Refaire la rue pour recomposer la ville : rues artérielles en théories et en projets. Mise en regard de deux cas d'études à Londres et Lyon

Benoit Romeyer

▶ **To cite this version:**

Benoit Romeyer. Refaire la rue pour recomposer la ville : rues artérielles en théories et en projets. Mise en regard de deux cas d'études à Londres et Lyon. Architecture, aménagement de l'espace. Aix-Marseille Université, 2016. Français. NNT : . tel-01940983

HAL Id: tel-01940983

https://amu.hal.science/tel-01940983

Submitted on 30 Nov 2018

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

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

Université d'Aix-Marseille
École doctorale 355 « Espaces, Cultures, Sociétés »
Faculté de Droit et de Science Politique
Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional
Laboratoire Interdisciplinaire Environnements Urbanisme EA 889

Refaire la rue pour recomposer la ville : Rues artérielles en théories et en projets. Mise en regard de deux cas d'études à Londres et Lyon

Benoit ROMEYER

Thèse de Doctorat en *Aménagement de l'espace, Urbanisme*
Présentée et soutenue publiquement le 17 novembre 2016

Jury :

Nadia ARAB, Professeure, Université Paris-Est, *présidente du jury*

Brigitte BERTONCELLO, Professeure, Université d'Aix-Marseille, *directrice de thèse*

Eric CHARMES, Directeur de recherche, Université de Lyon – ENTPE, *rapporteur*

Michael HEBBERT, Professeur, University College of London

Frédérique HERNANDEZ, Professeure, Université d'Aix-Marseille

Philippe MENERAULT, Professeur, Université de Lille, *rapporteur*

Résumé

Cette thèse contribue à interroger le renouvellement des rôles et statuts associés aux grands axes de circulation en milieu urbain et ce, au double prisme des théories urbanistiques qui ont pu les prendre pour objet, et des démarches de projets participant de leurs transformations effectives dans un contexte prônant le « refaire la ville sur la ville ». Chacun de ces angles d'approche a été plus particulièrement abordé dans une des deux parties constitutives de cette recherche. La première partie est ainsi centrée sur une analyse interprétative des places et valeurs fluctuantes accordées aux différentes typologies de rues dans le champ de l'urbanisme. Celle-ci a permis de mettre l'accent sur certains des ressorts ayant contribué à faire de ces typologies spécifiques de voies, des « angles morts » des principaux modèles théoriques d'organisation et de hiérarchisation du réseau viaire. Fondés sur un principe d'incompatibilité supposée de la circulation automobile avec les autres fonctions urbaines, ces rues en constituent alors des sortes d'« oxymore », en tant qu'axes multifonctionnels où des usages circulatoires affirmés s'articulent avec une mixité d'autres fonctions urbaines. Toutefois, et à mesure que ce principe structurant la plupart des grandes théories urbanistiques du XX^{ème} siècle tend à être reconsidéré, ces « rues artérielles », comme nous proposons de les nommer, apparaissent aujourd'hui associées à de nouveaux enjeux de rééquilibrage entre les différentes fonctions urbaines. Une telle reconsidération amène dès lors à plus largement s'interroger sur l'étendue des potentialités programmatiques et projectuelles induites par ces évolutions de même que sur les formes potentiellement prises par un tel réinvestissement. Celles-ci ont été plus particulièrement traitées dans le cadre de la seconde partie, fondée sur une investigation plus « empirique » de cet enjeu, et articulée autour d'une démarche de « mise en regard » des projets d'*High Street 2012* à Londres et de la rue Garibaldi à Lyon. Au-delà de leur intérêt propre, l'identification de ces projets s'est accompagnée de volontés tangibles dans ces deux agglomérations, de proposer de nouvelles formes de classification viaire, plus à même de refléter la diversité des rôles et fonctions que peuvent assurer leurs grands axes structurants, en lien avec des perspectives de recomposition des villes par les espaces publics. Il s'est alors agi d'identifier les différents types de « liens urbains » sur lesquels ces deux projets ont cherché à influer et des aménagements auxquels ils ont donné lieu. La grille de lecture mobilisée a permis de faire émerger le constat d'une grande diversité des objectifs et des formes données aux projets actuellement développés sur ces axes, en même temps qu'un renouvellement des ambitions, plus plurielles et composites qui leur sont associées. Ces analyses des recompositions pensées et produites des rues artérielles de la ville consolidée nous ont enfin amenés à ouvrir la réflexion sur ce que les capacités propres à ces rues artérielles à accompagner les évolutions du fonctionnement d'un territoire ainsi qu'à s'y ancrer de manière « durable » en participant à sa compréhension d'ensemble, peuvent offrir comme enseignements et perspectives dans une optique de structuration à la fois physique et symbolique des nouvelles métropoles.

Mots-clés : rue – rue artérielle - réseau viaire – espaces publics – projet – théories de l'urbanisme – fabrique urbaine – renouvellement urbain

Abstract

This thesis contributes to question the renewal of the roles and status associated with the mixed-used arterial corridors in urban area and this, trough both the filter of urban planning theories relative to them as well as the project approaches participating in their effective transformation in a context claiming to "built cities on top of cities". Each of those perspectives have been particularly explored one of the two parts of this research. The first part is thus centered on an interpretative analysis of the places and fluctuating values corresponding to the different street typologies found in urban planning and urban design theories. This bring to light few of the characteristics that participated to bring some specific street typologies in the blind spot of the principal theoretical models of organization and hierarchisation of the street network. Based on a supposed incompatibility principle of the automobile circulation with the other urban functions, those streets became then some sort of oxymoron, with multifunctional axes where distinct circulation usages articulate with a diversity of other urban functions. However, and as this principle structuring most of the urban planning theories of the 20th century tend to be reconsidered, those "arterial street" as we proposed to name them, appear today associated with new rebalancing challenges between the different urban functions. Such reconsideration leads then to a larger inquiry about the extend of the potential programs and projects induced by those evolutions and later to the potential forms of such reinvestment. Those latest have been particularly considered within the second part, based on a more "empirical" investigation of those challenges and articulated around the comparison of the London High Street 2012 and the Lyon Garibaldi Street projects. Beyond their individual interest, those projects identifications came along with some tangible desire within both cities to propose a new type of street and road network classification, reflecting better the diversity of roles and functions that those large axes could have, in conjunction with the potential of recomposing cities through public spaces. The focus has then been to identify the different types of "urban links" that those two projects intended to influence as well as the urban development resulting from those. The analytical grid employed helped to reveal a large diversity of the objectives and forms of the various projects developed on those urban axes and on the same time a renewal of the ambitions associated with them, more plurals and composites. Finally, those investigations of the theoretical and produced arterial streets lead us to open up the reflexion around what the inherent capacities of those arterial streets, to accompany the evolution of the functioning of the territory as well as to anchor themselves durably by participating in their more global comprehension, may offer as lessons and perspectives in a view of both physical and symbolical structuration of the emerging metropolis.

Keywords: *street – arterial street - street network – public spaces – project – urban planning and urban design theories – urban fabric– urban renewal*

Remerciements

Arrivé au bout de ce travail de longue haleine, le temps est enfin venu d'adresser mes remerciements les plus sincères aux nombreuses personnes qui ont été amenées à influencer le cours de cette aventure doctorale.

A ce titre, mes premiers mots vont bien évidemment vers Brigitte Bertoncello pour m'avoir accompagné avec autant de bienveillance et de constance tout au long de cette recherche, et malgré les moments de doute. Les nombreux échanges, toujours riches et stimulants, qui l'ont ponctué m'ont apporté bien plus, tant sur le plan scientifique que d'un point de vue personnel et humain, qu'il est possible d'en rendre compte au travers de ces quelques lignes. Mon entière reconnaissance lui est donc adressée.

Je souhaite par ailleurs faire part de ma gratitude à l'ensemble des membres du jury pour l'honneur qu'ils me font d'avoir accepté de se pencher sur ce travail.

Je remercie aussi Jérôme Dubois, directeur du Laboratoire Interdisciplinaire Environnements Urbanisme (LIEU) pour m'y avoir accueilli et permis de réaliser cette thèse dans un tel cadre.

Ce travail doit beaucoup à l'ensemble des personnes rencontrées, de part et d'autre de la Manche, au cours des entretiens. Je tiens donc à les remercier ici pour le temps qu'ils m'ont accordé, ainsi que pour l'intérêt qu'ils ont pu porter à ma démarche.

Je remercie aussi chaleureusement Frédérique Hernandez ainsi que Jean-Noël Consalès, et notamment pour les ouvertures intellectuelles qu'ils m'ont chacun offertes : la première par l'opportunité de prendre part aux séminaires MISTRAL et ainsi bénéficier des très constructifs retours des chercheurs du Laboratoire Mécanisme d'Accidents (LMA), le second pour son introduction au champ du paysage ainsi que pour ces vivifiantes sessions de travail passées à l'Atelier de Circonstance, et conjointement pour la possibilité qu'ils m'ont offerte d'intégrer l'équipe pédagogique des ateliers de diagnostics territoriaux de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional (IUAR).

A ce titre, je tiens à remercier les membres des équipes pédagogiques et de recherche de l'IUAR et du LIEU que j'ai été amené à côtoyer en tant que doctorant puis ATER. Pour tous ces formateurs et agréables moments passés en ateliers de projet et pour l'implication avec laquelle elles en assurent la responsabilité, je remercie tout particulièrement Séverine Bonnin-Oliveira et Emeline Hatt.

Pour leurs attentions régulières, l'ensemble des personnels qui participent plus largement du bon fonctionnement au quotidien de l'IUAR et du LIEU mérite également d'être remercié ici : Françoise, Marc, Fadila, Sophie, Carla, Chantal, Vincent, Jean-Yves…

Je me tourne aussi vers les différents compagnons de route, issus d'horizons divers (urbanisme, paysage, droit, architecture…), que cette thèse m'a offert de côtoyer pendant des temps plus ou moins longs, intenses, et répétés, mais toujours enrichissants : Cécile, Zoé, Martin, Nicolas, Brice, Coralie, Mélodie, Anne, Thomas, Lély, Fydaa, Muriel, Elisa, Elodie, Eléonore, Eyad, Clément, Marion, Julien…

Mes pensées vont maintenant vers mes proches, famille et amis, pour les marques d'affection et mots d'encouragement qu'ils ont su m'adresser. Chacun a bien su, à sa manière, apporter sa « pierre à l'édifice ». Et, s'il serait trop long de tous les nommer, je tiens néanmoins à adresser un remerciement tout particulier à mes parents : mon père pour les énergies positives qu'il sait toujours communiquer aux siens, et ma mère, infatigable relectrice, dont le soutien s'est avéré des plus précieux.

Merci enfin, à Adeline… pour tout.

Sommaire

Introduction générale 1

Partie 1 - Des places et valeurs associées aux différentes typologies de rue dans les théories de l'urbanisme : d'un état de l'art à un « état des liens » 21

Chapitre 1 – Une différenciation entre rue et route dans les théories de l'urbanisme entre opposition, confusion, revendication et hiérarchisation 27

Chapitre 2 - Une dynamique de « retour à la rue » participant d'un renouvellement progressif des regards portés sur le réseau viaire… 77

Chapitre 3 - … Mais un « retour à la rue » focalisé sur les rues résidentielles des centralités constituées, et ne remettant pas en cause les fondements sous-jacents aux modèles fonctionnalistes d'organisation du réseau viaire 155

Chapitre 4 - Des projets aux modèles, un regain d'intérêt pour les grands axes de circulation faisant ressortir la « rue artérielle » comme « angle mort » des modèles d'organisation du réseau viaire et enjeu émergent de l'urbanisme contemporain 231

Partie 2 – Rues artérielles en projets : mise en regard de deux cas d'études de réaménagements viaires à Londres et Lyon 339

Chapitre 5 - Du choix des villes au choix des terrains : entre représentativité d'une politique d'espaces publics et exemplarité d'une intervention sur la rue, pour une mise en regard de projets d'urbanisme 341

Chapitre 6 - Manières contemporaines de recomposer les rues artérielles : mise en regard des projets d'*High Street 2012* et de la rue Garibaldi 459

Conclusion générale 597

Bibliographie 608

Table des figures 630

Table des tableaux et encadrés 648

Table des matières 650

Introduction générale

L'aménagement du réseau viaire représente un enjeu à la fois majeur et récurrent de l'urbanisme. Si l'on fait remonter sa constitution progressive en tant que discipline autonome à la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, la rue apparaît en effet d'emblée considérée comme un instrument privilégié de la composition des villes et des territoires. Elle occupe à ce titre, et en tant que vecteur et support de l'urbanisation, une place de premier ordre dans les réalisations de ses principaux théoriciens et praticiens, comme en témoignent les exemples du plan d'Ildefonso Cerdà pour l'extension de Barcelone et des « promenades » du Paris napoléonien recomposé par Georges-Eugène Haussmann avec le concours de Jean-Charles Adolphe Alphand.

Ainsi historiquement conçue comme triple ordonnateur de forme urbaine, espace de circulation et lieu de vie sociale, cette multifonctionnalité propre à la rue, s'est toutefois vue fortement contestée au cours du XX^{ème} siècle. Les évolutions urbaines attendues autant que constatées par les principaux tenants de l'urbanisme moderne ont en effet progressivement amené ces chantres de la vitesse et du progrès à la percevoir comme une forme urbaine aussi « anachronique » qu'incompatible avec le nouvel ordre urbain supposé en émerger.

A cette condamnation théorique et pratique de la rue s'est parallèlement adossée la conceptualisation d'une nouvelle forme de réseau viaire. Pensé et conçu en vue de permettre l'accomplissement des perspectives de libertés nouvelles offertes par le développement « en masse » de l'auto-mobilité motorisée, celui-ci a aussi été marqué par la volonté d'optimiser l'écoulement de ces nouveaux flux circulatoires. Dans le contexte de croissance économique et démographique inédit propre à l'après-deuxième guerre mondiale, cet avènement s'est à sa manière bel et bien produit. Il s'est traduit par une spectaculaire croissance des villes traditionnelles, désormais devenues de véritables « territoires » à travers leur intégration progressive des nouvelles formes de tissus urbains issus de cette « ville émergente » [Dubois-Taine et Chalas, 1997], qui constitue désormais le cadre quotidien d'habitat et de travail de bon nombre d'urbains. De fait, ces nouvelles extensions se sont caractérisées par des modes d'organisation viaires aux configurations topologiques et morphologiques propres, issues d'un mode de conception relevant de ce que David Mangin a pu qualifier sous le terme d'« urbanisme de secteurs » [Mangin, 2004].

Et, si ces velléités modernistes de rupture avec la rue ont trouvé à s'accomplir sous de nombreuses formes dans la « ville-territoire », les sentiments pour le moins « contrastés » suscités par les diverses transpositions de ces théories fonctionnalistes aux tissus urbains de la « ville consolidée »[1] ont en réaction induit l'émergence d'une dynamique opposée de « retour à la rue ». Au sein de ce dernier type de territoires urbains, le substantiel accomplissement connu par ce « mouvement », ainsi que

[1] L'usage de ce terme de « ville consolidée » est repris de la caractérisation des trois types de territoires considérés dans un ouvrage récent traitant de la réévaluation des liens entre ville et voiture (les deux autres territoires envisagés étant ceux de la « ville intermédiaire » et ceux de la « ville territoire »). Celle-ci y est appréhendée comme : « […] une ville constituée autour d'espaces publics. Le plein domine le vide et la forme du bâti est une résultante de l'espace public des rues et des places. Elle ne se limite donc pas à la ville qualifiée d'historique, donc patrimoniale. Elle inclut la ville du XX^{ème} siècle, voire des urbanisations récentes qui sont composées autour de l'espace public […] » [Masboungi, 2015 : 12]. Cette définition associée a été plus largement retenue ici, pour son caractère à la fois intuitif et faiblement normatif.

certains ont pu le qualifier [Charmes, 2005 : 122], a alors permis à cette forme urbaine d'encore et toujours en demeurer l'un des principaux signes distinctifs, de par sa présence massive comme élément structurant d'un plus vaste réseau d'espaces publics. Et si nous ne nous interdirons pas de ponctuellement en sortir afin de bénéficier d'un regard d'ensemble sur la diversité des types d'urbanisations représentatifs de la métropole contemporaine, cette ville consolidée forme bien le cadre spatial principal de notre recherche.

Ainsi symbole relativement « intemporel » d'une certaine vision de la ville et de l'urbanité, la rue peut toutefois aussi dans le même temps apparaitre comme un « marqueur » privilégié de leurs évolutions respectives, que ce soit au travers de sa forme matérielle et des aménagements qui la composent ou des différents usages et pratiques qu'elle accueille. A ce titre, la rue s'apparente pour François Ascher à un « réceptacle et un condensateur de la société toute entière », car, si « tous les problèmes n'ont pas leurs solutions dans la rue, […] tous ou presque s'y expriment à un moment ou un autre » [Ascher, 2007b : 142]. Malgré sa permanence urbanistique, la rue est donc aussi en perpétuelle transformation.

C'est ainsi qu'à l'heure d'un urbanisme que certains qualifient volontiers d'« après-crise » [Bourdin, 2014] et selon toute évidence désormais « durablement » orienté vers le renouvellement urbain, de nouveaux types de regards semblent aujourd'hui portés sur le réseau viaire présent dans les villes. Et s'il s'agit de continuer à le faire évoluer, la tendance est aujourd'hui à dépasser le cadre de simples « projets d'infrastructures », pour aller vers de véritables « projet urbains » [Féré *et al.*, 2014 : 28-29], au moins en ce qui concerne ses éléments les plus magistraux. Cela implique dès lors, pour ceux qui ont la charge de son aménagement d'être plus attentifs à ce qu'il puisse se faire le support d'une plus grande variété d'usages et de pratiques. De fait, si « l'enjeu de la conception et de la gestion des rues est un des défis majeurs du XXI^{ème} siècle » [Ascher et Apel-Muller, 2007a : 18], le défi propre à la ville consolidée semblerait alors être de tirer parti de cette multifonctionnalité « originelle » de la rue pour continuer à répondre aux multiples volontés d'appropriation dont elle fait l'objet, sans pour autant limiter ses capacités de transformation par intégration de nouveaux usages.

La « rue » en tant qu'outil et support de la mise en œuvre d'un urbanisme « renouvelé » constituera alors le principal objet de cette recherche portant sur les différents rôles et fonctions qui lui ont été attribués dans le champ de l'urbanisme au cours du temps, ainsi que sur la manière dont les acteurs de la fabrique urbaine cherchent actuellement à réinvestir tant symboliquement que matériellement cette forme urbaine par le projet. Du fait qu'elle puisse également apparaitre assez directement associée à de multiples enjeux d'un urbanisme dont elle témoigne par ailleurs des évolutions, la rue nous a plus largement paru constituer une entrée à même de faire écho à d'autres questionnements du champ de la recherche en urbanisme en lien avec l'appréhension des dynamiques propres à « la ville en train de se faire ». Il convient alors maintenant de rendre compte de ces différentes inscriptions et visées scientifiques adossées à cette thèse. Au nombre de trois et pensées comme à la fois fortement interconnectées, celles-ci seront toutefois présentées de manière indépendante.

Enjeux et ambitions scientifiques de la thèse

La rue « à la croisée des chemins » de l'urbanisme contemporain : interroger le renouvellement des rôles et des fonctions attribués à la rue dans un contexte de montée en puissance des problématiques en lien avec la « ville durable », tout en s'inscrivant dans le champ des réflexions entreprises sur la place des espaces publics

Fortement investie par le monde de la recherche au cours des dernières décennies, la thématique des espaces publics dans la ville a constitué un champ particulièrement prolifique, car aussi fortement soutenue par la puissance publique, au travers en particulier du Plan Urbain et du Plan Construction et Architecture, devenus à la suite de leur fusion en 1998 le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA). Si des contestations persistent quant à la validité et la pertinence scientifique d'une telle notion (à laquelle le relatif « flou » ainsi que le manque de rigueur continuent parfois d'être reprochés), force est néanmoins de reconnaître l'impressionnant succès qu'elle a connu, au point d'apparaître pleinement « consacrée » dans le vocabulaire urbanistique, où elle constitue désormais plus largement un champ d'action à part entière. Ce triple succès pratique, scientifique et sémantique s'est accompagné d'une mise en visibilité très forte des actions développées par les municipalités pour améliorer l'état, le fonctionnement, de même que l'aspect de leurs espaces publics, en les mettant toutefois au service de visées urbanistiques extrêmement variées. C'est ainsi que le bilan d'une trentaine d'années de recherches françaises entreprises autour de la question des espaces publics par Catherine Forêt, dans le cadre d'un rapport de recherche commandité par le PUCA, a mis en avant le fait que le « […] réinvestissement massif et spectaculaire des espaces publics urbains relève de plusieurs registres d'action, qui peuvent être rattachés aux enjeux les plus actuels de la fabrication de la ville » [Forêt, 2008b : 84]. Six de ces derniers y ont été identifiés :

- *Les espaces publics, enjeux du renouvellement urbain.*
- *Les espaces publics, lieux de mobilité : « partage des usages », accessibilité, ergonomie.*
- *Les espaces publics et l'enjeu de la « ville durable ».*
- *Les espaces publics, enjeux de la ville « conviviale », ludique et créative.*
- *Les espaces publics, espaces marchands ?*
- *Les espaces publics et l'enjeu sécuritaire : menaces de privatisation et « intériorisation de l'extérieur »* [Forêt, 2008b : 84-111].

Si tous peuvent assez directement être reliés aux rues et à leurs aménagements, c'est autour des trois premiers en particulier que nous avons choisi de nous focaliser dans le cadre de cette recherche, en nous interrogeant sur la manière dont leur émergence a pu consécutivement participer d'un renouvellement des manières d'appréhender et d'intervenir sur le réseau viaire.

Le renouvellement urbain se présente ainsi comme l'un des mouvements de fond les plus puissants d'un urbanisme contemporain où l'objectif prioritaire de « lutte contre l'étalement urbain » s'est articulé à une nécessité parallèle de refaire de la ville consolidée un lieu de vie aussi qualitatif qu'attractif. Les diverses dynamiques de « retours en ville » [Bidou-Zachariasen, 2003] concomitantes,

elles-mêmes inscrites dans un contexte plus général de décentralisation et de concurrences interurbaines croissantes, ont en particulier pu participer à une accentuation des attentes liées à ces espaces publics. Ceux-ci ont dès lors pu apparaître comme étant soumis à des pressions de plus en fortes et se traduisant par une attention grandissante de la part des pouvoirs publics et des collectivités locales vis-à-vis des formes données à leur aménagement. Le phénomène n'apparaît certes pas complètement « inédit » dans l'histoire des villes européennes : la manière dont les espaces publics sont conçus, alloués et gérés a toujours fait l'objet de luttes de pouvoirs et de tensions pour leur appropriation, reposant sans cesse la question de la légitimité de chacun de leurs différents modes d'occupation [Carmona *et al.*, 2008 : 40-41]. L'actuelle injonction au « refaire la ville sur la ville » semble toutefois avoir participé à les exacerber, en ouvrant en particulier à une plus grande prise de conscience des nécessités d'une gestion des trois grandes « raretés » pouvant être associées au réseau de voirie : rareté de l'espace de transport, rareté de l'espace public et rareté des finances locales [Faivre D'Arcier *et al.*, 1993]. De fait soumis à un nombre croissant de demandes diverses et potentiellement contradictoires, le réseau viaire tend aujourd'hui à être de plus en plus appréhendé comme un « patrimoine »[2] pour lequel il s'agit alors de déterminer les équilibres « optimaux » (ou plutôt « consensuels » [Faivre D'Arcier *et al.*, 1993 : 22]) à donner entre les différents usages concurrentiels qui peuvent s'y développer en différents points. Un tel changement de perspective découle aussi de l'amorce d'une progressive démarche de « reconquête » de différents espaces trop « monofonctionnellement » aménagés en faveur de certains modes de transports, et en particulier de l'automobile, à mesure aussi que les voies en question ont été détachées du rôle de moteur du développement urbain dont a pu être chargé le réseau viaire. Cette remise en question d'une focalisation excessive sur sa seule fonction « circulatoire », a ouvert sur une plus forte prise en considération de l'ensemble des autres fonctions qu'il est aussi susceptible d'assurer. Schématiquement on peut ainsi considérer que les débats lui ayant été associés seraient progressivement passés d'une dénonciation assez « idéologique » (au sens « noble ») du fait que « la rue n'est pas une route » [Guillerme, 1987], à une revendication plus large et symbolique du fait que « la rue est à nous… tous » [Ascher et Apel-Muller, 2007b], pour reprendre deux titres en forme de « manifeste » donnés à des évènements marquants à portée scientifique organisés autour de cette forme urbaine au cours des dernières décennies. Cette évolution nous semble témoigner d'un relatif changement de focale en faveur d'une dynamique élargie de « reconquête de la rue » [Soulier, 2012] - au profit d'usages divers et non plus seulement circulatoires - qui aurait fini par réussir à « contrebalancer » le seul constat critique d'une sur-spécialisation des rues et des espaces publics en faveur de l'accommodation de l'automobile dans la ville. Cette question de la place à accorder aux différents modes de transport dans la ville demeure toujours très structurante des débats urbanistiques sur la rue et le réseau viaire.

Parmi les mutations physiques connues par la rue au cours des siècles, celle relative à son statut d'espace par lequel les biens et les personnes sont effectivement mis en mouvement dans la ville, ou de « moteur immobile de la mobilité » pour reprendre la stimulante formule proposée par Bruno Latour [Latour, 2009], apparaît en effet avoir bénéficié d'une attention toute particulière dans le champ de l'urbanisme. Elle a ainsi été à l'origine de nombreux travaux et écrits s'interrogeant sur les manières les plus opportunes d'accommoder les différents modes de déplacements dans la ville et de favoriser leurs « bons » équilibres aux différentes échelles [voir notamment Marshall, 2006].

[2] Un chercheur comme Antoine Brès s'est lui aussi positionné en faveur d'une telle approche qui invite pour lui à considérer « la voie en tant que composant le plus pérenne, le plus résistant de l'aménagement, sa structure « dure » ; c'est à dire avec une logique patrimoniale, le patrimoine étant la voie ouverte par la collectivité afin de mettre en relation différentes parties de son territoire, de le viabiliser » [Brès, 1998 : 8].

Et, si « la mobilité motorisée s'impose aujourd'hui comme un fait massif dans les villes et dans les agglomérations » [Wachter, 2004 : 160], un ensemble de facteurs plaide parallèlement « en faveur d'une autre vision de l'automobile en ville, notamment en faveur des enjeux qualité urbaine et qualité de vie. […] Ce qui induit une nouvelle conception de l'espace public par la redéfinition de la place de la voiture » [Masboungi, 2015 : 8].

Si une telle redéfinition, déjà substantiellement engagée dans la ville consolidée, passe aussi par une transformation des représentations qui lui sont associées[3], celle-ci s'avère fortement tributaire des types et formes d'aménagements donnés aux voies. Nombreuses et pour certaines déjà bien « éprouvées » sont en effet les expériences pouvant s'inscrire dans cette lignée, et allant de la transformation d'une ancienne voie rapide en « boulevard urbain » à l'édification d'un « plateau piétonnier » en centre ancien. Dans cette optique visant à non seulement permettre une meilleure cohabitation des différents modes de transports mais aussi souvent à favoriser une plus grande « porosité » [Secchi et Viganò, 2011] et « lisibilité » [Lynch, 1998] des territoires et espaces urbains, la capacité des aménagements urbains à limiter les vitesses de déplacements associées aux déplacements motorisés a été mise en avant comme un facteur clé [Héran, 2011]. L'expression d'un tel lien entre vitesse et infrastructures a pu être largement exposée par Bruno Latour sous la forme du « théorème » suivant, traitant des rapports entretenus par les différents modes de transports avec les infrastructures qui permettent et accueillent leur mise en mouvement :

« Quand la mobilité d'un élément s'accroît, l'*immobilité* des infrastructures (ou, pour parler le langage de l'économie, ses emprises, ses investissements), s'*accroît* d'autant » [Latour, 2009 : 8, en italique dans le texte].

Les dynamiques décrites précédemment tendraient toutefois à plutôt interroger la validité de son « corollaire » dans le champ de l'aménagement viaire, au travers notamment de la prise de conscience grandissante des multiples préjudices induits par les « effets de coupures » [Héran, 2011] qu'ont souvent participé à générer les infrastructures de transports pensées dans une logique de « tout-automobile » dans les tissus urbains. En lien avec une reconnaissance plus générale du fait que « plus les flux sont détournés et captés par les activités riveraines, plus la vie urbaine s'affirme, sans pour autant que les flux cessent d'exister » [Charmes et Sander, 2006 : 4], il s'agit dès lors de chercher à réduire, ou du moins minimiser, ces préjudices.

Il semblerait désormais bien que l'enjeu principal en matière d'aménagement viaire auquel apparaissent soumis les acteurs de la fabrique urbaine tienne dans leur capacité à proposer des espaces de circulation plus « souples » et mieux adaptés à la coexistence de différents modes de déplacements, tout en faisant la part belle aux modes doux et aux transports collectifs. On peut toutefois se demander dans quelles mesures ces évolutions annoncées, attendues et effectives des différentes formes de mobilités dans la ville participent en retour d'une transformation matérielle des espaces assurant leur accueil. A ce titre, et au travers de la manière dont leurs différents aménagements se révèlent pensés et

[3] Certaines perspectives actuelles en faveur d'un accroissement de la déconnexion entre sa possession et son usage nous semblent notamment être porteuses de telles évolutions. C'est ainsi que pour un chercheur et praticien comme Antoine Brès, « […] la question n'est donc pas tant de se débarrasser ou non de l'automobile mais, dans un premier temps et en premier lieu, d'en tirer parti pour les usages, surtout collectifs qu'elle peut assurer (covoiturage, autopartage, transport à la demande, etc.) et les dynamiques que ces usages peuvent enclencher dans certains espaces où elle est en position dominante faute d'alternative économiquement viable pour les collectivités » [Brès, 2015 : 51].

planifiés pour s'articuler entre eux à l'échelle d'un réseau viaire, les rues ont un rôle de premier plan à jouer.

Si la question des formes données à cette nouvelle prise en compte des différents types de mobilités coexistant dans la ville constitue un véritable sujet « en soi », il apparait aussi et dans le même temps lui-même plus largement participer des leviers associés à la mise en œuvre de la « ville durable » ; celle-ci constituant, pour rappel, le troisième « enjeu » directement lié à la place des espaces publics dans la ville auquel nous avons voulu plus particulièrement nous intéresser ici. Nous ne souhaitons toutefois pas rentrer dans des considérations trop « pointues » sur tout ce que peut recouper une telle notion, souvent remise en cause, et dont la faible capacité à « permettre aux acteurs de l'urbanisme de parvenir à un renouvellement des savoirs et s'affranchir des contraintes et tendances lourdes qui pèsent sur la fabrique de la ville » [Hagel, 2013 : 453] a pu être soulignée par ailleurs. Alors, et pour l'aborder plus directement au prisme de l'entrée thématique qui nous anime, il nous a paru plus pertinent de repartir des travaux de Serge Wachter traitant de la question plus spécifique des « réseaux et forme urbaine de la ville durable ». Interrogeant en effet la place et les attentes attribuées au réseau viaire dans une telle perspective, ce dernier constate que :

« La légitimité montante de la ville durable assigne une place et un rôle différent aux réseaux de voirie dans la ville et elle invite à pacifier les flux pour atteindre à une morphologie urbaine réputée compatible avec l'élévation du bien-être urbain. Actuellement, de nouvelles représentations sociales de l'urbanité sont en plein essor, qui entendent réexaminer les rapports des infrastructures aux territoires. Cette remise en cause est importante car elle entraîne la révision d'autres enjeux concomitants comme la place de la voiture dans la ville ou le rôle des déplacements dans la formation de la métropole contemporaine » [Wachter, 2004 : 11].

En écho assez direct avec des éléments ayant pu être posés précédemment, cette reconsidération de la place de la voiture en ville va également pour Serge Wachter de pair avec une exigence de plus forte mixité des usages circulatoires, de sorte qu'« à l'heure actuelle, le crédo en vogue de la ville durable inverse le dogme de la séparation des circulations et souhaite instaurer sur la voirie une coexistence pacifique entre les différents modes de déplacement » [Wachter, 2004 : 154]. Mais si cet enjeu associé à la remise à plat de la place accordée aux différents usages circulatoires dans cette perspective d'urbanisme durable assigne de fait un rôle assez central à la rue, il ne suffit pas pour autant à épuiser les potentialités pouvant lui être attribuées.

Si l'attention apportée à l'aménagement des espaces publics dans la ville apparaît de mieux en mieux considérée par les pouvoirs publics, le secteur privé, et les populations, l'identification plus « objective » des bénéfices pouvant être directement retirés de leur prise en compte a de plus fait l'objet de nombreux travaux scientifiques. Leur mise en perspective participe ainsi à montrer que ceux-ci s'ancrent de manière assez évidente dans chacun des trois « piliers » économiques, sociaux et environnementaux du développement durable [Carmona *et al.*, 2008 : 6-8]. Dans cette optique, une thématique dont la montée en puissance est assez nette dans le champ urbanistique, et de prime abord plus directement en lien avec son volet « environnemental », nous semble en particulier favoriser une association symbolique croissante de la rue à cette perspective de « durabilité » : sa capacité à participer d'une meilleure intégration de la nature en ville. Les exemples de renaturation « par le bas » et à l'initiative de la société civile sont ainsi nombreux et un certain nombre d'ouvrages et de relais divers [voir notamment Soulier, 2012] ont aussi permis leur forte mise en visibilité au cours de ces dernières années. D'autres travaux ont plus largement insisté sur l'importance d'une véritable redécouverte du

potentiel d'espaces « de nature » associés aux rues dans le champ de l'urbanisme, en parallèle à la recapitalisation d'un certain nombre de savoir-faire perdus ou oubliés en la matière [Hebbert, 2008 : 49]. Un nombre croissant de municipalités souhaitent aujourd'hui s'en ressaisir, voire à en expérimenter de nouveaux, donnant ainsi lieu à d'autres formes d'environnements viaires, elles-mêmes associées à de nouveaux modes de gestion induits par cette plus forte prise en compte de la composante végétale [Trees and Design Action Group, 2016]. Cette « renaturation » des rues et des voies en milieu urbain qui s'opère donc aussi « par le haut » constitue aux yeux de certains une opportunité de choix pour répondre à la demande sociale croissante de nature en milieu urbain dense [Boutefeu, 2009 : 36], et où par définition les opportunités foncières sont rares.

Au travers des deux seuls biais plus particulièrement abordés ici, relatifs à la manière dont les rues participent de la mise en œuvre d'une mobilité plus mixte et « apaisée » ou d'une meilleure intégration de la place du végétal en ville et des divers bienfaits qui peuvent lui être associés, les choix relatifs à l'organisation et à l'aménagement d'un réseau viaire s'inscrivent alors pleinement dans le champ des enjeux de la « ville durable ».

De fait, la rue apparaît aujourd'hui de plus en plus intégrée aux réflexions sur les recompositions des territoires urbains induites par la montée en puissance de ces nouvelles lignes de force urbanistiques relatives au renouvellement urbain, à la redéfinition de la place attribuée aux différents modes de transports dans la ville et à la prise en compte des enjeux liés au développement durable urbain, au travers en particulier de son volet environnemental. Ainsi, dans le cadre de cette thèse, nous avons souhaité **interroger cet actuel renouvellement des rôles et des statuts associés à la rue au sein de la fabrique urbaine contemporaine et ce, au travers notamment des capacités (réelles et supposées) qui lui sont actuellement conférées à participer d'une recomposition plus « durable » des territoires urbains par les espaces publics.**

Mais, une telle appréhension de l'évolution des différentes vocations associées aux rues et aux voies nous a paru courir le risque de se révéler trop « désincarnée » si elle n'était pas mise en regard avec les « moyens » et les « matérialités » par lesquelles ces transformations s'opèrent. De plus, et pour ne pas rester dans un propos qui ferait « l'impasse sur le fait que le projet d'urbanisme (ou projet d'aménagement) porte toujours sur des choix d'urbanisation et sur leur matérialisation » [Arab, 2014 : 96], nous avons ainsi souhaité porter une attention particulière aux formes qui leur sont effectivement données ainsi qu'à leurs incidences spatiales et territoriales. Dès lors, il s'est aussi agi de plus particulièrement s'intéresser aux différentes formes de « projets » transformant actuellement les rues afin de répondre à ces nouveaux enjeux propres à la fabrique urbaine contemporaine.

La rue en « mode projet » : intégrer la question des reconfigurations physiques et fonctionnelles de la rue induites par le renouvellement des potentialités programmatiques et projectuelles qui lui sont actuellement associées

Les nouvelles pratiques introduites à partir des années 1980 en matière de planification et de composition des espaces publics à Barcelone ont contribué à l'avènement d'un renouvellement de leurs modes de conception, et au sein desquels la transformation du réseau viaire a joué un rôle crucial. Issues d'une « transposition, quasi-idéologique, du projet architectural à la conception des voies » [Alonzo, 2013 : 439], ces innovations ont en effet plus largement témoigné du passage progressif des processus associés à la conception de cette forme urbaine à ce qui a pu être qualifié par certains de « mode projet » [Toussaint, 2003]. Généralement opposé à d'autres modes de conception guidés par des impératifs purement « techniques », ce « mode projet » ainsi évoqué se caractérise entre autres choses par la présence d'une équipe identifiable de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire et mobilisant « une multitude d'acteurs regroupés par secteurs techniques de conception : architecte, paysagiste, urbaniste, bureau d'études techniques (BET) plus ou moins intégré ou spécialisé » [Toussaint, 2003 : 168]. Au regard de cette expérience barcelonaise, cette entrée de la rue dans le champ du « projet d'urbanisme » a aussi été induite par une volonté de mieux intégrer, tant matériellement que symboliquement, sa dimension d'« espace public » aux processus de planification et de conception urbaine [Alonzo, 2013 : 438-439]. La volonté sous-jacente a été de renouer avec une appréhension plus transversale de la voie comme véritable entité urbaine et non plus comme un simple lieu de l'écoulement des flux. Sa conception ne devait dès lors plus s'apparenter à la simple résultante « logique » du croisement de l'emprise disponible avec les données prévisionnelles relatives au trafic motorisé à accommoder. Autrement dit, son « dessin » a alors été considéré comme devant être plus justement mis au service d'une plus grande variété de « desseins », renvoyant ainsi au regain d'intérêt déjà évoqué pour sa multifonctionnalité.

De par le croisement des expertises et des regards qu'elles sont censées permettre, ces démarches de projet auraient alors eu le mérite de favoriser un dépassement des logiques sectorielles héritées d'un modèle de division fonctionnaliste du travail de production et de gestion urbaine, et dont le champ de l'aménagement viaire a pu constituer l'un des domaines privilégiés d'expression. Si de telles démarches sont néanmoins encore loin d'être la « norme » d'un champ de l'aménagement viaire dont la pratique demeure encore en grande majorité internalisée au sein des services techniques des collectivités locales, le « projet de rue » semble néanmoins bien ressorti de ce « laboratoire barcelonais » [Alonzo, 2013 : 435] auréolé de nouvelles « lettres de noblesse ». La place croissante qui lui est depuis quelques années octroyée dans les revues d'architecture et d'urbanisme, ainsi que dans les diverses expositions récentes ayant pu lui être assez directement consacrées, peut en témoigner [voir notamment Texier, 2006b ; Ascher et Apel-Muller, 2007b][4].

Dans la dynamique actuelle d'un refaire la ville sur la ville où les rues apparaissent de fait soumises à un nombre croissant de demandes diverses et parfois contradictoires, l'accommodement de ces dernières au sein de mêmes espaces induit une complexité croissante des problèmes posés aux

[4] Au sujet de l'importante visibilité acquise pour ces nouvelles formes de projets de routes et de rues, Eric Alonzo avance ainsi qu'il ne s'agit pas d'un fait « […] purement académique ou éditorial, il correspond en Europe au lancement ou à l'achèvement de projets de rues, routes, autoroutes, *parkways* conçus par des architectes ou des paysagistes, notamment à Barcelone où les nombreuses voies réalisées font l'objet d'un pèlerinage pour les urbanistes du monde entier » [Alonzo, 2013 : 15].

concepteurs, et qui tend bien souvent aussi à se retranscrire de manière directe dans les aménagements qui en résultent. De par sa capacité à intégrer ces différentes exigences dans un seul et même « process », cette montée en puissance des démarches de projet appliquée à la conception viaire peut aussi apparaître comme une démarche adaptée à la nécessité de répondre à ces multiples attentes. Il semble en effet désormais ne plus véritablement pouvoir exister de solutions « toutes faites » mais seulement des réponses que l'on pourrait qualifier de « circonstanciées » et au regard desquelles le « critère n'est pas la vérité (il n'y pas de projets vrais et d'autres faux), mais bien plutôt la pertinence, ou la convenance » [Besse, 2009 : 64]. Du fait que ces démarches de projet tendraient dès lors à être moins soumises à un certain nombre de principes posés *a priori*, on peut supposer que les produits qui en résultent se diversifient d'autant plus que le nombre des arbitrages qui nécessitent d'y être opérés augmente lui aussi. Alors, et pour mieux comprendre la nature des problèmes émergents auxquels sont actuellement confrontés les acteurs de la fabrique urbaine et la diversité des leviers qu'ils peuvent être amenés à mobiliser pour y faire face, il s'agira de **questionner les modes de production ainsi que la matérialité spatiale et territoriale des aménagements viaires développés dans le cadre des projets d'urbanisme qui les prennent pour objet**.

Néanmoins, et dans le domaine de l'aménagement viaire cette capacité intégratrice généralement associée aux démarches dites « de projet » apparaît encore loin d'être pleinement acquise. Le constat récurrent de la persistance des logiques sectorielles témoigne de leur inertie forte dans ce champ [Mangin, 2004 ; Héran, 2011]. La rue peut ainsi être considérée comme continuellement à la rencontre de deux registres d'action publique principaux, mais qui tendraient actuellement à être guidés par des objectifs communs en matière d'« attractivité » :

- L'un serait plutôt orienté « transports et déplacements », et viserait dans les grandes lignes à favoriser la bonne accessibilité de l'ensemble du territoire métropolitain tout en « protégeant » certains espaces, et en particulier les territoires les plus valorisés de la « ville consolidée », d'une trop forte présence automobile [Reigner *et al.*, 2009].

- L'autre serait plus axé sur les « espaces publics » en eux-mêmes, et guidé par des objectifs de qualité urbaine et d'embellissement qui s'exprimeraient d'ailleurs eux aussi de manière « exacerbée » au sein de ces mêmes espaces [Fleury et Froment-Meurice, 2014].

Adossés à des référentiels assez distincts, et que certains ont même appréhendés comme autant de « rationalités concurrentes » [Patton, 2007] (mais qui se révèlent néanmoins loin d'être fondamentalement « incompatibles » en arrivant ainsi à s'articuler de manière complémentaire sur certains espaces « privilégiés »), la rue a ainsi pu constituer pour leurs porteurs un véritable enjeu et objet de « lutte », malgré la présence de signes tangibles d'« apaisement » au cours de la période récente [Hebbert, 2005a]. De plus, cette capacité de la rue à localement se faire l'interface entre ces deux registres d'actions publiques renvoie aussi plus largement aux actuels travaux traitant des articulations entre urbanisme et transports. Du fait des nécessaires arbitrages spatiaux que son application à l'objet « rue » induit entre ces deux « champs », l'adoption d'une entrée par le « mode projet », nous a paru à même d'offrir un certain nombre d'éclairages complémentaires aux nombreux écrits produits sur ce sujet.

La rue « entre réseaux et territoires » : proposer un autre regard sur les articulations pensées et produites entre urbanisme et transports dans la ville, en repartant des échelles du fonctionnement d'un réseau viaire et de l'aménagement de ses composants

A côté du « refaire la ville sur la ville », l'action en faveur d'une meilleure articulation entre urbanisme et transports constitue depuis les années 1990 l'une des plus puissantes injonctions pesant sur les acteurs de la fabrique urbaine, au point d'être aujourd'hui « devenue une figure banale et consensuelle des discours sur la ville durable » [Maulat, 2014 : 9]. Sans chercher ici à plus s'étendre sur l'historique d'une telle préoccupation ou sur les justifications qui peuvent lui être associées, il semble néanmoins important de poser d'emblée le constat que la manière même dont apparaît formulée cette nouvelle « figure obligée » de l'urbanisme contemporain, demeure encore assez nettement cadrée et sous-tendue par la persistance de référentiels issus d'une idéologie fonctionnaliste appliquée aux questions urbaines. Ainsi, le fait même de dissocier une activité « transports » d'une activité « urbanisme » présuppose l'existence « autonome » de la première par rapport au champ de l'aménagement et va dans le sens de la relative persistance d'une référentiel « techniciste » des rapports entre ville et mobilité, ayant en son temps milité en faveur de l'indépendance spatiale de la circulation vis-à-vis des autres fonctions urbaines. Dans le domaine spécifique de l'aménagement viaire, cette différenciation s'est traduite par ce que certains ont apparenté à une forme d'« éclatement » des composantes constitutives de la rue [Marshall, 2005 : 7-8], afin d'en réduire les multiples liens d'interdépendance, alors vus comme autant d'interférences et de pertes d'efficacité. Aujourd'hui et dans ce contexte de « retour à la rue » désormais « consacré »[5], et où celle-ci continue à se faire le principal symbole de la défaite symbolique connue par l'idéologie fonctionnaliste à transformer les formes et fonctions du réseau viaire de la ville consolidée [Charmes, 2006], le modèle de la rue demeure l'une des « incarnations » les plus fédératrices et durables dans le temps de ces nouvelles formes d'imbrications tant recherchées entre transports et urbanisme.

De fait, et de par sa capacité propre à se positionner à l'interface « entre réseaux et territoires » [Charmes et Sander, 2006], la rue semblerait avoir le potentiel d'ouvrir des horizons théoriques et pratiques fructueux en faveur de leur meilleure association. Mais la réalité des pratiques en la matière se révèle toute autre aux yeux de certains. C'est ainsi que pour Jean-Marc Offner, malgré un certain nombre d'avancées notables en matière d'articulation entre politiques de déplacements et planification territoriale, « […] un impensé sidérant subsiste : les infrastructures de l'automobile. Le développement du réseau routier, sa conception, ses modes d'exploitation, se font en toute autonomie, loin des procédures censées fonder une intelligence globale des situations territoriales. Alors que l'essentiel – l'étalement urbain et les localisations, les programmes d'activités et le partage modal, les rapports entre ville-centre et périphéries – se joue là : dans le tracé des voies, dans le maillage du réseau, dans sa hiérarchisation et sa fonctionnalité, dans les vitesses praticables… » [Offner, 2007].

[5] Un retour à la rue « consacré » dans le sens où « les parties les plus valorisées des villes sont précisément celles qui présentent le paysage abhorré par Le Corbusier. A l'inverse, les parties les plus défavorisées sont celles construites sous les auspices du Mouvement moderne » [Charmes, 2006 : 5]. La plupart des observateurs (chercheurs, critiques, journalistes…) semblent ainsi s'accorder sur l'engouement que continue à susciter cette forme urbaine et mettent en avant un élargissement des intérêts pour la rue. Celui-ci se traduit notamment par la grande variété de travaux et d'ouvrages qui la prennent pour objet, et par la progressive diversification et diffusion de ses expressions, sociologiques, paysagères et artistiques au fil du temps [Charmes, 2006 : 9 ; Cohen, 2007 : 47].

Si les différents enjeux ainsi identifiés par Jean-Marc Offner ont notamment déjà été appréhendés avec succès par un auteur comme David Mangin dans ses travaux sur la « ville franchisée » [Mangin, 2004], de telles perspectives peuvent par ailleurs plus largement renvoyer aux travaux de Gabriel Dupuy sur l'idée d'un « urbanisme des réseaux ». Ce dernier s'est en effet fortement positionné en faveur de la promotion d'un meilleur équilibre entre des territorialités de type « aréolaire », classiquement prises en compte par l'intermédiaire des logiques et dispositifs de « zonage », et des territorialités plus « réticulaires » qui tendent à s'opposer aux premières, car « transgressant les zonages et les barrières et dans lesquelles s'exercent d'autres pouvoirs [Dupuy, 1991 : 13]. Comme le note Juliette Maulat, si « cette analyse concernait différents types de réseaux techniques, elle interrogeait en particulier l'articulation entre urbanisation et réseaux de transports » [Maulat, 2014 : 9]. Ainsi, et pour un certain nombre d'auteurs ayant travaillé sur la thématique de l'articulation entre urbanisme et transports, ce serait par la capacité à mieux associer aux démarches et outils de l'urbanisme ce second type de « territorialités » que les enjeux qui lui sont généralement associés pourraient en effet arriver à être mieux intégrés dans la pratique urbanistique :

« La coordination entre politiques de l'urbanisation et des transports ne peut être réduite à une fonction de la géographie des découpages institutionnels et du réseau d'acteurs impliqués dans le processus de décision. Le passage d'un mode aréolaire à un mode réticulaire de territorialisation constitue un enjeu pour la coordination qui dépasse les procédures et concerne la substance : il ne suffit pas que les acteurs se coordonnent pour qu'ils développent une conception intégrée de l'urbanisme et des transports, encore faut-il qu'ils inscrivent leurs travaux dans la perspective d'un urbanisme réticulaire » [Kaufmann *et al.*, 2003 : 26].

Pour Gabriel Dupuy, cette perspective d'un urbanisme d'inspiration « réticulaire » a déjà été explorée dans les travaux et réalisations d'un certain nombre de figures historiques de l'urbanisme, tels l'ingénieur espagnol Ildefonso Cerdà qu'il identifie, avec d'autres, comme un précurseur d'une pensée urbanistique alternative qui n'aurait pas véritablement « percolée ». La relecture des travaux de ce dernier montre en particulier l'attention forte qu'il porte aux réseaux et prenant, dans ses travaux, « […] une importance considérable comme moyen le plus convenable d'organiser les voies urbaines » [Dupuy, 1991 : 94]. Appliquées au champ de l'aménagement des rues et des voies, les possibilités offertes par une telle approche ont par la suite pu continuer à être explorées par un chercheur comme Antoine Brès qui s'est ainsi plus particulièrement intéressé aux modes de « rapprochement entre dimensions spatiale et réticulaire des voies » [Brès, 2008 : 31]. Dans une filiation intellectuelle d'ailleurs revendiquée avec Ildefonso Cerdà, ses travaux ont ainsi porté sur l'identification de nouvelles formes de prise en compte des « territoires de la voie », en tant que représentation spatiale des « formes urbaines de la viabilité » [Brès, 2015 : 28-31]. Ce concept de « vialité/viabilité » s'avère ainsi central dans l'œuvre de l'espagnol et a pu être explicitée comme suit par Gabriel Dupuy :

« Pour Cerda, ce concept de *vialidad* que nous parvenons mal à traduire en français, exprime un impératif absolu : la possibilité, toujours et partout, du mouvement, de la circulation rapide, directe, sans bornes. Dans cette logique, le réseau n'est pas premier. Mais il prend une importance considérable comme moyen le plus convenable d'organiser les voies urbaines (celles qui desservent la ville, à l'intérieur et à l'extérieur) pour satisfaire l'impératif de *vialidad* » [Dupuy, 1991 : 93-94].

Mais, et comme cela a aussi pu être noté par ailleurs, cette focalisation première sur la possibilité du mouvement ne se double pas chez Ildefonso Cerdà d'une exclusivité à donner à cette dimension dans tout aménagement. Car, comme a pu l'exposer Francesc Magrinya, « […] son approche ne se limite pas

à la simple canalisation des flux. Cerdà se pose, en effet, la question de savoir quelles fonctions doit remplir la voirie : « Afin de préciser de quelle sorte et par quels moyens la rue, sans empêcher que ce soit une route ou une voie publique urbaine, sans préjudice des autres services qu'elle doit prêter, peut et doit d'une part assurer les services urbains, et d'autre part, s'occuper des piétons, en répondant en même temps aux exigences de la locomotion et de l'organisme social et urbain » » [Ildefonso Cerdà cité par Magrinya, 1996 : 10].

Pour Gabriel Dupuy, les travaux d'Ildefonso Cerdà demeurent d'autant plus d'actualité que sa pensée pionnière n'a finalement qu'assez peu été considérée en tant que telle jusqu'alors. A ce titre, la lecture développée par Francesc Magrinya des évolutions de l'urbanisme contemporain témoigne de cette faible prise en considération :

« Le fonctionnalisme, marqué par la zonification de l'espace, provoque la séparation des fonctions entre les différents espaces qui se développent sur le tissu urbain. Ceci engendre une diminution de la complexité des espaces de voirie. Ils sont moins capables d'assurer la vialité, expression des relations entre les habitants qui s'expriment par la mobilité. Cette complexité se déplace vers des points d'échanges privilégiés, tels les centres commerciaux situés en centre-ville ou en périphérie. […] Si l'on revient aux thèses de Cerdà, on constate qu'aujourd'hui il n'y a pas de bonne articulation par les voies urbaines qui structurent le tissu urbain. Seules existent la voirie locale et la vialité métropolitaine (voies séparées). Le niveau intermédiaire défini par les voies proprement urbaines est en train de disparaître. Il est donc nécessaire de se demander où et comment l'on veut maintenir le caractère urbain et concentrer des activités qui permettent de l'assurer » [Magrinya, 1996 : 19].

De fait, et dans un contexte de recherche d'une meilleure intégration des mobilités dans la ville en vue de leur enrichissement mutuel, certains éléments du réseau viaire, pourtant structurant de la réflexion d'Ildefonso Cerdà peuvent ainsi apparaître comme ayant été négligés dans les tissus urbains. **Nous chercherons alors à interroger ce que l'évolution au cours du temps des articulations pensées et produites entre urbanisme et transports aux échelles de la planification et de l'aménagement d'un réseau de rues, peut mettre au jour d'un potentiel renouveau de la prise en compte des différentes « formes urbaines de la via(bi)lité » dans la pratique urbanistique contemporaine**. A travers cela, nous revendiquons également l'intérêt d'une approche centrée sur les objets à l'interface entre urbanisme et transports pour appréhender l'état et la manière dont les enjeux relatifs à leurs articulations dans la ville peuvent y être effectivement pris en compte. Du fait que cette approche ouvre assez directement à la question des référentiels théoriques et techniques à l'œuvre lors de la conception et de l'aménagement des éléments d'un réseau de transports urbains, nous l'envisageons complémentaire à d'autres plus centrées sur les outils, les dispositifs ou les acteurs de sa mise en œuvre, et à notre sens plus fréquemment explorées dans le champ de la recherche urbanistique.

De plus, et pour être réellement en prise avec les enjeux posés aux acteurs de la fabrique urbaine contemporaine et la manière dont ils s'en saisissent « en actes », le fil de cette entrée par « l'objet » méritera là encore d'être tiré jusqu'à celui des « projets » participant de la transformation effective de ces espaces au sein desquels cette articulation souhaitée entre transports et urbanisme s'opère de manière concrète. C'est en particulier le cas de la rue où cette association relève d'ailleurs presque plus justement de l'« imbrication ».

L'intérêt de cette ouverture aux projets d'urbanisme et d'aménagement peut là encore être rattaché aux écrits de Jean-Marc Offner quand il constate qu'à côté des auteurs insistant sur les faiblesses des procédures de planification censées favoriser son avènement, « plusieurs travaux soulignent

néanmoins que, derrière ces analyses désabusées, les procédures cachent une vraie efficacité. Le bric-à-brac institutionnel qu'elles contribuent à fabriquer autorise parfois des relations inattendues entre univers des déplacements et de l'urbanisme. Paradoxalement, la fragmentation décisionnelle qu'elles induisent permet aux agglomérations de développer un modèle cohérent d'organisation des circulations, projet après projet » [Offner, 2007]. Un tel constat nous semble faire plus largement écho aux travaux de Frédérique Hernandez sur les processus d'élaboration des documents de planification, et dont les analyses tendent parallèlement à montrer que « dans certains cas, ce qui peut apparaître de prime abord comme un simple agrégat de projets autonomes, un catalogue de projets, s'avère contenir des stratégies d'action et s'appuie sur des interrelations qui sont le fruit d'une vision d'ensemble » [Hernandez, 2015 : 11]. C'est ainsi qu'« en la matière, l'analyse empirique de l'élaboration du PDU de Marseille témoigne que le projet global de PDU ne se construit pas progressivement dans un va et vient rationnel entre objectifs et moyens, mais dans un face-à-face, par agrégation de projets techniques dont certains sont déjà là » [Hernandez, 2003 : 118]. Ses recherches ont de plus participé à mettre en exergue le rôle « actif » voire « moteur » joués par les projets techniques dans la constitution effective des documents de planification, et plus particulièrement dans ceux relatifs aux transports urbains. Les processus de planification tels les PDU, censés à la fois encadrer et favoriser les interactions entre urbanisme et transports, apparaissent pour une bonne part conditionnés par le contenu des projets techniques, dont ils constituent parallèlement l'une des scènes privilégiées de la rencontre et de la mise en lien nécessaire à leur concrétisation. Cela revient alors à dire que l'étude compréhensive des projets de transformations dont des rues font actuellement l'objet peut alors apparaître comme un biais pertinent pour appréhender ces articulations par les « scènes » où celles-ci se manifestent de la manière la plus effective. Le processus ainsi décrit nous paraît par ailleurs pouvoir être raccroché aux propos de l'anthropologue Tim Ingold sur la manière dont sont fabriqués les instruments et outils participant de nos manières d'« habiter le monde » :

« Il existe donc deux types de fabrication : l'une passe par la cooptation, et l'autre par la construction. Dans la fabrication par cooptation, l'utilisateur associe dans son esprit un objet déjà existant à l'image conceptuelle d'un usage futur. Dans la fabrication par construction, ce procédé est inversé, dans la mesure où l'objet est physiquement remodelé pour se rapprocher le plus possible de l'image préexistante. Il me semblait que l'histoire des choses – des artefacts, de l'architecture et des paysages – pouvait être comprise en termes d'étapes successives, alternées, de cooptation et de construction. Nous tirons profit du moindre objet de notre environnement qui puisse nous aider à atteindre nos objectifs, puis nous modifions ces objets pour les adapter à notre propre modèle, afin qu'ils puissent servir ces objectifs avec davantage d'efficacité. Mais en même temps, nos objectifs – ou exigences adaptatives – eux aussi changent, de sorte que les objets modifiés sont par la suite cooptés à d'autres projets dans l'accomplissement desquels ils se révèlent utiles, et ainsi de suite » [Ingold, 2013 : 155-156].

La transposition de sa distinction entre cooptation et construction au champ de l'urbanisme, nous a paru pertinente pour rendre compte de la manière dont nous avons ainsi cherché à aborder ces relations pensées et produites entre urbanisme et transport dans la ville. En effet, la première nous semble assez directement pouvoir faire écho aux processus d'élaboration de « stratégies spatiales » en tant que « visions d'ensemble qui permettent de penser de façon globale l'organisation de l'espace à l'échelle de la ville, de l'agglomération ou de la région urbaine » [Hernandez, 2015 : 5]. La seconde nous paraît pour sa part renvoyer à ce que Nadia Arab a pu identifier comme relevant des « projets d'aménagement urbain » et qui « contrairement aux projets de territoire, […] se traduisent par une transformation concrète de l'espace » [Arab, 2007 : 150]. Dans le cadre de cette thèse, nous adopterons

ainsi une approche de la fabrication de l'articulation entre urbanisme et transports, moins par le prisme des processus de « cooptation » dont les démarches de planification peuvent apparaître comme les lieux privilégiés de la mise en œuvre, que par les processus de « fabrication » auxquels les projets d'aménagements urbains servent à donner lieu.

A l'interface de ces trois questionnements et ambitions de recherche, les deux hypothèses transversales que nous explorerons pour l'ensemble de ce travail consisterons ainsi à considérer que :

1) **Les récentes évolutions induites dans l'urbanisme par la remise en cause du fonctionnalisme et la montée en puissance des problématiques environnementales, se sont accompagnées d'un renouvellement significatif des interactions pensées et produites entre formes urbaines et mobilité dans la ville consolidée, mais dont les grands axes de circulation (ou « rues artérielles ») n'ont qu'assez marginalement été les bénéficiaires, mais,**

2) **Les dynamiques actuelles de diffusion et d'élargissement progressif du « mode projet » aux rues artérielles dans le champ de l'aménagement viaire participent d'une meilleure prise en compte de la diversité des fonctions qu'elles peuvent aussi assurer en tant qu'espaces publics, et actuellement traduite par le développement d'opérations novatrices, en lien avec des perspectives émergentes de recomposition plus « durables » des territoires urbains.**

Notre cadre théorique exposé, il s'agira maintenant de présenter la démarche de restitution adoptée dans ce mémoire pour rendre compte du travail de recherche entrepris.

Démarche et organisation de la thèse

Comme ont pu l'exposer d'autres auteurs [Panerai *et al.*, 2004 : 166], la rue s'apparente à une sorte de « pierre angulaire » des tissus urbains caractéristiques de la ville « consolidée ». Toutefois, le fait d'amorcer une réflexion critique sur les rôles et fonctions qui peuvent lui être actuellement associés sans véritablement aller plus loin dans la définition de la nature des rues étudiées nous a semblé constituer un écueil méthodologique majeur. La rue apparaît en effet utilisée comme un terme « générique » dont l'emploi recouvre tout un ensemble de formes urbaines distinctes, allant de la plus petite venelle jusqu'aux plus larges boulevards et avenues. Ces différentes typologies de rues se caractérisent par des morphologies et des fonctions fortement différenciées, ainsi que par des symboliques tout aussi diverses. Bien que datées historiquement, elles continuent à circuler sous la forme de « modèles » qui se réajustent au fil du temps et des traductions liées aux transferts multiples entre acteurs et territoires, cultures et techniques, espaces et sociétés.

Est alors ressortie de ces éléments, la nécessité de nous inscrire dans la continuité du positionnement méthodologique avancé par Eric Charmes pour qui « les rues composent un ensemble très varié » face auquel « le problème se doit d'être divisé pour être traité » [Charmes, 2006 : 6]. Afin d'être en mesure d'arriver à un objet d'études cohérent et pouvant faire l'objet d'investigations et d'analyses plus « empiriques », il s'est alors agi d'amorcer une réflexion plus fine sur la nature des rues que nous avons plus particulièrement souhaité étudier et ainsi être en mesure de justifier des raisons et des motivations inhérentes à un tel choix.

L'un des enjeux de la première partie de cette thèse consistera à rendre compte du cheminement intellectuel qui nous a amené à faire de la « rue artérielle » notre objet d'études « véritable ». Le récit de sa constitution nous a aussi semblé pouvoir représenter le prétexte à la réalisation parallèle d'un plus large « état de l'art » des places fluctuantes accordées au sein des théories de l'urbanisme à ces différentes typologies de rues. L'investigation à proprement parler plus « empirique » des manières dont cette « rue artérielle » peut actuellement se faire le support de projets d'urbanisme visant à sa transformation matérielle a représenté le principal enjeu de la seconde partie. Si l'investigation de ces deux volets a toutefois été menée de front dans le cadre de cette recherche, et bien que la réflexion entreprise sur le choix de notre objet d'études ait néanmoins bien présidé à la démarche d'identification des terrains d'études, nous avons alors trouvé judicieux de conférer à cet écrit une forme et une structure rendant compte de ce cheminement intellectuel et personnel.

Ces deux parties s'inscrivent donc dans des registres relativement distincts : l'une plus portée sur les théories de l'urbanisme au travers des modèles et formes d'urbanisation ayant pu découler de celles-ci, et l'autre plus portée sur la pratique urbanistique en elle-même. De fait, celles-ci n'en ont pas moins été pensées comme directement complémentaires et articulées. La démarche d'identification et de justification de notre objet d'études au regard de l'évolution des modes d'appréhension de la rue proposée dans la première partie nous a ainsi paru d'un intérêt relativement « restreint », si elle n'était pas doublée d'un regard plus dirigé sur les manières dont les acteurs de la fabrique urbaine contemporaine se saisissent (ou non) des enjeux pouvant lui être associés au travers de démarches de projets. Réciproquement, un regard uniquement centré sur la pratique sans avoir pris le temps d'une double mise en perspective historique et théorique aurait risqué l'écueil d'un manque de recul par rapport aux dimensions potentiellement novatrices dont celles-ci pourraient être les porteuses. Ainsi, et du fait des objectifs distincts qui les sous-tendent, ces deux parties renvoient à des démarches de

recherche elles aussi relativement différenciées, guidées par des angles problématiques propres, et qui nous ont conduit à mobiliser et produire des matériaux de recherche spécifiques. Ces liens d'articulation et de complémentarité présentés, les ambitions associées à chacune de ces parties vont maintenant être développées.

> Une première partie pour comprendre et interpréter les rôles et valeurs différenciées ayant pu être attribuées et associées aux différents types de rue dans le temps « long » des théories de l'urbanisme, et ainsi permettre d'en faire émerger les lignes de force et éventuelles « zones d'ombre »

Comme nous l'avons déjà laissé entendre, les enjeux de cette première partie seront doubles. Il s'agira bien *in fine* d'y justifier de la construction de notre objet de recherche et d'opérer un état de l'art des théories de l'urbanisme qui ont pu (ou non) la prendre pour objet, ainsi que des enjeux transversaux qui peuvent lui être plus généralement associés dans la littérature urbanistique contemporaine. Si le fait de savoir « d'où l'on vient » peut aussi aider à savoir « où l'on va » ou plutôt ici « vers quoi l'on tend », plus généralement, **nous partirons du postulat que l'attention plus ou moins forte accordée à certaines typologies de rues dans la planification et l'aménagement d'un réseau viaire, et caractérisée par leur capacité à être les porteuses des « innovations » matérielles et conceptuelles propres à chaque époque, est un bon révélateur de ses tropismes urbanistiques**.

Elle se structurera autour de quatre chapitres distincts et organisés suivant une logique chronologique. Le fil directeur en sera la transformatio des « échelles de valeurs » ayant pu être associées au réseau viaire, et dont nous montrerons que chacune peut tendre à être reliée à un mode de hiérarchisation morphologique, technique ou symbolique des rues. L'ensemble s'apparentera ainsi à une histoire « interprétative » de l'évolution des manières dominantes de « classer » les rues qui ont pu se succéder dans le champ de l'urbanisme. Pris individuellement, chacun des quatre chapitres qui la constituent sera consacré à la présentation des tenants et aboutissants propre au passage d'une « phase » ou « séquence » particulière à une autre.

Le *Chapitre 1* traitera de l'abandon d'une hiérarchisation morpho-symbolique « classique » des rues en faveur d'une autre, à la fois plus « technique » et « moderne » de réorganisation du réseau viaire en lien avec la nouvelle prise en compte des enjeux induits par la présence croissante de l'automobile dans la ville.

Puis, le *Chapitre 2* portera plus particulièrement sur les critiques suscitées par la mise en œuvre massive de ce même modèle dans les territoires urbains et donnant lieu à un ensemble de travaux théoriques et d'actions « symboliques » que l'on peut caractériser comme s'inscrivant dans le cadre d'une dynamique naissante de « retour à la rue ».

Le *Chapitre 3* sera quant à lui consacré à l'étude des conséquences plus « pratiques » induites par cette remise en cause, et dont nous verrons qu'elles ne sont pas parvenues à véritablement remettre à plat les fondements théoriques à la base du modèle ainsi contesté.

Le *Chapitre 4*, conclusif de cette première partie, sera l'occasion de traiter des signes et des potentialités associées à une meilleure prise en compte des différents rôles joués par les grands axes de circulation dans la ville. Nous chercherons par cela à montrer que celle-ci peut plus largement préfigurer

d'échelles de valeurs émergentes pouvant être associées à leur actuelle reconsidération au sein des modèles urbanistiques dominants.

L'ensemble de ces développements conduira parallèlement à justifier de notre choix de faire de la « rue artérielle » notre objet d'études, en lien aussi avec les capacités pouvant plus généralement lui être associées à participer de manière privilégiée au développement de différents types de « liens » à travers la ville. L'actualité des nouvelles formes prises par les rues artérielles dans la fabrique urbaine contemporaine sera interrogée en retour.

> Une deuxième partie pour analyser et mettre en regard les différents objectifs stratégiques auxquels les rues artérielles apparaissent mises au service dans la pratique urbanistique actuelle ainsi que les différentes formes de projets et d'aménagements auxquelles leur mise en œuvre donne effectivement lieu

Suite à ce premier volet d'orientation plutôt « théorique », la deuxième partie traitera plus directement de la matérialité des potentialités spécifiquement associées aux rues artérielles en même temps que des modes par lesquels celles-ci apparaissent effectivement mises en œuvre dans des projets et documents d'urbanisme contemporains. Une démarche qui s'adossera à une analyse « croisée » de deux terrains d'études de réaménagement de rues artérielles, et eux-mêmes inscrits dans des réflexions plus larges autour du renouvellement des rôles qui leur sont attribués dans leurs agglomérations respectives : les projets d'*High Street 2012* à Londres et de la rue Garibaldi à Lyon.

Cette seconde partie sera donc d'orientation plus « pratique ». Après avoir constaté que les rues artérielles ont été historiquement mises à l'écart de la plupart des principaux modèles théoriques d'organisation et d'aménagement du réseau viaire, c'est la manière dont elles tendent à être actuellement réinvesties par des projets d'urbanisme qui sera plus spécifiquement considérée. Elle s'appuiera en particulier sur une analyse empirique de « mise en regard » de deux projets de réaménagement de « rues artérielles » entrepris à Londres et Lyon. Nous préciserons les modalités associées à une telle identification au travers de la manière dont ces deux agglomérations ont pu se révéler porteuses d'intérêts quant aux rôles que les « rues artérielles » peuvent jouer dans leurs évolutions futures. L'objectif transversal de cette seconde partie consistera ainsi, **au regard de ces deux terrains d'études et en lien avec les objectifs plus stratégiques qui leurs sont associés, à interroger les contenus de projets opérationnels qui prennent actuellement ces grands axes de circulation pour objet.**

Principalement orientée par la présentation puis la restitution de l'analyse « croisée » de ces deux projets d'urbanisme, cette deuxième partie s'organisera ainsi autour de deux chapitres principaux.

Le *Chapitre 5* traitera du processus nous ayant amené à la sélection conjointe de ces deux terrains et territoires d'études. Ce choix ayant aussi été fortement conditionné par les sensibilités et propensions respectivement manifestées par ces deux agglomérations à faire des espaces publics en général, et en particulier leurs rues artérielles, un élément majeur de leurs recompositions en cours et à venir. Ce chapitre portera également sur la mise en avant de certains des éléments relatifs aux « cultures » urbaines et urbanistiques locales [Tsiomis et Ziegler, 2007] qui peuvent être historiquement associées à ces entités urbaines. Nous présenterons ensuite les fondements et ressorts de la démarche de « mise en regard » adoptée pour l'analyse de ces terrains.

Le *Chapitre 6* visera de son côté à rendre compte des résultats obtenus par les analyses aussi bien respectives que « croisées » des deux terrains d'études d'*High Street 2012* et de la rue Garibaldi. Leur présentation successive nous ouvrira progressivement aux enseignements qui en seront plus largement retirés sur les fonctions et potentialités associées aux rues artérielles dans l'urbanisme contemporain, ainsi que sur leurs potentiels modes de déclinaison à l'intérieur des processus de projet visant à leur transformation.

Enfin, et avant de véritablement entamer ces développements, nous tenons à souligner que nous avons, dans le cadre de cette introduction, fait le choix de d'ores et déjà mobiliser un certain nombre de termes, concepts et notions sans pour autant que ceux-ci ait été accompagnés de plus d'éléments quant à leurs définitions, emplois, et usages. Ils feront bien entendu l'objet d'un tel travail de cadrage par la suite, à mesure qu'ils s'y verront plus directement mobilisés en tant que véritables supports et appuis à la démonstration.

PARTIE 1 - DES PLACES ET VALEURS ASSOCIEES AUX DIFFERENTES TYPOLOGIES DE RUE DANS LES THEORIES DE L'URBANISME : D'UN ETAT DE L'ART A UN « ETAT DES LIENS »

Une inscription dans une démarche de recherche nécessite au préalable de se confronter à une part plus ou moins substantielle de la somme des savoirs accumulés sur les sujets et objets d'études investis. C'est ce que l'on appelle classiquement faire l'« état de l'art ». N'ayant pour de multiples raisons généralement accès qu'à une sélection limitée de travaux, la prise de connaissance de l'ensemble des publications gravitant autour de notre objet d'études général – la rue, ainsi que sa déclinaison en « rue artérielle » à laquelle nous nous sommes plus spécifiquement consacrés –, est donc d'emblée apparue comme un horizon inatteignable, compte tenu aussi de l'étendue de la littérature la concernant. La construction de cet état de l'art a alors pour nous principalement consisté à privilégier la mise en perspective de ces différentes (et nécessairement fragmentaires) lectures. Et ceci afin d'être en mesure de dresser un état suffisamment représentatif des traitements accordés aux questionnements que nous avons plus particulièrement choisi d'aborder ici, tout en commençant à « tirer les fils » qui guideront la progression dans cette recherche.

Dans cette optique, nous avons souhaité nous situer par rapport à deux postures archétypales et à nos yeux assez largement perceptibles dans les discours sur la ville et l'urbanisme retranscrites ci-après de manière volontairement succincte et schématique :

- La première considère la grande majorité des problématiques urbaines contemporaines comme la réactualisation d'anciennes thématiques, déjà formulées sous une forme plus ou moins proche au cours de la longue histoire des réflexions sur la ville. Les problématiques que l'on qualifie de purement « contemporaines » ne bénéficieraient ainsi finalement qu'assez rarement du caractère « neuf » qu'on leur prête. Elles renverraient en fait le plus souvent à des préoccupations s'étant déjà exprimées dans le passé et elles-mêmes périodiquement réactivées. Les questions urbaines ne se renouvelleraient donc pas tant qu'elles se reposeraient de manière récurrente voire presque « cyclique » parmi les sociétés humaines. Dans sa forme la plus poussée, cette position revient alors à considérer que d'une manière ou d'une autre « tout » a déjà été plus ou moins dit en matière d'urbanisme et que les savoirs et savoir-faire en la matière se construiraient donc plutôt en suivant un processus de « sédimentation ». Les « couches » ensevelies se laisseraient néanmoins redécouvrir ponctuellement à l'occasion d'« affleurements » ou de « coupes », mettant à jour les différentes persistances, permanences et discontinuités à l'œuvre dans le temps long de l'histoire des villes.

- La seconde revient à envisager la montée en puissance des enjeux liés à l'inscription toujours croissante des territoires dans des dynamiques sociales, environnementales et économiques mondialisées, comme ayant entraîné un bouleversement irrémédiable des cadres théoriques et conceptuels traditionnellement constitutifs de l'urbanisme, lui-même né des suites de la révolution industrielle. Schématiquement, ce positionnement revient à considérer que ces nouvelles modalités de la fabrique urbaine contemporaine appellent à la mise en œuvre d'un nouvel urbanisme qui lui serait concomitant. A travers ce prisme laissant transparaître un renouvellement significatif des référentiels et des cadres de l'urbanisme, les problèmes posés aux villes actuelles apparaissent alors largement « inédits », et appellent des solutions qui le sont tout autant. Ces réponses seraient dès lors moins à (re)chercher dans des précédents historiques que dans une analyse fine et transversale des dynamiques émergentes et innovantes à l'œuvre dans la grande diversité des territoires contemporains.

Entre ces deux attitudes « limites » que nous qualifierions, pour la première d'« historiciste » et pour la seconde d'« hypermoderne », une grande marge de manœuvre demeure cependant laissée à la mise en œuvre d'une démarche *a priori* aussi attentive aux continuités qu'aux ruptures, et qui est celle que nous avons souhaité adopter ici. Il apparaît en effet toujours utile, si ce n'est nécessaire, d'éclairer

les enjeux de l'urbanisme contemporain à la lumière de leurs précédents historiques, ne serait-ce que pour arriver à mesurer la réelle part d'originalité des problèmes posés aux acteurs de la fabrique urbaine, eux-mêmes constamment réinterrogés à l'aune des préoccupations exprimées par une ou des sociétés à un moment donné ainsi qu'en fonction des territoires concernés. En cela, l'urbanisme apparaît aussi comme un champ de savoirs et de pratiques sans cesse renouvelé à chaque fois que des ressources pour l'action doivent être mobilisées, par la mise en dialogue d'une pensée sur la ville avec des modes d'intervention sur des territoires.

Dans cette première partie, nous chercherons donc moins à proposer une nouvelle historiographie des savoirs accumulés au fil du temps sur l'« art d'aménager » les rues ainsi que cela a déjà pu être fait par ailleurs [Kostof, 1991, 1992 ; Cohen, 2007 ; Alonzo, 2013], qu'à en proposer une lecture interprétative et sélective au regard de nos propres préoccupations relatives aux statuts et à la place accordées aux « rues artérielles » dans la ville. Pour cela, une grande importance sera donnée à la parole et aux écrits des chercheurs et praticiens qui se sont mobilisés sur ces questions. Nous en reprendrons et reproduirons de nombreux et parfois larges extraits, non pas tant pour nous « abriter » derrière leur propos, que pour laisser la place à l'expression de différentes manières, parfois convergentes, parfois contradictoires, d'appréhender la rue et le réseau viaire et les enjeux liés à leurs aménagements. Si la construction et la justification de la « rue artérielle », comme objet de cette recherche, constituera alors le principal enjeu de cette première partie faisant ainsi office d'« état de l'art », sa finalité sera néanmoins bien d'ouvrir à un « état des différents types de liens » aujourd'hui offerts par ces rues dans les villes en tant que supports de « projets d'urbanisme ». Les modalités de leur mise en œuvre effective seront quant à elle plus particulièrement explorées au cours de la deuxième partie de cette thèse.

Chapitre 1 – Une différenciation entre rue et route dans les théories de l'urbanisme entre opposition, confusion, revendication et hiérarchisation

La question de la différenciation entre route et rue apparaît comme un enjeu fortement ancré dans le champ de l'urbanisme. Et bien qu'en grande partie fondée sur des réalités physiques « tangibles », ce premier chapitre montrera qu'elle n'en demeure pas moins une construction relativement « incertaine ». Ainsi, par l'identification de certains des enjeux sous-jacents à la différenciation entre ces deux termes, « route » et « rue », il s'agira de commencer à poser un certain nombre de jalons quant aux valeurs et places fluctuantes ayant pu être évolutivement attribuées, dans le champ des théories de l'urbanisme produites au cours du XX^{ème} siècle, aux différents types de voies qui font la ville et l'urbain.

1. La rue, opérateur « historique » de la fabrique urbaine et enjeu récurrent des théories de l'urbanisme

« Figure multiple, figure essentielle et par conséquent, figure mythique aussi, la rue est au fondement même de l'agglomération que sempiternellement elle traverse et irrigue de la circulation des hommes et des marchandises » [Petonnet, 2005 : 297].

a. La séparation route / rue : entre poncif et enjeu renouvelé de l'urbanisme. Approches, postures, définitions et éclairages historiques

L'enjeu de la distinction ainsi que des articulations entre route et rue apparaît à bien des égards comme à la fois constitutif et transversal à l'histoire de l'urbanisme comme discipline autonome. En effet, loin de l'auto-exclusion mutuelle par laquelle nous verrons qu'elles tendent souvent à être caractérisées aujourd'hui, « route » et « rue » entretiennent aussi historiquement des relations dynamiques. On peut notamment en retrouver les traces dans les réflexions d'Ildefonso Cerdà (1815-1876), considéré comme l'un principaux « pères fondateurs », où trois catégories de voies distinctes apparaissent identifiées dans ses écrits :

- Les *voies urbaines* ou *rues transcendantales*, traversant les villes et les reliant entre elles,
- Les *voies urbaines proprement dites*, servant à la liaison inter-quartiers
- Les *voies urbaines particulières* desservant les bâtiments.

Mais, et bien qu'elles apparaissent cohabiter au sein de la première catégorie, rue et route n'en demeurent pas moins distinguées dans les faits :

« La route et son prolongement, la « voie transcendantale », constituent une artère principale qui donne vie à l'*urbe*[6]. Voilà une découverte essentielle » [Cerdà, 1979 : 126].

Si une telle distinction peut alors apparaitre comme inhérente à la constitution des villes, Ildefonso Cerdà insiste plus particulièrement sur le caractère évolutif liant ces deux entités que sont la route et la « voie transcendantale » :

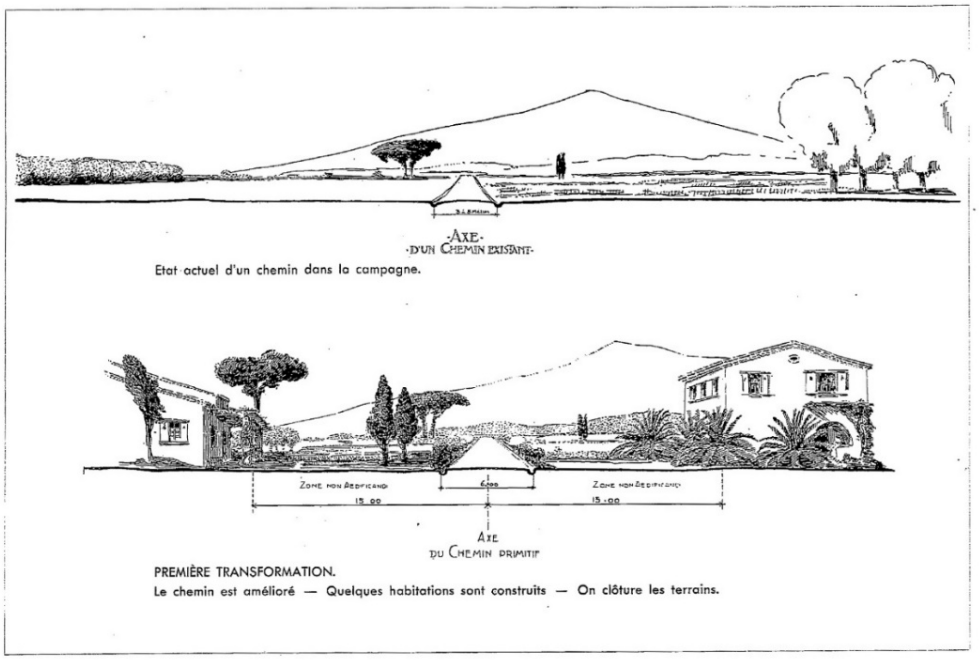
« Il n'y a rien d'étrange à ce que nous rencontrions à l'intérieur de l'enceinte des *urbes* la prolongation des voies transcendantales[7], même si celles-ci tendent à contourner les obstacles au mouvement que constituent les urbanisations compactes. Quand un endroit s'est urbanisé, les voies transcendantales existaient déjà. On s'est contenté de les urbaniser, ce qui, compte tenu des habitudes anciennes, équivalait à réduire la largeur à sa plus simple expression. La trace de leur existence antérieure n'a pas pour autant disparu » [Cerdà, 1979 : 127].

Ces liens complexes faisant de la route une sorte de précurseur à la rue, et explicites dès la « genèse » de l'urbanisme, ont par la suite été revisités à de nombreuses reprises, dans le but d'encadrer

[6] L'*urbe* est une notion reprise du latin par Ildefonso Cerdà afin de permettre de désigner, au-delà du seul terme de « ville », l'ensemble des formes issues de l'urbanisation [Cerdà, 1979 : 82].

[7] Terme récurrent du vocabulaire « cerdien », l'adjectif « transcendantal » sert ici à désigner les voies qui « connectent la ville à la civilisation » [Magrinya, 1996 : 9], « transcendant » par conséquent l'espace urbain.

ce processus d'urbanisation « viaire » présenté par Ildefonso Cerdà. Pour exemple, la série de coupes publiées en 1923 par l'architecte-urbaniste Henri Prost (1874-1959) à l'occasion du plan d'aménagement de la côte varoise (et réutilisées dans un article qu'il publiera en 1932 dans la revue *Urbanisme* sous le titre « Routes et voies urbaines » (cf. *Figure 1*) en représente une illustration particulièrement probante. Au travers de celles-ci, il propose, par un élargissement progressif de la voie et une suppression des zones *non aedificandi*, une solution permettant de passer progressivement d'un chemin de campagne à une véritable rue (« voie urbaine ») [Prost, 1932].



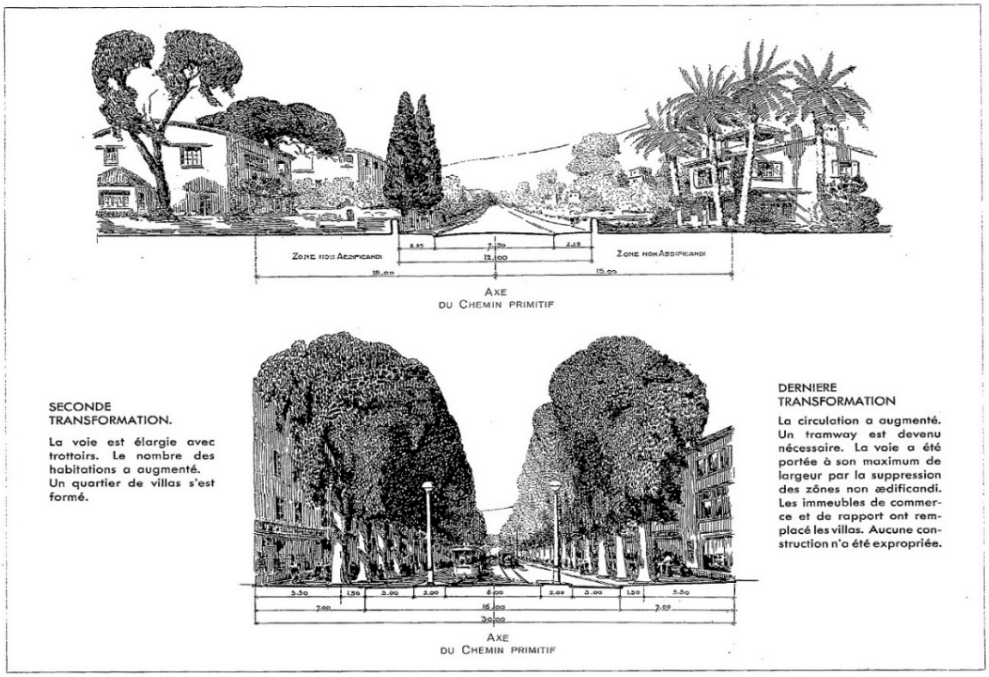


Figure 1 : Schéma du passage d'un chemin de campagne à une voie urbaine, par Henri Prost [Prost, 1932 : 110-111].

Bien qu'il soit question de chemin et de voie dans ce schéma, celui-ci est néanmoins mobilisé à l'appui du propos d'Henri Prost qui porte plus spécifiquement sur la différence entre route et voie urbaine, et sur la transformation de la première en la seconde. Plus proche de nous, l'architecte-urbaniste Antoine Brès s'est inscrit dans une démarche relativement similaire à l'occasion d'un article traitant de solutions urbanistiques permettant de passer « de la voirie à la rue » [Brès, 2006]. Ce dernier y établit que les rapports entretenus par ces deux entités, loin d'être figés, renvoient au contraire à différents régimes d'« adhérence »[8], en fonction des formes et types de mobilités qu'elles reçoivent, mais aussi et surtout de « riveraineté ». Cette caractéristique correspond, pour une voie donnée, au « degré d'inscription sur ses rives des pratiques de mobilité qu'elle accueille » [Brès, 2006 : 89], ou autrement dit des liens qu'elles offrent entre pratiques du « mouvement » et du « séjour » selon les catégories d'Ildefonso Cerdà sur lesquelles il s'appuie par ailleurs (cf. *Figure 2*). Cette dernière dimension s'avèrerait en effet pour lui particulièrement prometteuse pour réinscrire l'opposition route / rue dans le cadre des relations évolutives qui les lient depuis toujours :

« Cette notion de riveraineté peut ainsi contribuer à lever les ambiguïtés de catégorisation des voies qui s'appuie sur le caractère » plus ou moins « urbain » ou « rural » de leur environnement, avec toutes les difficultés que cela représente pour classifier les voies en secteur périurbain : voie urbaine, route, « entrée de ville »… » [Brès, 2006 : 89].

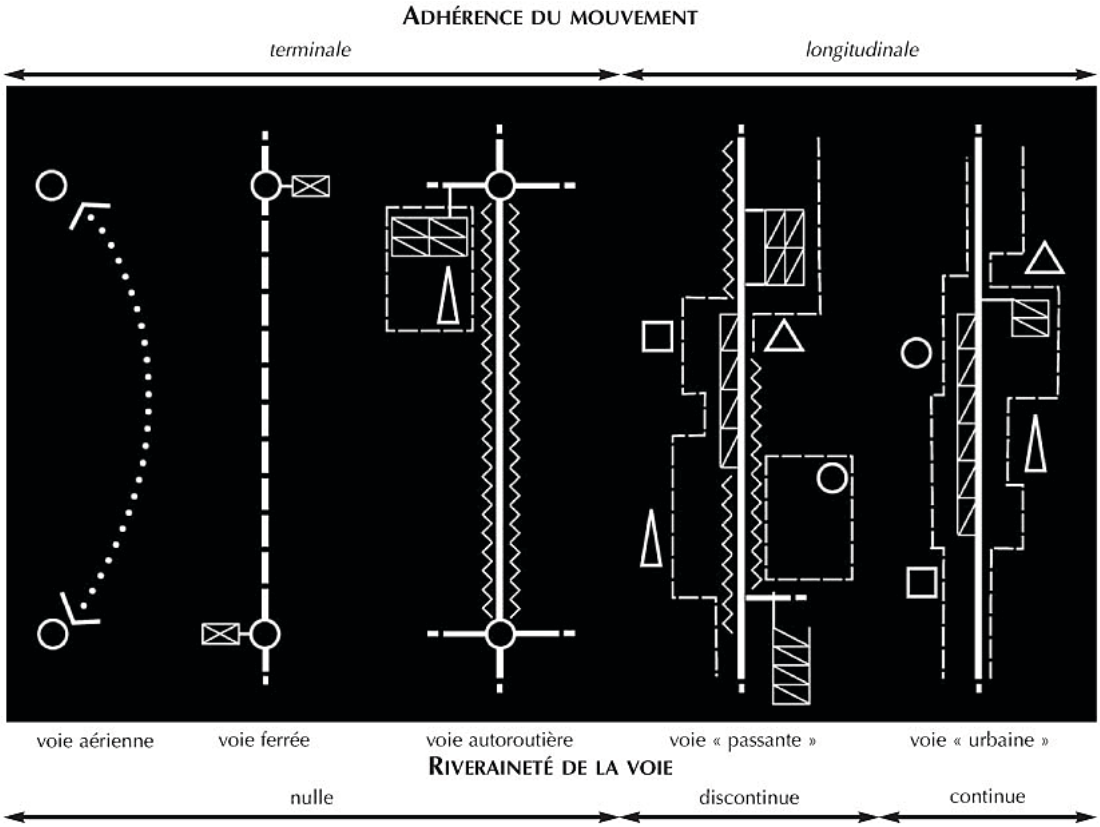


Figure 2 : « Adhérence » du mouvement et « riveraineté » de la voie : deux nouveaux outils pour penser de manière plus dynamique les relations entre route et rue ? [Brès, 2006 : 88].

[8] L'adhérence peut être définie comme la capacité d'un mouvement à « s'implique[r] dans l'espace physique et contribue[r] ainsi à produire du lieu » [Brès, 2006 : 89].

Dictionnaire ou source utilisée :	Définition principale du mot « rue » :	Définition principale du mot « route » :
Dictionnaire Larousse en ligne	« Voie de circulation routière aménagée à l'intérieur d'une agglomération, habituellement bordée de maisons, d'immeubles, de propriétés closes ».	« Voie de communication terrestre carrossable établie en dehors des agglomérations ».
Dictionnaire de l'Académie française 8ème édition	« Chemin bordé de maisons ou de murs dans une ville, dans un bourg, dans un village ».	« Voie praticable par les voitures ».
Dictionnaire TLFi	« Voie de circulation bordée de maisons dans une agglomération ».	« Voie de communication importante (p. oppos. à chemin) qui permet la circulation de véhicules entre deux points géographiques donnés, généralement deux agglomérations (p. oppos. à rue) ».
Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement **[Choay et Merlin, 2010]**	« Du latin *ruga* (ride, sillon, puis, en bas latin, rue), voie bordée de maisons ou de murailles dans une ville ou un village. Elément essentiel de toutes les cultures urbaines, depuis l'Antiquité, elle y présente des aspects et y joue des rôles différents ».	« Voie carrossable destinée à la liaison entre les localités et à la desserte des zones rurales ».
Dictionnaire La ville et l'urbain **[Pumain *et al.*, 2006]**	« Mot aux origines mystérieuses qui vient certainement du latin *ruga* (= ride, sillon) et qualifie « tout chemin bordé de maisons ».	« Cette voie de circulation qui relie les villes entre elles est le vecteur des échanges qui l'ont rendu solidaires. La route fut itinéraire bien avant d'être une voie matérialisée ».
Dictionnaire simplifié de l'aménagement **[Saffache, 2002]**	« Petite route publique desservant les quartiers urbains. La rue est généralement bordée de bâtiments ».	« Voie permettant la circulation des véhicules munis de pneus. Dans une acception beaucoup plus large, la route est une voie de communication ou un axe de circulation ».
Projet urbain **[Mangin et Panerai, 1999]**	« Voie bordée, au moins en partie, de maisons dans une agglomération (ville, village, bourg) ».	« Voie de communication plus importante que le chemin reliant une agglomération à une autre. Le mot a dû se dire d'abord des routes percées en terrain difficile ».

Tableau 1 : « Route » et « rue », des définitions relativement univoques pour deux entités qui se déterminent souvent par des oppositions (réalisation : Benoit Romeyer).

Cet ensemble de définitions données aux mots « route » et « rue » réalisé à partir de dictionnaires généralistes, de dictionnaires spécialisés en urbanisme ou de manuels d'urbanisme récents, montre qu'un autre facteur vient se rajouter au caractère « urbain » ou « non-urbain » précédemment évoqué : le fait que la voie soit ou non bordée de bâtiments. Cette deuxième distinction, bien que fortement liée à la première nous semble à certains égards plus satisfaisante. A l'heure où le constat d'un « règne de l'urbain » semble plus que jamais faire consensus, il paraît en effet aujourd'hui pour beaucoup de plus en plus vain de chercher à distinguer la « vraie » ville de ce qui ne l'est pas, pas tout à fait ou pas encore.

Le fait de définir une rue par le seul constat qu'elle soit bordée de bâtiments n'est toutefois pas sans équivoques, faisant émerger d'autres questions liées aux retraits d'alignement possibles, aux discontinuités admises…

L'ensemble de ces éléments amène alors à considérer que bien qu'antagonistes par certains aspects, route et rue ont néanmoins leurs destins « traditionnellement » liés par la progression d'une urbanisation tendant à transformer la route en rue [voir notamment Remy, 2004 : 262]. A la lumière de ces contributions, **nous considèrerons donc pour la suite de ce travail la route comme une voie dont le potentiel latent d'urbanisation de ses rives n'a pas (encore) eu vocation à être réalisé, et la rue comme une entité où celui-ci est dans une phase de réalisation plus ou moins avancée**. Nous avons en cela fait le choix d'une approche dynamique qui a, selon nous, aussi le mérite de ne pas hiérarchiser *a priori* les regards sur ces deux entités, ni de les focaliser sur la seule question de la circulation automobile, pour interroger plus largement les liens qui se tissent entre une infrastructure et des modes d'habiter un territoire.

Ces premiers éléments posés, il est dès lors possible d'aller plus loin dans notre affirmation de l'importance des enjeux résultant de la distinction entre routes et rues dans le champ de l'urbanisme. Car, et même si ces entités ont manifestement des caractéristiques et des histoires communes[9], de la différenciation entre routes et « voies transcendantales » posée par Ildefonso Cerdà à celle que l'on retrouve de nos jours parfois exprimée en termes de voirie « inter-urbaine » et de voirie « intra-urbaine » [Lévy, 1999 : 35], c'est bien la permanence voire le renforcement d'une même ligne de démarcation qui peut s'observer. Comme nous allons maintenant le voir au travers d'une série d'exemples, un retour plus poussé sur l'histoire récente de l'urbanisme semble confirmer cet état de fait. Il met en valeur l'existence d'une mobilisation forte pour l'affirmation des spécificités de chacun de ces deux grands types de voies, et en particulier en faveur de l'autonomie de la rue vis-à-vis de la route.

Ainsi par exemple à l'occasion du colloque européen organisé en 1987 par le Laboratoire Théories et Mutations Urbaines de l'Institut Français d'Urbanisme, sur le thème « La rue n'est pas une route » se sont tenues trois journées sur les thématiques suivantes : « le sens menacé », « les rues d'Europe », « le support technique », « les qualités d'usage », « les déplacements » et enfin, « la riveraineté », chacune sous la présidence d'une grande figure de l'urbanisme français et européen[10]. De nombreux travaux relatifs à l'aménagement des rues et parus dans les années suivantes vont venir s'inscrire dans la lignée de cette manifestation. Nous proposons ci-dessous une liste de quelques titres d'articles parus dans des revues professionnelles et scientifiques en urbanisme au cours des années 1990-2000, révélateurs d'une diffusion de ces problématiques dans les sphères universitaires et professionnelles : « Rue / voie spécialisée : formes urbaines en opposition » [Gourdon, 1990], « De la voirie à la rue : pour habiter le temps » [Gourdon, 1997], « Changement de voies » [Brès et Mariolle, 1999], « Passer de la route à la voie. Deux opérations pilotes en région parisienne » [Arnold, 2001], « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités

[9] Au point que, pour Eric Alonzo, l'appréhension des différences entre route et rue dans une perspective plus large et dans le temps long « des objets et des disciplines de l'aménagement » [Alonzo, 2013 : 22], l'amène à considérer que celles-ci apparaissent finalement loin d'être deux entités intrinsèquement cloisonnées, tant : « […] dans les théories de l'architecture, de l'urbanisme et de l'art des jardins, rues et routes sont le plus souvent traitées conjointement. Autrement dit, […] au regard de ces disciplines, ce que ces différents types de voies ont en commun est plus signifiant que ce qui les distingue » [Alonzo, 2013 : 23].

[10] Respectivement : Françoise Choay, Colin Buchanan, Gabriel Dupuy, André Bruston, Pierre Merlin, Marcel Roncayolo.

périurbaines » [Brès, 2006]… Une publication suisse du début des années 1990, prenant la forme d'un guide de bonnes pratiques au service de la promotion d'approches innovantes en matière d'aménagement de rues et intitulée, dans la même veine que précédemment, *Le temps des rues. Pour un nouvel aménagement de l'espace rue* [Bonanomi, 1990], fait plus largement de cette reconnaissance un préalable nécessaire à une action urbanistique de qualité sur les espaces concernés :

« On l'avait oublié : la rue n'est pas une route, son rôle n'est pas exclusivement réservé au trafic. Elle est un espace social, un espace à partager. Il faut pour cela la rendre moins dangereuse, moins bruyante, moins polluante. On assiste aujourd'hui à la naissance d'un nouveau savoir-faire concernant son aménagement, qui rend justice aux fonctions multiples et riches de significations de cet espace privilégié. Qu'il s'agisse d'une rue de quartier, d'un axe principal en ville ou d'une route cantonale traversant un village, la rue peut redevenir un lieu vivant, à condition que son aménagement soit pensé en fonction des besoins de tous ses usagers » [Bonanomi, 1990 : deuxième de couverture].

Il apparaît alors que si la distinction entre rue et route a pu s'« oublier » de la sorte à un moment de l'histoire de l'urbanisme, il a tendu à en être de même au niveau des modes d'aménagement spécifiques qui peuvent leur être associés. Parler de route ou de rue semble alors engager au-delà des définitions données à ces deux entités, pourtant assez peu équivoques. C'est ainsi que la réintroduction du terme de « rue » dans les textes relatifs à l'aménagement est en effet à certains endroits apparue comme un levier pour faire évoluer les pratiques. C'est le cas en Belgique avec l'introduction au début des années 2000 du « code de la rue », dont le nom même le positionne symboliquement en alternative au traditionnel « code de la route », en promouvant des principes plus respectueux des droits des usagers les plus vulnérables dans les espaces publics [Schonbroodt, 2009][11]. Il serait donc réducteur de n'envisager ce renouveau observé de la dichotomie route-rue que comme la simple « redécouverte » de principes théorisés de longue date. Celui-ci se présente également comme le symbole d'une véritable démarche de « reconquête » matérielle et symbolique de l'ensemble des spécificités de la rue vis-à-vis de la route, après plusieurs décennies marquées par une idéologie fonctionnaliste qui a, comme nous le verrons, tendu à les considérer toutes deux comme de simples « voies », néanmoins mises au service de finalités circulatoires différenciées (transit et desserte).

[11] Inspiré par l'expérience belge, le décret « éponyme » du 30 juillet 2008 a permis en France l'arrivée de trois nouvelles règles et concepts d'aménagement participant d'une recomposition du partage de la voirie : le principe de respect du plus fort vis-à-vis du plus faible, la création de la « zone de rencontre » et l'autorisation du double-sens cyclable dans les « zones 30 » et dans les « zones de rencontre ». Toutes ces dispositions s'inscrivent dans le sens d'une nouvelle gestion des espaces publics autour de nouveaux équilibrages entre « modes actifs » et « modes passifs ».

De fait et au-delà de ces seules considérations « sémantiques », ce « retour de la rue » témoigne alors aussi d'un enjeu symbolique et urbanistique fort. Ainsi pour Serge Wachter, « cette révélation en forme de slogan a eu un certain écho, elle est même devenue dernièrement un mot d'ordre officiellement repris par la puissante Direction des routes du ministère de l'Equipement. Avant d'accueillir des circulations la voirie est un bien collectif, elle est une composante essentielle de l'espace public. D'ailleurs, tout le monde le reconnaît : « il faut passer de la route à la rue » et redonner aux infrastructures de voirie une urbanité qui a trop longtemps été négligée » [Wachter, 2004 : 147]. Bref, un consensus semble avoir émergé sur le fait que si d'un côté « la route disloque », la rue, elle, « rassemble » [Soulier, 2012 : 280‑282]. Une véritable rhétorique en faveur d'une réappropriation citoyenne des rues comme espace social s'est progressivement développée en France. C'est le cas au niveau institutionnel, à travers l'exemple du programme partenarial « Une voirie pour tous » associant l'Etat et ses grands services techniques ainsi que différentes associations professionnelles[12]. C'est aussi le cas au niveau de la société civile, comme en témoigne l'ouvrage *Reconquérir les rues* précédemment cité, ou encore l'exposition lancée en 2007 par l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) et intitulée : « La rue est à nous... tous! », tout comme le catalogue qui l'accompagne incluant des contributions d'auteurs tels François Ascher, Jean-Louis Cohen ou Eric Charmes [Ascher et Apel-Muller, 2007b]. Cette tendance semble également pouvoir s'appliquer à d'autres pays d'Europe, en particulier le Royaume-Uni[13], où ces éléments de différenciation entre « route » et « rue » apparaissent mobilisés de manière similaire par certains chercheurs :

"*The terms streets, boulevards, avenues, etc., imply design elements lacking in the term 'road': rather than separation, they suggest accommodating and reconciling the demands of movement and social space within substantially the same physical space. While some 'roads' will always be needed, many commentators advocate re-discovering 'streets' as both social space and as connecting – rather than dividing – elements within cities, emphasising the association of streets with quality of public life*" [Carmona *et al.*, 2010b : 102].

De telles considérations paraissent pouvoir sans trop de mal être élargies à l'échelle européenne, comme en témoigne le rapport *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life* édité par la Commission Européenne en 2004 [Commission Européenne. Direction générale de l'environnement, 2004] portant un discours analogue.

Derrière cette volonté affichée d'une réappropriation physique et symbolique de la rue, il faut bien voir pour l'urbanisme l'enjeu associé à la recapitalisation d'un héritage, un vocabulaire, un ensemble de savoirs et de savoir-faire en partie tombés en désuétude durant les décennies de l'après-deuxième guerre mondiale, marquées par la prédominance d'une idéologie fonctionnaliste « progressiste ». Jean-Yves Toussaint offre une lecture transversale de cette affirmation qu'il renvoie plus

[12] Le programme « Une voirie pour tous » s'inscrit dans la continuité d'une initiative de 2002 du Conseil National des Transports (CNT), ayant débouché sur la rédaction d'un rapport en deux tomes parus en 2005 [Conseil National des Transports, 2005].

[13] C'est en effet dans ce pays qu'est né au milieu des années 1990 le mouvement citoyen *Reclaim the streets* dont les réappropriations festives d'espaces dédiés à l'automobile se sont vues par la suite exportées à travers le monde. En plus de se diffuser, les mots d'ordre promus par ce mouvement ont par ailleurs connu quelques « échos » au sein de programmes nationaux tel *Streets for all*, porté depuis les années 2000 par *English Heritage*, établissement public dédié aux questions de patrimoine [Olagnier, 2009]. Des partenariats entre organismes publics y ont aussi vu le jour, comme l'initiative *Streets of shame*, littéralement les « rues de la honte », menée en 2002 entre la *Commission for Architecture and the Built Environment* (CABE), et la station de radio BBC Radio 4, ayant amené à l'élection des cinq « meilleures » et « pires » rues du Royaume-Uni [Carmona *et al.*, 2008 : 85-88].

largement à une série de revendications ayant, en cette fin de XX^{ème} siècle, trouvé dans la rue leur symbole, de telle sorte que pour lui :

« C'est par la rue qu'arrive le scandale, dans les années 1980-1990, quand les responsables politiques de plusieurs villes européennes s'avisent de la perte de sens de l'espace urbain public entièrement dédié aux fonctionnements techniques de la ville (circulation pour le plus visible mais aussi la gestion de presque tous les réseaux urbains) » [Toussaint, 2003 : 107].

Au travers notamment de la relecture d'auteurs « culturalistes » comme Camillo Sitte [Choay, 2006 : 86‑105], ou la revalorisation de l'« art urbain » prônée dès les années 1980 par les membres du Séminaire Robert Auzelle [Association pour l'art urbain et Antoni, 2010][14] on peut déjà noter une convergence avec l'avènement progressif de ce que Françoise Fromonot identifie comme un « urbanisme de composition ». Selon elle, celui-ci « s'attache […] d'abord à la *recapitalisation d'un héritage* et tente d'actualiser le savoir-faire accumulé de la conception des villes afin de renouer avec une histoire mise à mal par la rupture moderniste. […] En France, l'urbanisme de composition est en grande partie le fait d'architectes de la génération 68, pour lesquels la critique de l'enseignement reçu aux Beaux-Arts est allée de pair avec la découverte et l'importation de recherches menées à l'étranger […]. A ses débuts, il articule une empathie culturaliste pour la ville traditionnelle et une sympathie progressiste pour la rhétorique architecturale moderniste et l'idéologie politique de la social-démocratie » [Fromonot, 2011 : 52]. En cela, ces dynamiques renvoient aussi au terme aujourd'hui classiquement employé de « retour à la rue », dont la plupart des observateurs situent néanmoins les origines théoriques aux alentours du début des années 1960 [voir par exemple Appleyard, 1981 : 3,4 ; Kostof, 1992 : 239‑240 ; Marshall, 2005 : 2,3 ; Charmes, 2006 : 5].

Comme nous l'avons notamment vu au travers de leurs définitions respectives, « route » et « rue » renvoient donc à des entités relativement bien identifiées et différenciées dans le langage courant, bien qu'historiquement aussi pensées au travers de rapports dynamiques. Au cours de ce bref tour d'horizon des enjeux contemporains de leur différenciation, nous avons surtout cherché à mettre en valeur les discours tendant à affirmer leur indépendance respective, tant celle-ci apparaît représenter à la fois un état de fait communément admis en même temps qu'un acquis gagné « de haute lutte ». Si la rue, en tant qu'entité urbanistique a pu ainsi poser question au monde de l'urbanisme au cours des dernières décennies, on peut alors s'interroger sur la nature et l'origine des enjeux qui ont pu lui être adossés. Avant de présenter les visées et ambitions du retour sur histoire que nous allons par la suite proposer pour offrir un éclairage plus complet à ces questions, il convient néanmoins d'évoquer plus frontalement la question de la place de l'automobile dans la ville, tant celle-ci est de toute évidence au cœur des enjeux du partage route / rue, en tant qu'objet de cristallisation des débats sur l'organisation de la trame viaire et l'aménagement des voies. S'il paraît indéniable que les évolutions technologiques soient en mesure de périodiquement révolutionner la manière dont est appréhendé et conçu l'espace urbain, les possibilités offertes par l'automobile vis-à-vis de la mobilité des biens et des personnes

[14] Ainsi, en préface d'un ouvrage issu du séminaire Robert Auzelle *Le vocabulaire de l'art urbain*, l'ancien président de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) de 1995 à 2010, André Rossinot écrit : « L'art urbain rassemble ce qui était épars, oublié ou passé de mode. Il nous ramène à notre histoire, là où notre identité s'est forgée. Il nous contraint à abandonner notre prétention à créer sur du vide, mais à continuer notre histoire dans une très forte dimension sociale et environnementale […] L'espace public ou, plus largement les « vides » entre les bâtiments, redeviennent le lieu magique d'expression artistique, le liant des opérations, le lieu de la mixité sociale, et de la reconquête d'une qualité environnementale disparue au XX^{ème} siècle dans la « planification » et l'hyperfonctionnalisme d'une société grisée par la croissance » [Association pour l'art urbain et Antoni, 2010 : 3].

peuvent alors clairement être inscrites dans ce cadre, tant leur intégration au milieu urbain a entraîné une recomposition manifeste de l'art de bâtir les villes. Ce choix de société pouvant aujourd'hui être jugé néfaste ou inconsidéré, il semble alors utile de revenir sur ce que pouvait être la « réalité », pas toujours idyllique, de l'environnement des rues dans les grandes villes pré-automobiles.

Ainsi, en reprenant une description du Londres des années 1890 décrivant l'ampleur des nuisances induites par l'importante circulation hippomobile de l'époque : congestion, puanteur, boues, vacarme… (cf. *Figure 3*) Jane Jacobs invite à reconsidérer les progrès permis par l'automobile en même temps que le mauvais usage qu'elle estime en être fait [Jacobs, 1991 : 335‑338]. De même, pour Donald Appleyard les rues des villes d'Europe et des Etats-Unis n'avaient au XIX^{ème} siècle rien à envier à celles de la Rome Antique du point de vue de l'hygiène et de l'encombrement. En cela, les travaux d'assainissement, de pavage, et le meilleur entretien dont elles ont fait l'objet au cours du XX^{ème} siècle en parallèle avec l'essor de l'automobile doivent être perçus comme des avancées acquises, mais qui ont néanmoins posé en retour d'autres soucis en matière de cadre de vie [Appleyard, 1981 : 1‑3]. Dans un autre registre, Antoine Brès, constate pour sa part qu'« on peut d'ailleurs se demander comment il aurait été possible de gérer la circulation automobile s'il n'y avait pas eu à gérer auparavant une circulation hippomobile de grande ampleur (par le flux et l'encombrement des divers attelages) » [Brès, 1998 : 9].

Figure 3 : La deuxième partie du XIX^{ème} siècle comme « âge d'or » de la rue ? Une grande artère de Londres vue par l'illustrateur français Gustave Doré (Ludgate Hill - a block in the street, 1872 ; https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gustave_Dor%C3%A9_-_Ludgate_Hill.png, consulté le 17/02/2017).

A l'instar des deux auteurs précédemment cités, nous avons souhaité ne pas tomber dans cet écueil qui serait de trop rapidement attribuer à la seule automobile l'entière responsabilité d'une potentielle détérioration connue par la rue en tant que lieu de vie sociale au cours du XX^{ème} siècle. Nous serons pour notre part plutôt amenés à l'appréhender comme un des vecteurs privilégiés d'une des formes particulières de réajustements périodiquement connus par les villes, dans la lignée des écrits d'Antoine Haumont, pour qui :

« L'histoire de la ville et de ses rues suggère que les déséquilibres entre la circulation et les formes urbaines ont été fréquents au cours du temps et peuvent même être considérés comme une tendance constante, suscitant périodiquement de vastes réaménagements où le remaniement et le recyclage des formes urbaines permettent une sorte de mise à jour et un rééquilibrage global » [Haumont, 1988 : 177].

Une telle analyse apparaît par ailleurs partagée par d'autres auteurs, tel l'historien Spiro Kostof qui considère pour sa part l'histoire des rues comme "*made of both container and content. If the correspondence of the two cannot be perfectly synchronic, it is because the frame of the street is more permanent than the uses made of it*" (Kostof, 1992, p. 189). De même, si pour François Ascher « la question de la coexistence des utilisateurs et des fonctions de la rue s'est […] toujours posée », elle se pose néanmoins pour lui « aujourd'hui plus que jamais », du fait qu'au XX^{ème} siècle, « aux conflits entre fonctions se sont ajoutés les conflits entre modes de transports » liés à « l'arrivée de modes de transports urbains rapides et lourds » [Ascher, 2007a : 24‑25].

D'autres encore reconnaissent un rôle historiquement positif à l'automobile en tant que vecteur de liberté spatiale ayant notamment participé à complexifier et « diluer » les rapports sociaux entre centre et périphérie des villes [voir notamment Flonneau, 2008, 2014], tandis que certains mettent en avant le fait que l'augmentation des vitesses de déplacement a aussi permis une déconcentration et un assainissement de la ville, même si c'est pour mieux reconnaître qu'aujourd'hui les priorités ne sont plus tout à fait les mêmes [Héran, 2011 : 199]. De manière plus générale, et comme l'ont mentionné Antoine Brès et Béatrice Mariolle :

« Renouveler la ville, c'est sans doute avant tout changer de voies ; en modifier l'usage, le statut, la configuration, ou l'image, de manière à composer autrement les mouvements qu'elles accueillent, à équilibrer différemment les forces centrifuges et centripètes qui rechargent sans cesse l'espace urbain de leur intensité, et qui font que ce dernier est à la fois presque identique d'aspect et jamais le même à vivre » [Brès et Mariolle, 1999 : 79].

S'inscrivant dans le cadre des évolutions perpétuelles de la « ville-palimpseste », l'automobile a néanmoins sous bien des aspects changé la donne de l'aménagement urbain et engendré des transformations de cet environnement dont l'ampleur comme la teneur interpellent[15]. Mais la répétition *ad nauseam* des « méfaits » (certes indéniables) qui peuvent être imputés à l'automobile de même que la fréquente stigmatisation de ses utilisateurs, en grande partie « captifs », n'offrent finalement qu'assez peu de perspectives pratiques pour permettre de penser la nécessaire évolution de l'« auto-mobilité » du XXI^{ème} siècle. Dans le contexte actuel où l'automobile continue à représenter un objet sensible et clivant, traiter des évolutions connues dans le champ de l'aménagement des rues au XX^{ème} siècle revient donc le plus souvent à faire le récit d'une histoire « troublée », mais dont la structure générale se révèle toutefois assez bien « calibrée » par ailleurs. Eric Alonzo propose de résumer cette dernière comme suit :

[15] Voir à ce titre les « photos-constats » d'Alain Blondel et de Laurent Sully Jaulmes, retraçant l'évolution de différents lieux de la banlieue parisienne à plusieurs décennies [Blondel et Sully Jaulmes, 2007].

« D'abord, un âge d'or qui remonte à la nuit des temps et triomphe avec Haussmann, quand la locomotion animale (piétonne et hippomobile) permet d'aménager des rues et des boulevards intégrant harmonieusement toutes les mobilités. Ensuite, dans les premières décennies du XX^{ème} siècle, l'irruption brutale du mouvement motorisé sur ces réseaux séculaires, qui engendre une conception techniciste et ségrégative des voies. Enfin, vers la fin des Trente Glorieuses, une critique de ce fonctionnalisme et l'apparition de modèles alternatifs, portés par le développement des transports publics collectifs (le retour des tramways, etc.) » [Alonzo, 2013 : 26‑27].

Figure 4 : La grille de lecture proposée par Jan Gehl sur les évolutions de la vie dans les espaces publics sur plusieurs décennies, recoupe très précisément les séquences classiquement attribuées à l'histoire de la rue au XX^{ème} siècle : une apogée jusqu'aux alentours de la première guerre mondiale, puis un déclin jusqu'à l'orée des années 1960, et enfin une progressive renaissance [Gehl et Svarre, 2013 : 147].

Nous reviendrons donc au cours de ce premier chapitre sur cette histoire à certains égards « consacrée » en l'abordant au prisme de ces liens quelque peu paradoxaux entre route et rue, et caractérisés par la dichotomie entre « différenciation admise » et « confusion contestée », que nous avons pu identifier de prime abord. Nous nous en tiendrons pour cela à un ensemble de textes issus des littératures françaises et anglo-saxonnes sur le sujet, et dont les perspectives croisées nous apparaissent à même d'offrir des éclairages pertinents et originaux sur les places et rôles successivement associés aux différentes typologies de rues au sein des théories de l'urbanisme. Ce retour sur histoire débutera par cette période s'étalant de la deuxième partie du XIX^{ème} siècle jusqu'aux environs de la première guerre mondiale. Le choix de faire remonter cette mise en contexte aux origines de la constitution de l'urbanisme comme discipline à proprement parler traduit aussi une volonté de réinterpréter l'évolution des grands modèles urbanistiques formulés depuis cette époque, en avançant pour notre part l'idée de leur relative « dissolution » en un modèle « insulaire » d'organisation de la trame viaire, devenu progressivement hégémonique.

b. Une reconsidération des rôles associés au réseau viaire concomitante à l'irruption des vitesses mécaniques au sein des villes, dans un contexte d'émergence de l'urbanisme en tant que discipline

« La diversité des moyens de locomotion et de traction, la diversité des directions, des vitesses, des destinations, toute cette multitude incalculable de choses si différentes, si hétérogènes, qui circulent sur la voie requiert, dans l'intérêt général, des solutions adéquates au fonctionnement particulier de chacun de ces éléments, selon la nature de chaque mouvement. Aucune de nos urbes ne répond à ces exigences. Seule pourrait y parvenir une urbe modèle, construite selon des principes adéquats. Comme cette urbe n'existe pas, les exigences du mouvement ne seront donc que plus ou moins bien satisfaites » [Cerdà, 1979 : 153].

La deuxième partie du XIX^{ème} siècle a été porteuse de bouleversements structurels majeurs pour la plupart des grandes villes d'Europe, et au sein desquels la rue a occupé une place centrale. Sous l'effet d'une forte croissance démographique et spatiale induite par la révolution industrielle, l'heure est alors à une reconsidération du réseau de voiries hérité pour lui rendre hygiène, salubrité et sécurité. Il s'agit alors notamment d'y favoriser une meilleure intégration des véhicules à traction animale, avant l'arrivée des vitesses mécaniques avec lesquelles ceux-ci ne cohabiteront qu'un temps. C'est dans ce cadre que naissent les premières véritables réflexions d'un urbanisme qui commencera progressivement à s'affirmer et à s'identifier autour de différentes dénominations à travers l'Europe : *urbanización* en Espagne, *städtebau* en Allemagne et en Autriche, *town planning* dans les pays anglo-saxons et enfin en France ainsi que dans d'autres pays francophones, sous le terme d'« urbanisme ». Comme nous l'avons vu, la question de la circulation dans les villes s'avère déjà au cœur des préoccupations de l'époque, dans la lignée des travaux d'Ildefonso Cerdà (1815-1876), dont le *magnum opus*, la *Théorie générale de l'urbanisation* (*Teoría General de la Urbanización*, 1867), donnait déjà à cette dernière dimension une place fondamentale. Il en sera de même parmi ceux qui apparaissent aujourd'hui comme ses principaux « héritiers », à commencer par Arturo Soria y Mata (1844-1920), inventeur de la « cité linéaire » (*ciudad lineal)*, ville organisée autour d'une voie de chemin de fer et pouvant théoriquement s'étendre indéfiniment. L'architecte autrichien Camillo Sitte (1843-1903), participera aussi à poser d'importants jalons pour la constitution de cette discipline naissante en particulier par l'intermédiaire de son ouvrage *L'art de bâtir les villes* (*Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen,* 1889). Dans ce livre ce dernier remet en cause cette primauté donnée à ces seules questions fonctionnelles, pour inviter les architectes et urbanistes à renouer avec une approche plus sensible et « esthétique » de l'urbanisme[16]. Plus largement, l'ouvrage de Camillo Sitte s'inscrit dans la lignée des débats développés à une échelle européenne en cette fin de XIX^{ème} siècle autour de la préférence à donner aux rues courbes ou aux rues droites, et en lien avec une recherche croissante de solutions harmonieuses et efficaces pour permettre la meilleure intégration d'un trafic toujours plus intense de biens et de personnes dans l'espace urbain [Frisby, 2003].

Cet intérêt pour les questions de circulation va néanmoins progressivement se cristalliser autour de celle des « flux mécaniques », qui se retrouve ainsi largement partagée par la plupart des protagonistes de ce qui est aujourd'hui souvent considéré comme le « premier congrès mondial d'urbanisme » [Cohen, 2007 : 40] : la *Town Planning Conference* organisée par le *Royal Institute of British Architects* à Londres

[16] Il rappelle à ce titre qu'« […] il n'existe aucune loi obligeant à respecter strictement le pur point de vue de la circulation, et que les exigences de l'art ne sont pas nécessairement contraires à celles de la vie moderne (hygiène, circulation, etc.) » [Sitte, 1996 : 99]

en 1910. Derrière les différentes nationalités et écoles de pensées présentes, l'historien américain Spiro Kostof distingue plus transversalement trois tendances de fond, qu'il associe à autant de positionnements vis-à-vis de la rue :

"*At least three school of thoughts were represented among the many prominent name in attendance, schools which summarize de facto the range of modern attitudes about street design. Technocrats, led by German planners like Joseph Stübben, and the city architect of Paris, Eugène Hénard, stressed the technicalities of modern urban traffic and the engineering of street construction, while they stayed under the esthetic formulas of the Grand Manner. Chicago's Daniel Burnham brought along spectacular exhibits of City Beautiful designs, the latest interpretation of the Grand Manner which sought to recast familiar urban prospects in terms of the newborn American skyscraper. The British contingent, led by Raymond Unwin, emphasized garden cities, and arranged trips to Hampstead Garden Suburb and Letchworth, both inaugurated a few years earlier*" [Kostof, 1992 : 231].

Nous choisissons alors de repartir des contributions données à l'occasion de cette conférence par trois grandes figures représentatives de chacune de ces écoles de pensées : l'architecte et *planner* américain Daniel Burham (1846-1912), l'architecte et ingénieur civil français Eugène Hénard (1849-1923) et l'architecte et ingénieur anglais Raymond Unwin (1863-1940). Il s'agit par cela de mettre au jour les liens que ces trois « chefs de file » de leurs courants respectifs établissent entre aménagement des rues et intensification des flux circulatoires, en particulier celui des véhicules à traction mécanique.

Tous trois consacrent ainsi de larges parts de leurs interventions à cette question de l'aménagement des rues. Chacun à leur manière, ils témoignent des tensions à l'œuvre entre les considérations esthétiques généralement dévolues aux architectes et celles liées à la circulation et pas encore tout à fait clairement rattachées à une profession en particulier, - divergences qu'ils s'évertuent néanmoins à (ré)concilier en un projet de ville cohérent. Ainsi, Daniel Burnham, *leader* du *City Beautiful Movement* américain, caractérisé par ses grandes compositions d'inspiration « Beaux-Arts », met en avant l'importance des problèmes posés par la « congestion » qui paralyse le cœur des villes, tant états-uniennes qu'européennes, sur leurs axes les plus fréquentés. La solution d'élargir les rues lui paraissant impossible à mettre en œuvre en l'état, deux alternatives demeurent à ses yeux envisageables : "[…] *the people who crowd them must be turned in other directions, or else the streets themselves must be changed in construction in order to carry more traffic"* [Burnham, 1911 : 374]. Les recherches de l'époque et les autres contributions de cette conférence tournant principalement autour de la seconde solution, il décide alors d'explorer les perspectives offertes par la première :

"*The town-planner - I mean the street-planner - may do much to lessen congestion by arranging systems of by-passes around crowded districts; but the real direction to work in is that which will tend to diminish the number of people or vehicles, or both, using given areas, and here the future may bring mitigation. The use of motor vehicles helps, but the greatest improvement must come from changed methods of handling goods. Broadly speaking, the city of the future will not bring to its centre any goods not intended for use or consumption therein*" [Burnham, 1911 : 374].

En attendant la mise en œuvre de solutions techniques plus radicales pour réaménager les rues[17], Daniel Burnham appelle à l'utilisation d'une meilleure localisation et répartition des activités dans l'espace. C'est pour lui la solution prioritaire en vue de permettre aux « […] *central thoroughfares to*

[17] Il évoque ainsi l'opportunité de percements de tunnels sous les rues commerçantes, de doublement du niveau des rues en surface, et enfin la mise en œuvre de plus de lignes de transports aériennes [Burnham, 1911 : 376].

carry more people and more people bearing vehicles […] » [Burnham, 1911 : 375]. Il pense que l'amélioration des conditions de circulation en ville peut aussi se faire par une optimisation de la répartition spatiale des déplacements « contraints » des biens et des personnes[18].

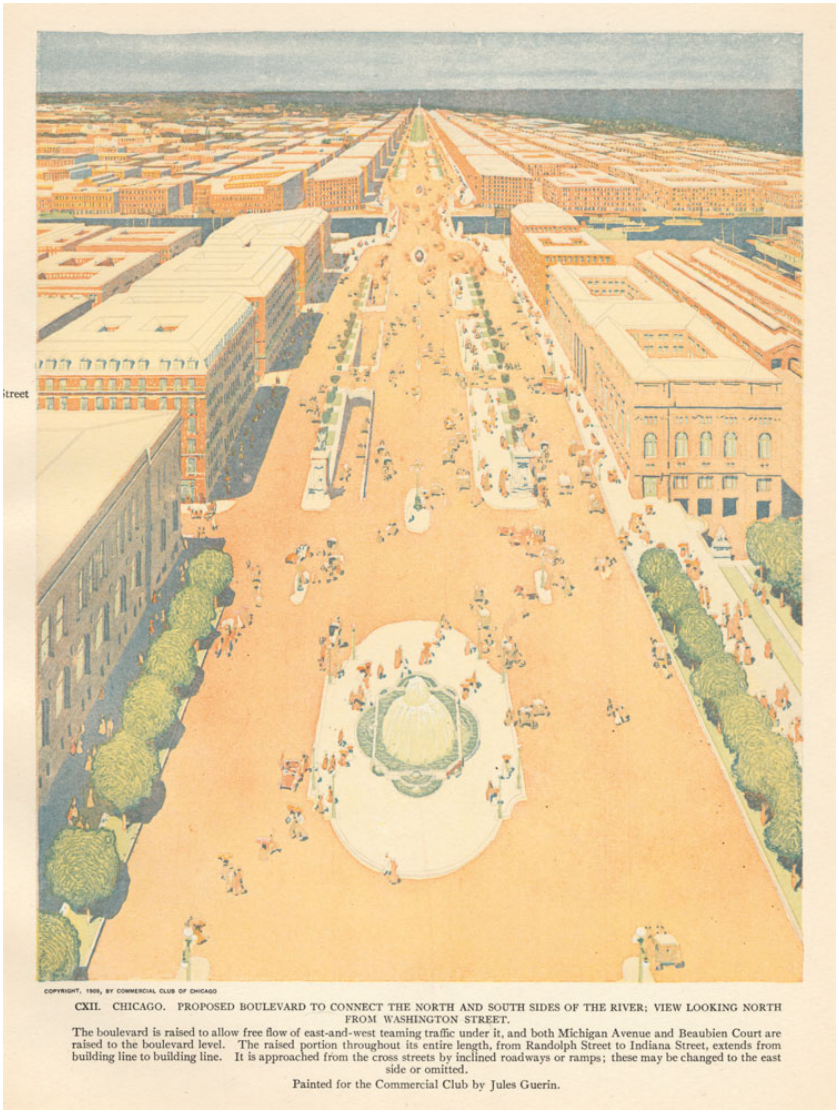


Figure 5 : Représentation d'un boulevard réalisé par l'artiste Jules Guérin pour illustrer le plan de Chicago de 1909 conçu par les architectes Daniel Burnham et Edward H. Bennet où l'on observe une cohabitation harmonieuse sur la chaussée entre des piétons et des véhicules à traction mécanique (http://burnhamplan100.lib.uchicago.edu, consulté le 17/02/2017).

[18] L'historien américain Clay McShane constate ainsi que le plan de Chicago de 1909 « s'intéresse exclusivement à l'amélioration du centre-ville » et « ne se soucie pas de la banlieue », pour laquelle il prévoit néanmoins un « réseau d'autoroutes », qu'il juge toutefois « sans relations avec l'ensemble ». Cela se traduit par une « absence de référence à l'automobile » dans le texte ou les illustrations l'accompagnant [McShane, 1987 : 22]. Cette analyse met en avant le fait que Daniel Burnham n'incluait pas « naturellement » l'automobile à ses réflexions sur l'aménagement des centres-villes, pour laquelle il privilégiait l'emploi d'aménagements périphériques et s'avère en cela cohérente avec nos propres observations.

Dans son intervention sur « Les villes de l'Avenir », le visionnaire Eugène Hénard se focalise quant à lui sur les « nouvelles formes que doivent prendre la rue et la maison, ces éléments constitutifs et primordiaux de la Cité » [Hénard, 1911 : 345]. L'augmentation des trafics représente pour lui aussi une donnée fondamentale : « depuis dix ans (je parle pour Paris) la ville est constamment bouleversée et la circulation des voitures et des piétons devient de plus en plus difficile » [Hénard, 1911 : 347]. La solution qu'il propose consiste en une transformation de la rue traditionnelle, « ancien chemin rural, établi sur le sol naturel, dont on a pavé la chaussée et qu'on a complété avec des trottoirs [Hénard, 1911 : 347] », en une véritable infrastructure souterraine (cf. *Figure 6*) :

« En généralisant cette disposition on est amené à concevoir une ville dont les rues à trafic intense auraient, proportionnellement à l'intensité de ce trafic, trois ou quatre plateformes superposées ; la première pour les piétons et les voitures, la deuxième pour les tramways, la troisième pour les canalisations diverses et l'évacuation des déchets, la quatrième pour le transport des marchandises, etc. On aurait ainsi *la rue à étages multiples*, comme on a la maison à étages ; et le problème général de la circulation pourrait être résolu, quelle que soit l'intensité de celle-ci » [Hénard, 1911 : 351].

L'intégration au bâti de l'infrastructure de la voie et de l'ingénierie des réseaux apparait alors comme un moyen à même d'améliorer le confort urbain tout en rendant compatible vie urbaine et vitesses mécaniques. Bien que traitée séparément de l'immeuble dans l'exposé d'E. Hénard, la rue reste de toute évidence pensée comme un ensemble ; tel que cela ressort très bien du modèle de rue Future envisagé (cf. *Figure 7*). Ces deux éléments, en plus de rester géométriquement liés par des règles de prospect, doivent quoi qu'il en soit être conçus ou remodelés de concert, de façon à permettre les relations avec les différents niveaux souterrains nécessaires à leur approvisionnement et leur bon fonctionnement.

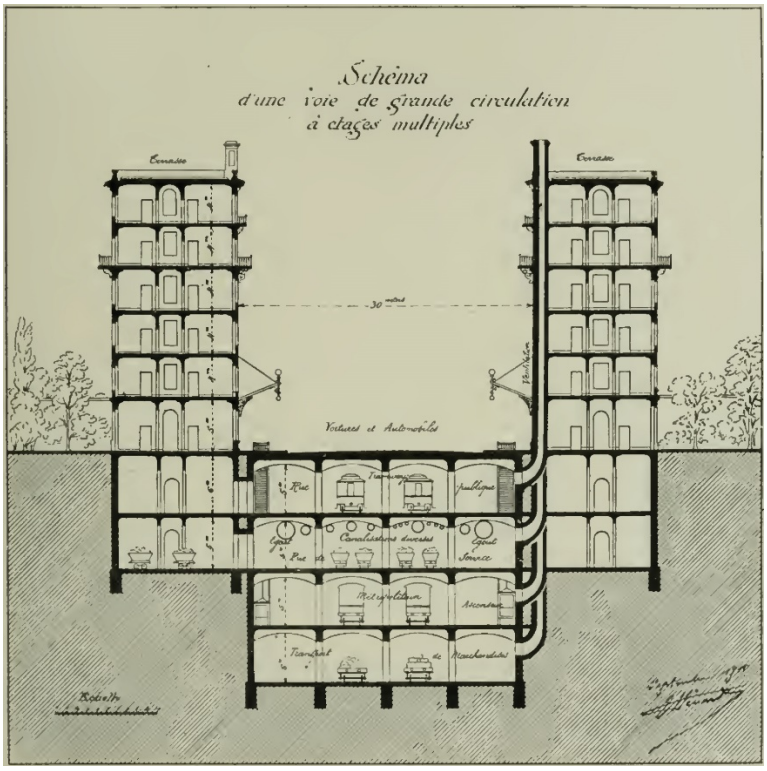


Figure 6 : La rue à étages multiples d'Eugène Hénard [Hénard, 1911 : 351].

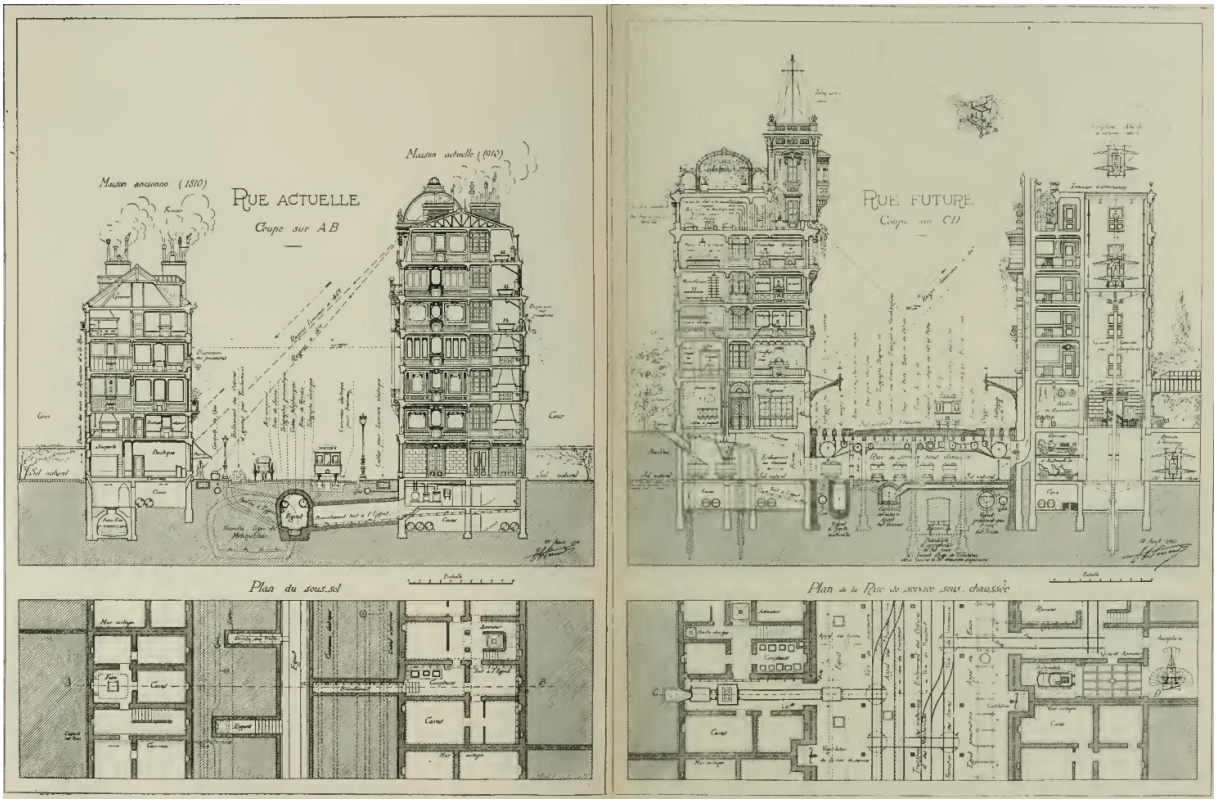


Figure 7 : Les « Rue actuelle » et « Rue Future » d'Eugène Hénard, telles que présentées au congrès d'urbanisme de Londres de 1910 [Hénard, 1911 : 346 ; 349].

Enfin, de cette conférence le dernier protagoniste sélectionné est l'anglais Raymond Unwin, grand artisan de la mise en application du modèle de la « cité-jardin » théorisé par son compatriote Ebenezer Howard. Intervenant dans une autre session, sa participation se révèle par certains aspects plus « terre-à-terre » et donc moins prospective que celles de Daniel Burnham et Eugène Hénard, car consacrée à la très actuelle question de la conception des plans d'extension des villes, et correspondant alors à un besoin très important. C'est certainement de son côté que les tensions entre le travail de composition de l'architecte-urbaniste et les « nécessités » de la circulation sont les plus prégnantes, tant la prise en compte de ces dernières est à la fois partie intégrante des plans qu'il préconise et considérée dans le même temps comme source de potentielles « dérives » dont le concepteur doit se garder. A ce titre, Raymond Unwin fait des grands axes de circulation l'objet de ses principales attentions. Du fait qu'ils représentent à ses yeux les éléments les plus importants d'un plan d'extension, ils sont par conséquent pour lui ceux qu'il faut définir en priorité :

"*These roads, with the intercommunicating roads connecting the different districts one with the other, will form the main framework of the town extension plan. Their direction must depend so much on the consideration of each individual town—the site on which it is situated and the character of its past development—that but little can usefully be said as to the theoretical form which such roads should assume*" [Unwin, 1911 : 253].

Leur bon dimensionnement représente à ses yeux l'un des garants de la réussite économique d'un projet d'extension ; les principes préconisés s'inscrivent dans la lignée d'un modèle de « cité-jardin »

qui, à l'approche de la première guerre mondiale, se révèle progressivement en train de muter en « banlieue-jardin » [Magri et Topalov, 1987 : 421] :

"*The real economy of any town plan will greatly depend on the proper arrangement of its main highways, on the right spacing and the sufficient grading in width and character of all the roads. Here we must take warning from mistakes which have been made in other countries in the matter of planning, where extravagance in the size and number of roads has sometimes so enhanced the cost of development, and therefore the price of the land, that it has become impossible to build dwellings except in the form of five-story blocks of flats. We shall have to break away entirely from our own traditions in the matter of road-making*" [Unwin, 1911 : 253].

Les principes ainsi promus pour permettre cette « économie » tiennent dans une différenciation assez nette du réseau de voirie, entre axes principaux où doivent être concentrés les principaux équipements publics générateurs de flux et pouvant mieux s'accommoder de plus fortes valeurs foncières générées par cette localisation, et axes secondaires qui, pour préserver le bien-être de leurs résidents, doivent être autant que possible épargnés par la circulation :

"*The larger business buildings will naturally follow- the lines of the main roads, and these buildings can better afford the enhanced cost of sites on these roads, while the more simple dwellings, for which in modern times main roads are becoming less and less desirable, will naturally be located on the minor roads where they will be free from the dust and noise of traffic and where the amenities of the site can more readily be preserved*" [Unwin, 1911 : 254] .

Pour arriver à concilier ces considérations d'ordre « fonctionnel » et « économique » à d'autres plus « esthétiques », la nécessité d'opérer un travail spécifique sur le dimensionnement à donner à chacune de ces voies dans leur composition d'ensemble est mise en avant :

"*Not only does every argument from utility and economy support the free use of different widths of roads, but from the artistic point of view the introduction into the town plan of that essential of all good design, namely, proportion, depends on the same variation in the size of the parts ; indeed, it will be found that the very circumstances and conditions of the problem, far from hampering the designer, will afford him his greatest opportunities*" [Unwin, 1911 : 256].

Ces tensions entre exigences circulatoires, économiques et esthétiques, dont les arbitrages au sein des processus de conception doivent s'opérer par une attention aux sites et aux contextes, apparaissent alors pour Raymond Unwin comme autant de ressources pour permettre aux urbanistes de mener à bien leurs plans d'extension et leurs projets.

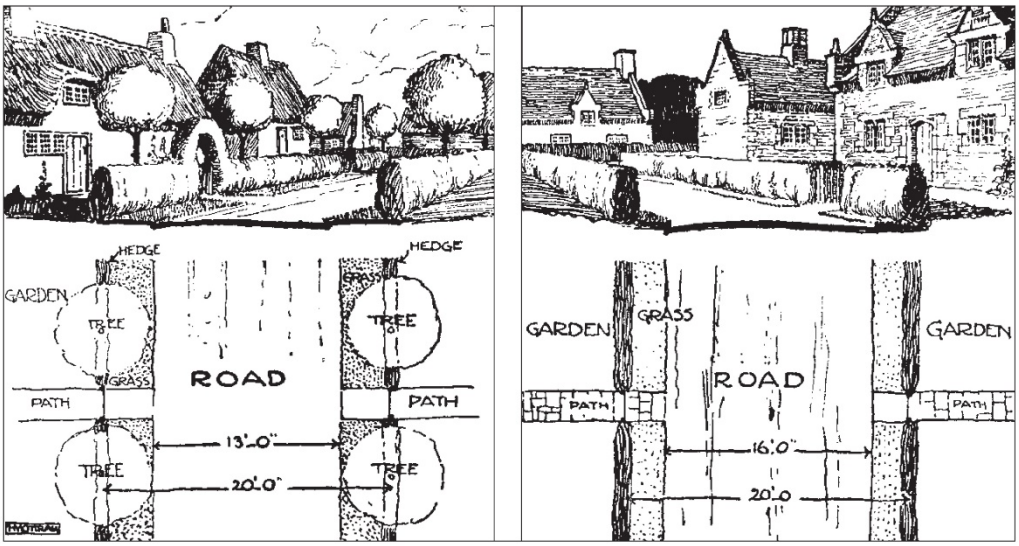


Figure 8 : Esquisses et coupes de principe de « voies destinées à l'habitation » de la cité jardin de Letchworth [Unwin, 2012 : 275].

Cet évènement majeur de l'histoire de l'urbanisme nous a permis de mettre au jour certains enjeux émergents à cette époque autour de la question de l'aménagement des rues, alors que la perspective de véhicules motorisés toujours plus nombreux à l'intérieur de celles-ci semble déjà pour la plupart d'entre elles inéluctable à moyen et long termes. Malgré les évidentes divergences entre ces trois « écoles de pensée » sur lesquelles nous nous sommes appuyés, nous préférons au contraire, mettre en avant la relative convergence des préoccupations qui animent ces théoriciens et praticiens et qui se matérialisent dans leurs contributions respectives. En effet, que l'accent soit mis sur l'aménagement du territoire, sur les synergies entre architecture et ingénierie ou sur la composition urbaine et le montage d'opérations, à travers leurs propositions respectives, ces trois urbanistes du début du XX^{ème} siècle s'efforcent de continuer à faire « tenir ensemble » les différents éléments constitutifs de la rue. Mais, et par effet de miroir, on peut aussi y voir les signes annonciateurs d'une rupture émergente avec une rue administrée et reconnue comme un tout, à la fois « forme urbaine » et « institution » [Kostof, 1992 : 189][19].

Derrière cette inéluctable transformation de la rue sous l'effet de l'irruption de nouveaux modes de transports induisant une augmentation des vitesses de déplacement se joue aussi un renouvellement des modes d'appréhension et de perception de la ville. C'est ce qu'exprimait au cours de cette même année 1910 l'architecte allemand Peter Behrens (1868-1940), auprès duquel viendront se former les architectes les plus influents du Mouvement moderne comme Walter Gropius (1883-1969), Ludwig Mies van der Rohe (1886-1969), ou encore Le Corbusier (1887-1965) :

[19] Deux dimensions définies par l'historien Spiro Kostof de la manière suivante :
- en tant que forme urbaine, "*the street is an entity made up of a roadway, usually a pedestrian way, and flanking buildings.* […] *Also, partly in terms of form, one can specify types of streets, as one might distinguish building types*",
- en tant qu'institution, "*every street has an economic function and social significance. The purposes of the street traditionally have been traffic, the exchange of goods, and social exchange and communication. All three are inseparably related to the form of the street – the material way in which this activities are housed and helped along*" [Kostof, 1992 : 189].

« Si nous roulons dans les rues de notre métropole dans un véhicule rapide, nous ne pouvons plus percevoir les détails des bâtiments, comme lorsque les paysages vus depuis un train rapide se réduisent en apparence à des silhouettes. Les bâtiments pris isolément perdent leur sens. La seule architecture adaptée à cette manière de voir un environnement qui devient déjà quotidien est celle qui produit des façades aussi uniformes et épurées que possible, et dont la simplicité n'offre plus aucun obstacle » [Peter Behrens (1910) cité par Cohen, 2007 : 38][20].

La suite de ce XX^{ème} siècle va en effet constituer un moment majeur dans l'histoire de la rue, qui marquera la fin d'une certaine vision de celle-ci. Une véritable « rupture » traduisant la progressive désagrégation de la rue, et l'appropriation par corps de métiers des diverses fonctions qui lui sont historiquement attribuées. C'est aussi la « dissolution » progressive des principaux modèles d'organisation de la trame viaire autour d'une hiérarchisation fonctionnelle des voies, et pour laquelle nous reprendrons l'idée de « schisme moderniste » proposée par Stephen Marshall [Marshall, 2005 : 7]. C'est de la conjonction de ces différentes dynamiques que s'ensuivra cette confusion entre « route » et « rue », dont les retentissements ont donc longtemps participé à structurer les discours sur la rue.

Au cours de la seconde partie de ce premier chapitre, nous retracerons en trois temps cette histoire jusqu'au début des années 1960, soit à l'orée de ce qui est généralement identifié comme la décennie de naissance d'une dynamique de « retour à la rue ». Le premier concernera ainsi la question de la classification des voies, d'un point de vue à la fois théorique et pratique. Au cours du second temps nous traiterons plus particulièrement des liens entre les modes de classification des voies et les grands courants et modèles urbanistiques du XX^{ème} siècle pour voir qu'ils ont progressivement convergé vers une hiérarchisation fonctionnelle à vocation « universelle ». Celle-ci trouvera une forme d'aboutissement dans le « rapport Buchanan » de 1963, qui constitue à nos yeux un véritable jalon dans l'évolution des manières d'appréhender le réseau viaire. Puis, le troisième temps sera plus spécifiquement consacré à cet avènement progressif au cours du XX^{ème} siècle d'une sectorisation de l'aménagement des rues et de leurs différents éléments constitutifs. Nous observerons que ce « schisme moderniste » est aussi le produit d'une sorte de « compromis interprofessionnel » entre architectes et ingénieurs, rendu notamment possible par l'indépendance du bâtiment vis-à-vis de la rue revendiquée, et en grande partie conquise, par les architectes du Mouvement moderne.

[20] Loin de perpétuer l'enthousiasme de l'architecte allemand, l'urbaniste danois Jan Gehl s'est aussi récemment intéressé aux liens entre composition urbaine, vitesse et perception, mais en se plaçant cette fois du point de vue du piéton. Il revient sur ces deux différentes manières de concevoir l'environnement urbain, associées à différents types d'impressions sensorielles, et intimement liées à leur vitesse d'appréhension. Il oppose ainsi la qualité perceptive des villes construites à échelle humaine qui offrent au marcheur une « profusion d'impressions sensorielles », aux espaces adaptés à l'échelle de l'automobile dont l'expérience s'avère « pauvre, sans intérêts, épuisante » [Gehl, 2012 : 56]. La mise en regard à un siècle d'écart de ces deux points de vue témoigne autant du caractère quasi-« prophétique » des affirmations de Peter Behrens, que des désillusions fréquemment suscitées par leur mise en œuvre.

2. Une dynamique de convergence des grands courants et modèles urbanistiques conduisant à l'avènement d'une hiérarchisation fonctionnelle et universelle du réseau viaire

a. Une distinction traditionnelle entre route et rue bouleversée par l'arrivée d'une nouvelle conception « fonctionnaliste » du réseau viaire

"Any classification of streets must start with Vitruvius and his description of the three street scenes for use as the backdrop in a theatre. Though the names and symbolism have changed, the general formal qualities still retain a powerful image for the European urbanist […]" [Moughtin, 2003 : 127].

Pour le professeur britannique en urbanisme Cliff Moughtin, traiter de la question de la classification des rues nécessite de remonter à la description des principaux types de scènes du théâtre romain proposée par l'architecte Vitruve (1er siècle avant J-C) dans un extrait de *De Architectura*. Au nombre de trois : la scène tragique, la scène comique et la scène satyrique, chacune représente un espace faisant à la fois office de décor et de « lieu de l'action » théâtrale. Redécouvert durant la renaissance italienne, ce texte et ses scènes furent par la suite réinterprétés et reconstitués en perspective par l'architecte Sebastiano Serlio (1475-1554) dans *Le Second livre de Perspective* (1545) sous la forme de « scènes de rues » (cf. *Figure 9*).

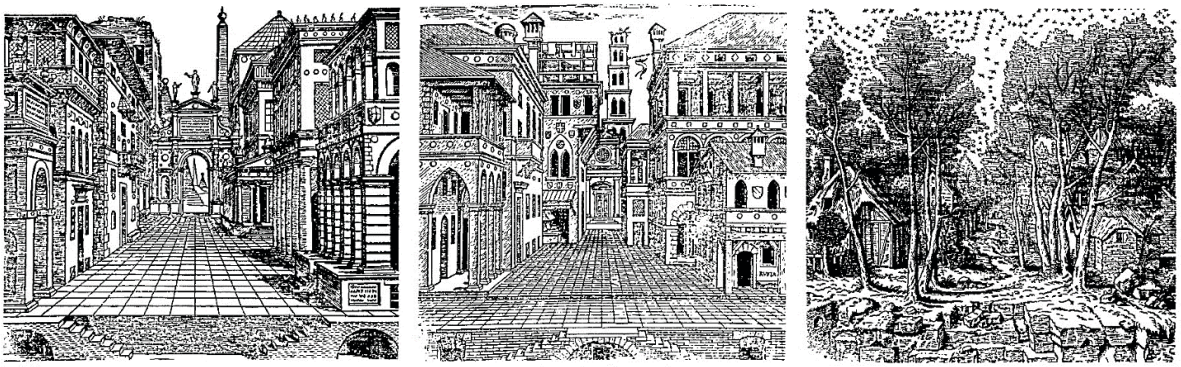


Fig. 1 The Tragic Scene (from Serlio, Sebastiano, *The Five Books of Architecture*, New York, Dover Publications, 1982)

Fig. 2 The Comic Scene (from Serlio, Sebastiano, *The Five Books of Architecture*, New York, Dover Publications, 1982)

Fig. 3 The Satyric Scene (from Serlio, Sebastiano, *The Five Books of Architecture*, New York, Dover Publications, 1982)

Figure 9 : Les trois scènes vitruviennes : tragique, comique et satyrique telles que réinterprétées par l'architecte italien Sebastiano Serlio (XVIème siècle) [Moughtin, 2003 : 127-128].

Cliff Moughtin invite à voir dans celles-ci les principaux modèles cognitifs des paysages urbains traditionnels de l'urbanisme européen, réinterprétés à travers les âges :

"*Even today we still think of the grandeur of the formal, straight street being associated with public exhibition and parade, the charming medieval street so admired by tourists as the pedestrianized mall of the older European city and the bucolic avenue made manifest in the vast areas of suburbia, the retreat of the many to Arcadia*" [Moughtin, 2003 : 128].

L'intérêt d'un tel retour sur histoire, débordant très largement du cadrage temporel auquel nous nous sommes tenus jusqu'alors, est de montrer qu'à travers cette représentation « classique » des rues autour d'« idéaux-types », se mêle déjà le morphologique, le paysager, le géographique, le symbolique, les usages et pratiques… autant d'éléments pouvant chacun permettre de caractériser une rue en propre ; et autant d'éléments pouvant aussi par extension faire l'objet de classifications spécifiques. Le champ des possibles en la matière apparaît alors aussi vaste qu'il y a de manières différentes d'appréhender ces réalités. Stephen Marshall, qui s'est récemment intéressé à la question de la classification des rues et aux différents systèmes existants, en a ainsi recensé quatre grandes familles distinctes :

- les classifications par *forme,* se référant aux caractéristiques physiques et relativement « objectives » des rues,
- les classifications par *usage*, observé ou mesuré,
- les classifications par *relation*, faisant référence à la position relative d'une rue par rapport au reste du réseau viaire et à l'environnement urbain, ainsi qu'à son rôle à l'intérieur de celui-ci,
- les classifications par *désignation* enfin, se rapportant à des propriétés qui peuvent être appliquées de manière abstraite à une trame viaire. Elles renvoient aux attributions fonctionnelles de chaque voie, en fonction du rôle qui lui est assigné à l'intérieur du réseau (cf. *Figure 10* et *Figure 11*).

Table 3.3 A taxonomy of road types, classification themes and theme types

Set of road types	Classification theme	Type of theme
Square, circus, crescent, cross	Shape of space	Form
Dual 3-lane, dual 2-lane, single carriageway	Carriageway standard	
Limited access road, distributor, access road	Access control	
Street, terrace, mews, court	Built form/frontages	
Narrow street, wide street	Width	
Civic, commercial, residential, industrial	Urban building type	
Shopping street, living street, etc.	Urban uses and users	Use
High volume road, low volume road	Traffic volume	
Long distance traffic road, local traffic road	Trip length (origin and destination)	
Road type used by any mode	Transport modes	
High speed road, low speed road, etc.	Traffic speed (observed)	
Route used by tourist traffic, works traffic, etc.	Road users	
Spine road, connector street, cul-de-sac	Structural role	Relation
Strategic route, link road, local route, etc.	Strategic role	
National road, regional road, municipal road	Ownership/management	Designation
Special road, principal road, A road	Statutory designation	
70 mph, 60 mph, . . ., 20 mph road	Speed limit (designated)	
Bus only; pedestrian only, etc.	Vehicle or user permission	
'Avenue', 'Street', 'Lane', 'Mansions', etc.	Nominal	
Designated route for tourists, works traffic, etc.	Designated route	

Figure 10 : Quelques exemples de classifications tirés des quatre grandes familles précédemment identifiées [Marshall, 2005 : 54].

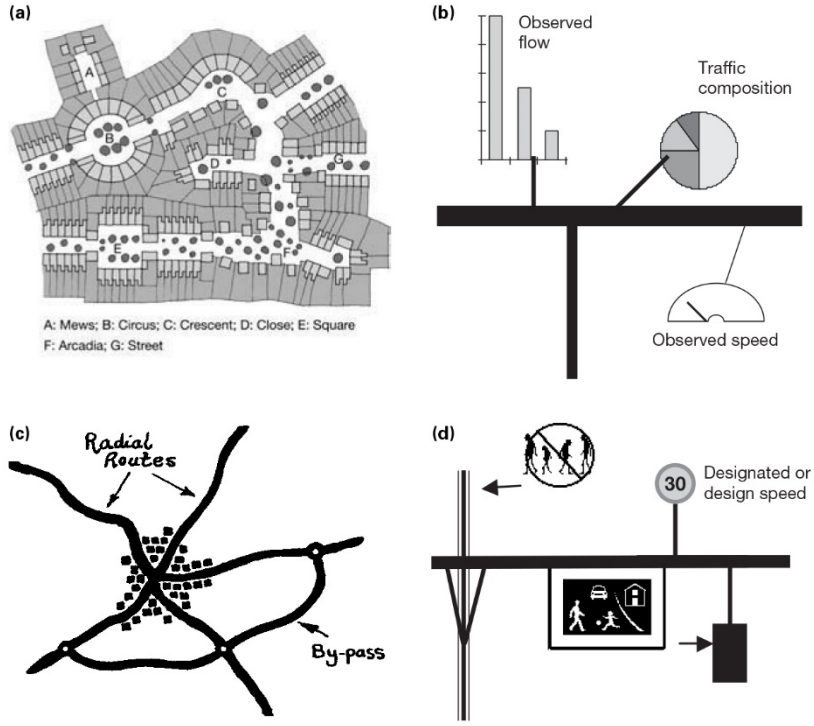


Figure 11 : Les quatre grands types de classification des voies pour Stephen Marshall : a) la classification par forme, b) la classification par usage, c) la classification par relation, d) la classification par désignation [Marshall, 2005 : 55].

Du fait de ces multiples entrées possibles, les difficultés inhérentes à la constitution de modes relativement « englobants » de classification des rues s'avèrent nombreuses, comme en témoignent divers auteurs de manuels d'urbanisme contemporains (cf. *Tableau 2*). Ainsi pour Rémy Allain, « la variété des rues est un défi à la classification. Le flou du vocabulaire courant ajoute à la complexité » [Allain, 2004 : 150]. Dans leur manuel du *Projet urbain*, les architectes David Mangin et Philippe Panerai mettent pour leur part l'accent sur la nécessaire modulation par les caractéristiques des territoires dans lesquels elle vient s'appliquer, qui implique en retour d'être vigilant quant à la définition de types généraux et universels :

« 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 25m 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 et Panerai, 1999 : 56].

Ouvrage de référence	Catégories	Sous-catégories
Projet urbain **[Mangin et Panerai, 1999]**	Les rues ordinaires	Toutes sauf les autres
	Celles qui ne le sont pas	Ruelles et passages
		Rues principales et rues commerçantes
		Boulevards et avenues
		Parkways, corniches, terrasses et grandes infrastructures
Morphologie urbaine **[Allain, 2004]**	Ruelles et rues ordinaires	Ruelles, venelles, passages ouverts
	Rues principales	Anciennes grandes-rues, pénétrantes, rues de liaison inter-quartiers, rues structurantes, des rues de composition, des rues-tranchées
	Variantes	Rues-ponts
		Escaliers urbains
		Passage couvert
		Skyways
		Rues souterraines
		Rues-canaux
		Rues-quais
		Boulevards
		Avenues
	Formes dégénérées	Boulevards extérieurs, parkways (voies-parcs), rocades
		Strips

Tableau 2 : Deux exemples de classification des rues tirés de manuels d'urbanisme récents. Le mélange entre formes, usages, relations et désignations précédemment évoqué ressort clairement (réalisation : Benoit Romeyer).

Pour pallier cela, la plupart des classifications utilisées s'avèrent être des classifications par « désignation » ; constat qui peut s'expliquer du fait de leur relatif arbitraire (il suffit d'attribuer une fonction à une voie pour que celle-ci devienne effective), de leur flexibilité (on peut très facilement changer la désignation d'une voie) et de leur permanence dans le temps (une rue peut garder son attribution initiale indépendamment de ses évolutions morphologiques et/ou des usages qu'elle accueille) [Marshall, 2005 : 57‑58]. Les classifications par désignation se présentent la plupart du temps comme un mélange de différents paramètres dont les fondements ne sont que très rarement explicités [Marshall, 2005 : 58]. Il s'agit par-là de constater que les classifications de rues ne se fondent généralement pas sur des critères « objectifs », explicités et objectivés. En bref, elles se fondent plus souvent sur une vision portée sur les éléments d'un réseau viaire que sur une réalité « objective » de leurs formes et de leurs usages, bien que ces deux perspectives puissent d'ailleurs conduire à des résultats similaires à moyen et long termes.

Après ce bref tour d'horizon des principales manières de classer les rues et les voies, nous allons nous focaliser sur le processus par lequel une sorte de modèle unique de hiérarchisation du réseau viaire « par désignation » s'est progressivement imposé, jusqu'à devenir quasi hégémonique dans le monde de l'urbanisme et identifié par certains sous le vocable de « hiérarchie viaire conventionnelle » [Marshall,

2005 : 101]. Par ce biais, nous souhaitons montrer les dynamiques qui ont permis son avènement avant de nous interroger sur ses implications théoriques et pratiques.

Comme précédemment évoqué, si un type particulier de distinction des voies semble avoir traversé les siècles, c'est bien celui séparant la route de la rue. Les traités des architectes de la Renaissance italienne Léon Battista Alberti (1404-1472) et Andrea Palladio (1508-1580) faisaient déjà état de cette distinction entre les voies à l'intérieur des villes et celles qui permettent de circuler de l'une à l'autre, renvoyant à des modes d'aménagement différenciés [Moughtin, 2003 : 128 ; Alonzo, 2013 : 46, 57][21]. Par contraste avec la période qui nous intéresse, relative au développement de l'urbanisme comme discipline autonome et identifiable, on constate que ce besoin émergent de hiérarchiser les voiries intra-urbaines au regard d'impératifs liés à la circulation motorisée va continuer à s'affiner dans ses principes et se perfectionner dans sa mise en application. Dans sous ouvrage *Etude pratique des plans de villes* (*Town Planning in Practice,* 1909) Raymond Unwin expose ainsi de manière explicite les fondements de ses principes d'organisation d'un réseau viaire :

« Les rues sont avant tout les grandes artères de circulation. Elles remplissent également un but secondaire, en offrant des emplacements pour les constructions. Elles doivent par conséquent être considérées suivant ces deux fonctions et d'après l'ordre de leur importance relative » [Unwin, 2012 : 221].

Emergent là deux fonctions bien distinctes pouvant être attribuées aux rues : circulation et desserte, dont l'opposition apparaît comme le fondement de la hiérarchie du réseau viaire proposée par Raymond Unwin. Aux voies principales la charge de supporter le trafic et en creux, de délimiter des espaces réservés à des ensembles d'habitations que d'autres types de voies seront chargés de desservir plus finement :

« Lorsque ces dernières [*les rues principales*] ont été tracées et que l'on a pourvu aux besoins essentiels du trafic, les espaces compris entre les voies peuvent être aménagés en cherchant beaucoup plus le parti le plus favorable à la disposition des maisons, que celui qui serait inspiré par la commodité du public » [Unwin, 2012 : 261].

Raymond Unwin pose ainsi les bases d'une classification de rues « par désignation » reposant sur une distinction entre rues « principales » et rues « destinées à l'habitation », et principalement fondée sur une prédominance plus ou moins forte accordée à la fonction « circulation ». De par son caractère transversal, pour l'historien Spiro Kostof, "Town Planning in Practice *establishes the observable and the empirical – specifically the mechanics of spatial perception and the requirements of traffic and sanitation - as the driving forces behind the design of streets. It represents a masterful summing up of the rich variety of urban forms assembled through the eclectic experiments of the 19th century. Unwin's charter is to refine the palette of street types available to the "artists" (as he repeatedly called the urban designer)*" [Kostof, 1992 : 232].

Les travaux de Raymond Unwin peuvent ainsi être considérés comme une sorte d'« état de l'art appliqué » d'un ensemble de connaissances engrangées au cours du temps dans l'art de bâtir les villes et

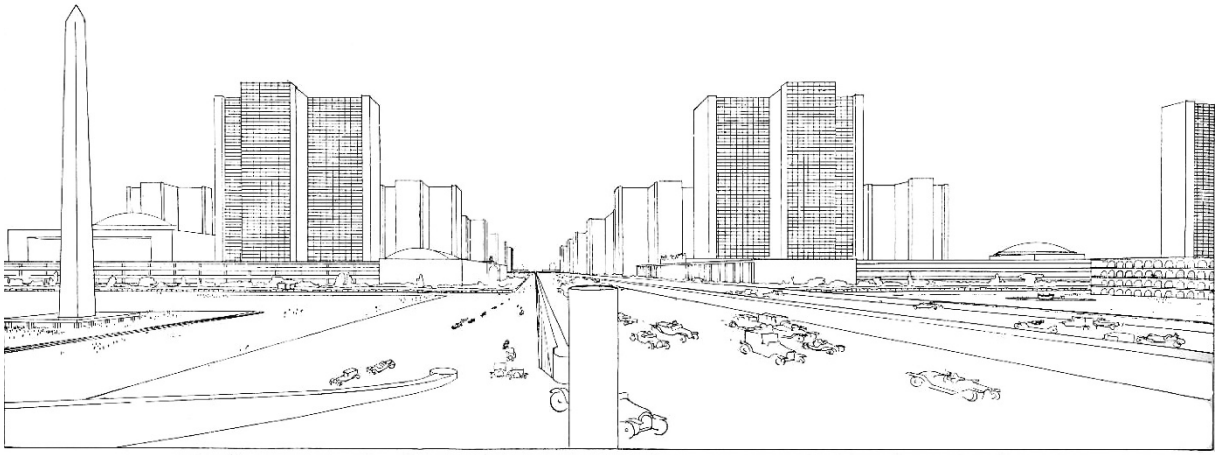
[21] Ce n'est néanmoins pas la seule distinction qu'ils opèrent et c'est ainsi qu'un semblant de hiérarchisation du réseau intra-urbain apparaît bénéfique à Léon Battista Alberti : « Il sera bon d'avoir des voies plus petites, qui ne traversent pas la ville mais débouchent dans la première voie transversale qu'elles rencontrent, afin d'offrir non pas une voie de circulation publique et dégagée, mais plutôt un accès aux habitations riveraines » [Leon Battista Alberti cité par Alonzo, 2013 : 56].

les rues. Par contraste, les premiers projets présentés quelques années plus tard par Le Corbusier vont quant à eux ostensiblement se positionner dans une logique de rupture face aux modes de faire la ville historiquement institués, et au sein de laquelle la rue demeure l'opérateur fondamental.

Difficile en effet d'entamer un retour sur histoire traitant de la place de la rue dans l'urbanisme contemporain sans évoquer celui dont le diagnostic sur l'état des rues de son époque est demeuré célèbre, par la radicale sentence qu'il en a tirée en faveur d'une nécessaire « mort de la rue »[22]. Ainsi, dès 1922 et son projet de « Ville contemporaine de 3 millions d'habitants » présenté au Salon d'automne de Paris, Le Corbusier part du constat que le développement du trafic routier en plus d'être vecteur d'une dangerosité forte pour le piéton, entraine une congestion telle que, pour reprendre sa formule : « la circulation ne circule plus » [Le Corbusier, 2011 : 161]. Le réseau de rue hérité s'avère à ses yeux structurellement responsable des différents problèmes énoncés, du fait de la multiplicité des croisements qui le caractérise. Le Corbusier a très tôt pris conscience de l'importance que l'automobile devait revêtir dans la suite de ce siècle, et de l'avantage stratégique que pourraient en attendre les villes qui en feraient le bon usage. Il résume ce principe par la maxime suivante, symbole de valeurs montantes au sein de la société de l'époque: « La ville qui dispose de la vitesse dispose du succès » [Le Corbusier, 2011 : 169]. Pour pallier ces différentes entraves à la circulation, le passage par une rationalisation du réseau et des circulations lui apparaît comme une étape obligée, considérant en effet que la « circulation se classe – mieux que tout autre chose » [Le Corbusier, 2011 : 160]. Cette volonté est d'abord appliquée aux véhicules (« poids lourds », « véhicules baladeurs » et « véhicules rapides ») avant d'être étendue aux voies. La solution qu'il propose passe alors par une classification de la circulation en trois catégories, auxquelles sont plus ou moins explicitement mis en correspondance trois « niveaux » de rues, au sens symbolique mais aussi spatial du terme : en sous-sol, les poids lourds, au niveau du sol « le système multiple et sensible des rues normales qui conduit la circulation jusqu'à ses fins les plus déliées » et, en élévation sur des passerelles, dominent symboliquement les « autodromes de traversée » dédiés aux « véhicules rapides » [Le Corbusier, 2011 : 161] (cf. *Figure 12*).

Les usages circulatoires attribués aux différentes voies dictent ici l'organisation de la trame viaire ; le but étant *in fine* de déterminer de vastes espaces libres et libérés du trafic automobile mais desservis par un système de transports collectifs.

[22] Précisons néanmoins que l'objet n'est pas de refaire le parcours de Le Corbusier et que nous nous limiterons ici à ses seules contributions en matière d'aménagement des rues et d'organisation du réseau viaire, au travers en particulier des systèmes d'organisation et de classification des voies qu'il préconisera dans ses projets ainsi que dans ses écrits théoriques.



Une ville contemporaine: La « Cité », vue de l'autostrade de « grande traversée ». A gauche et à droite, les places des Services Publics. Plus au fond, les musées et universités. On voit l'ensemble des gratte-ciel baigné de lumière et d'air

Figure 12 : Vue d'une « autostrade » dédiée aux véhicules rapides dans la Ville contemporaine de trois millions d'habitants imaginée par Le Corbusier [Le Corbusier, 2011 : 234-235].

Hiérarchisation du réseau, différenciation des voies suivant les types de circulation accueillis, désolidarisation des espaces de circulation et des espaces bâtis, limitation du nombre de croisements : tous les éléments et principes d'organisation de la trame viaire auquel Le Corbusier va s'attacher durant le reste de sa carrière apparaissent assez clairement affirmés dès ce premier projet-manifeste. Ces éléments sont ainsi devenus des points de doctrine de « sa » version de la *Charte d'Athènes* éditée au début des années 1940 [Le Corbusier, 1957], dont nous avons rassemblé ci-dessous les principaux éléments relatifs à la rue et aux manières de concevoir et d'aménager le réseau viaire :

- « Point 27 » : « L'alignement des habitations au long des voies de communication doit être interdit »,
- « Point 60 » : « Les voies de circulation doivent être classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leur vitesse »,
- « Point 61 » : « Les croisements à forts débits seront aménagés en circulation continue par changements de niveaux »,
- « Point 62 » : « Le piéton doit pouvoir suivre d'autres chemins que l'automobile »,
- « Point 63 » : « Les rues doivent être différenciées selon leurs destinations : rues d'habitations, rues de promenade, rues de transit, voies maîtresses »,
- « Point 64 » : « Les zones de verdure doivent isoler, en principe, les lits de grande circulation » [Le Corbusier, 1957].

Dans un autre de ses ouvrages théoriques consacré aux questions urbanistiques, *Manière de penser l'urbanisme* (1946), Le Corbusier précise le rôle attribué à ce qu'il appelle désormais les « circulations horizontales », et ayant ainsi vocation à :

« […] dissiper la confusion des vitesses naturelles (le pas de l'homme), et des vitesses mécaniques (automobiles, autobus, tramways, vélos et motos) par un classement approprié. […] Le mot *rue* symbolise à notre époque le désordre circulatoire. Remplaçons le mot (et la chose) par ceux de *chemin*

des piétons et de *piste automobile* ou *autoroute*. Et organisons ces deux nouveaux éléments l'un par rapport à l'autre » [Le Corbusier, 1963 : 74].

Ressort ici clairement sa volonté de réinventer la différenciation traditionnelle « route-rue ». Mais la structuration de ces règles en un modèle de hiérarchisation complet et cohérent ne sera véritablement effective qu'à partir de 1948 et la formulation de la « règle des 7V ». Mis en application pour l'édification de la ville nouvelle de Chandigarh en Inde entre 1950 et 1965 (cf. *Figure 13*), les voies y apparaissent caractérisées et classées par leurs fonctions, définies par les types de flux pour lesquelles elles ont été conçues. Sans rentrer dans le détail des attributions de chacune des sept typologies de voies qui la composent, les rapports qu'elles entretiennent entre elles sont structurés autour d'un axiome déjà présent avec Raymond Unwin, mais dont les implications ont été cette fois poussées beaucoup plus loin : les rues au statut le plus élevé sont dédiées à l'automobile et éloignées des habitations, les rues du plus bas niveau sont piétonnes et servent à desservir les bâtiments dans un cadre de verdure. Au-delà de ce seul exemple de mise en application directe, il est plus largement intéressant de noter que cet outil d'aménagement constitué par la « règle des 7V » demeure considéré par différents urbanistes [Mangin, 2004 ; Charmes, 2007 : 80‑87] comme une grille de lecture particulièrement bien adaptée à l'analyse des territoires issus de la « ville émergente » [Dubois-Taine et Chalas, 1997].

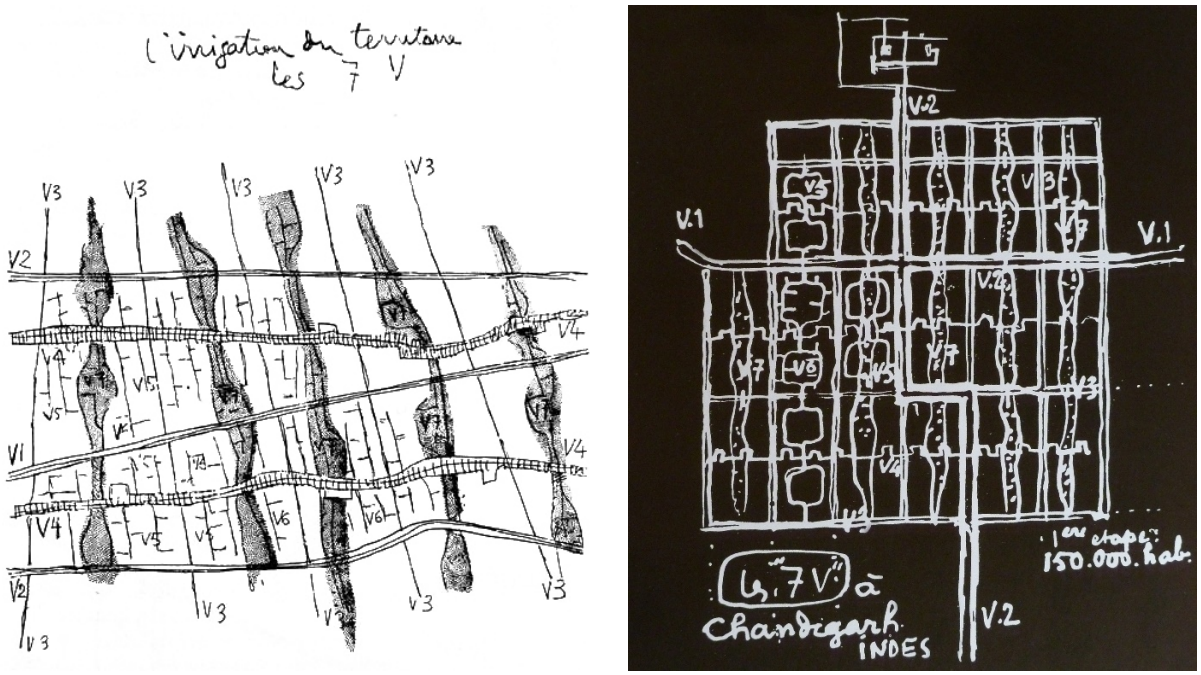


Figure 13 : La règle des 7V proposée par Le Corbusier et sa mise en application pour l'édification de Chandigarh [Le Corbusier et al., 1937 : tome 5, 92 ; tome 7, 206].

A travers ce bref tour d'horizon des systèmes de circulation proposés par Le Corbusier au cours de sa carrière, le choix a été fait de laisser de côté les inflexions et discontinuités entre ses différentes propositions pour au contraire insister sur les grandes lignes de force de sa pensée sur l'organisation de la trame viaire et l'aménagement des rues. Nous en retenons en particulier sa préoccupation transversale de classer les voiries suivant leurs « fonctions », en vue de progressivement les amalgamer au sein d'un même modèle où les notions de « route » et de « rue » n'ont plus véritablement cours. Dans ce dernier,

les voies ne sont différenciées que par leur positionnement dans une hiérarchie viaire à vocation universelle, du fait notamment d'une distinction ayant perdu son sens par l'abandon de l'alignement du bâti à la rue. Si Le Corbusier n'aura bien entendu pas été le seul à contribuer à la réalisation d'un modèle intégré de conception des routes et des rues, force est néanmoins de reconnaître le caractère visionnaire de certaines de ses préconisations. Il a ainsi semblé judicieux d'en faire, avec Raymond Unwin, un des acteurs privilégiés de cet avènement progressif d'une hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire. En effet, pour Spiro Kostof, les idées de Raymond Unwin et Le Corbusier se sont révélées complémentaires et ont, par ce qu'il qualifie comme une « improbable fusion », conditionné les principaux modes d'urbanisation américains du XX^{ème} siècle, qu'il résume à un paysage de *suburbs* reliées entre elles par de larges voies rapides [Kostof, 1992 : 234].

Dans cette optique, les promoteurs de l'idéal de la cité-jardin outre-Atlantique ont finalement participé à jouer le rôle de « passeurs » entre ces deux cultures, tant eux aussi ont exploré des directions similaires en matière de hiérarchisation et spécialisation du réseau viaire. La plus emblématique des réalisations issues de ces nouvelles approches date de la fin des années 1920 avec la construction du lotissement de Radburn dans la banlieue de New York par les architectes américains Clarence Stein et Henry Wright, deux membres influents de la *Regional Planning Association of America*[23]. Cet ensemble, inspiré par le mouvement des *Garden Cities* et par les travaux de Clarence Perry autour du concept de *neighborhood unit*, s'avère lui aussi fondé sur la mise en place d'un réseau routier hiérarchisé, associé à un maillage piéton interne d'où la circulation automobile est exclue. Sa principale innovation réside dans son plan, fondé sur une classification des voies associée aux types de circulation attendue :

"[…] *Stein and Wright went further than physically separating vehicles and pedestrians. They established a road hierarchy that for the first time was unchangeable and regulated—the layout permitted residential streets to be used only for local traffic*" [Southworth et Ben-Joseph, 2003 : 72‑73].

[23] Association fondée à l'origine pour devenir l'antenne états-unienne du *Garden City Movement*, elle va progressivement s'en détacher, pour devenir un influent groupe de réflexion sur l'urbanisme et la planification, articulé autour d'un noyau dur de membres tels que Clarence Stein, Benton MacKaye, Henri Wright ou Lewis Mumford. Plusieurs expérimentations et projets découleront des travaux de ses membres, dont le lotissement de Radburn. Jane Jacobs, opposante déclarée à cette mouvance, résume leurs idées sur la rue par les mots suivants : « la rue est mauvaise, en tant qu'environnement pour les humains; les maisons devraient lui tourner le dos et regarder vers l'arrière avec vue sur des pelouses ombragées; des rues trop nombreuses sont du gaspillage, et profitent uniquement aux spéculateurs de l'immobilier qui estiment la valeur d'un immeuble d'après le linéaire de façade; l'unité de base de l'architecture urbaine n'est pas la rue, mais le block, et en particulier celui d'une certaine dimension, le super-block […] » [Jacobs, 1991 : 33].

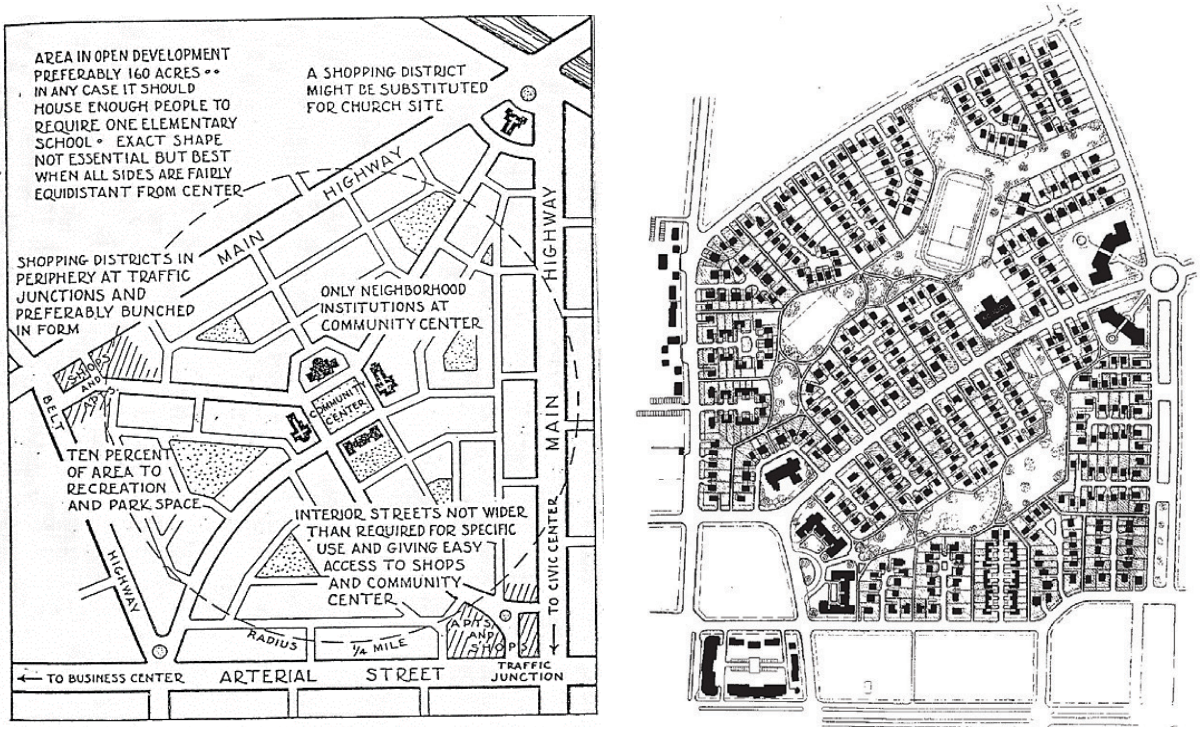


Figure 14 : Du concept de "neighborhood unit" proposé par Clarence Perry au plan de Radburn de 1928 des architectes Clarence Stein et Henry Wright [Southworth et Ben-Joseph, 2003 : 71, 77].

Ce modèle d'une hiérarchisation routière dédiant les voies à différents types de trafic a ainsi eu une influence majeure sur les théories urbanistiques en matière d'organisation et de structuration d'une trame viaire. Outre les impératifs de classification des voies et des modes de transports déjà énoncés par Le Corbusier auxquels ce projet fait écho, il se révèle particulièrement intéressant à mentionner ici, en ce qu'il s'agit d'un exemple de réalisation concrète sur laquelle s'est explicitement appuyé un modèle théorique ayant eu une influence majeure sur les urbanisations produites au cours de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle : le modèle « Buchanan » [Fleury et Laursen, 2002] sur lequel nous allons maintenant revenir plus en détail.

b. Une convergence des modèles urbanistiques trouvant son aboutissement dans le rapport Buchanan, véritable « jalon » des théories sur l'organisation et l'aménagement du réseau viaire

Issu du rapport *Traffic in Towns* de 1963 sur la circulation dans les villes, il est passé à la postérité en France sous le nom de « rapport Buchanan », du nom de son principal auteur, Colin Buchanan (1907-2001). Ce rapport répond à une commande émanant du Ministère des Transports britannique relative aux enjeux liés à l'augmentation du trafic routier dans les villes et ses incidences sur les tissus urbains. Ses conclusions face à la pertinence d'une prise en compte de l'automobile comme un fait urbain durable sont sans équivoques : "*the motor vehicle is here to stay ; numbers may increase three or four times by the end of the century*" […] [Ministry of Transport, 1964 : 247], et la ville doit, par conséquent, s'adapter à cet état de fait. Les auteurs restent néanmoins pragmatiques vis-à-vis de leur objet d'étude, considérant que :

"*there are absolute limits to the amount of traffic that can be accepted in town, depending upon their size and density, but up to those limits, provided a civilized environment is to be retained or created, the level of vehicular accessibility a town can have depends on its readiness to accept and pay for the physical change required. The choice is society's*" [Ministry of Transport, 1964 : 236].

Les désagréments relatifs à ce mode doivent dès lors en être assumés pour qu'il soit possible de les atténuer, notamment par l'intégration des problématiques de circulation aux plans d'urbanisme. Mais, au-delà de ses conclusions, les éléments les plus marquants de ce rapport et dont découlent les plus importantes conséquences pratiques, résident dans le cadre théorique proposé ainsi que les quatre études de cas présentées pour illustrer leur mise en application. Au niveau des influences, l'exemple de Radburn y apparaît en effet présenté comme l'une des réalisations les plus accomplies des principes d'organisation de la trame viaire prônés dans ce rapport [Ministry of Transport, 1964 : 69‑71]. Dans ce lotissement est reprise l'idée de créer des *superblocks* - prenant ici le nom de « zones environnementales » - isolés du trafic de transit et maillés par des voies piétonnes. Le paragraphe suivant offre un résumé clair des grands principes prônés en matière d'organisation de la trame viaire et de classification des voies :

"*The function of the distributory network is to canalize the longer movements from locality to locality. The links of the network should therefore be designed for swift, efficient movement. This means that they cannot also be used for giving direct access to buildings, nor even to minor roads serving the buildings, because the consequent frequency of the junctions would give rise to traffic dangers and disturb the efficiency of the road. It is therefore necessary to introduce the idea of a 'hierarchy' of distributors, whereby important distributors feed down through distributors of lesser category to the minor roads which give access to the buildings. This system may be likened to the trunk, limbs, branches, and finally the twigs (corresponding to the access roads) of a tree. Basically, however, there are only two kinds of roads—* distributors *designed for movement, and* access roads *to serve the buildings*" [Ministry of Transport, 1964 : 63‑64, c'est nous qui soulignons].

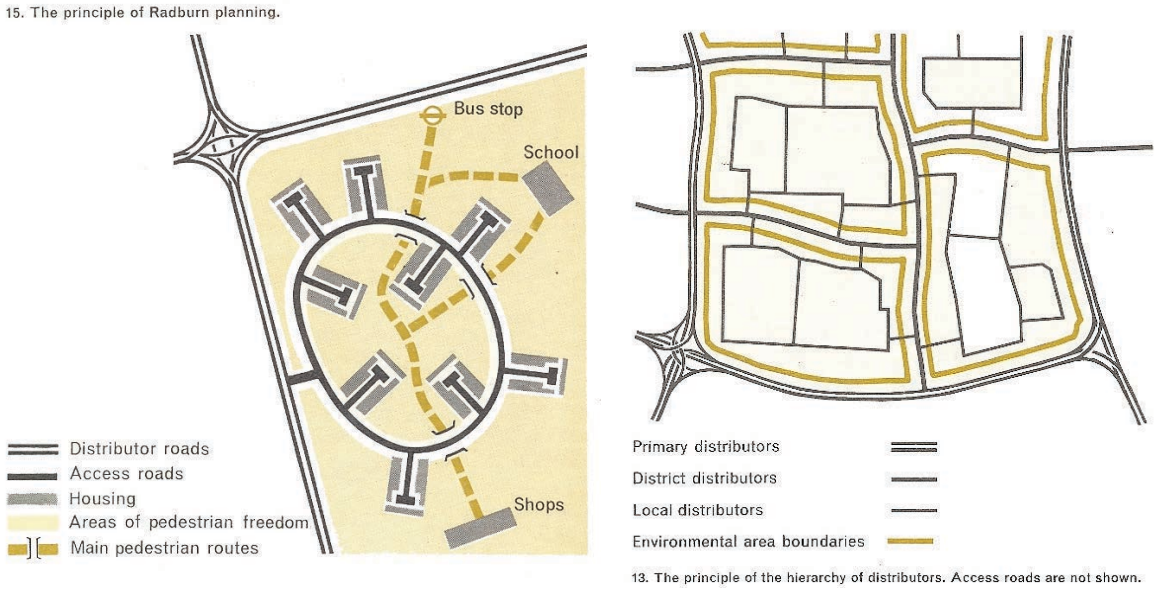


Figure 15 : De l'exemple de Radburn à un modèle universel de hiérarchisation des voies, applicable en tout lieu et adaptable à tout type d'environnement, urbain et suburbain [Ministry of Transport, 1964 : 63, 69].

La classification proposée par le rapport Buchanan s'inscrit ainsi dans le champ de ce que l'on identifie usuellement sous le nom de classification « fonctionnelle », une dénomination dont il convient cependant de s'intéresser aux implications, tant ce qualificatif semble aujourd'hui devenu banal. Ainsi, pour Stephen Marshall les classifications dites « fonctionnelles » ne sont finalement que des classifications par « désignation », pour reprendre les catégories exposées précédemment, dont les logiques internes peuvent néanmoins varier en fonction des critères qu'elles prennent effectivement en compte. Mettre en œuvre une « classification fonctionnelle » consiste donc à simplement définir les différents usages que les gestionnaires souhaitent voir attribuer aux différentes voies constitutives d'une trame viaire donnée, en fonction notamment de leur positionnement à l'intérieur de celle-ci. Par extension, elle s'accompagne aussi généralement de la détermination des aménagements à privilégier pour leur permettre d'assurer aux mieux chacun des usages ainsi identifiés.

Une autre innovation théorique contenue dans ce rapport réside dans la notion de "*traffic architecture*", traduisant l'idée d'une conception simultanée et au sein d'une même démarche des bâtiments et de leurs voies d'accès :

"*If buildings and access ways are thought of together, as constituting the basic material of cities, then they can be moulded and combined in a variety of ways, many of which are more advantageous than the conventional street. A useful term to describe this process is 'traffic architecture', which conveys the idea of buildings and building groups being purpose-designed for the efficient handling of traffic*" [Ministry of Transport, 1964 : 67-68].

Concernant maintenant les quatre études pratiques, et sans rentrer dans les détails de chacune, le seul diagnostic des problèmes rencontrés sur le secteur londonien choisi (le plus en accord avec nos propres préoccupations du fait de son caractère éminemment urbain, cf. *Figure 16*), à cheval entre les quartiers centraux de *Fitzrovia* et *Bloomsburry*, s'avère particulièrement révélateur du regard dépréciatif porté sur les caractéristiuqes des réseaux viaires propres aux zones urbaines denses :

"1- *Bad layout, with many intersections and narrow streets.*

2- *Multi-purpose use of streets by different types of moving traffic, and for parking and for loading* […].

3- *Inadequate parking facilities and inadequate arrangements for service vehicles.* […]

4- Congestion by through traffic […]" [Ministry of Transport, 1964 : 159].

La diversité et la multiplicité des rues s'avèrent remises en question car à l'origine de différents conflits d'usage entre les automobilistes et leur environnement. Dans cet exemple les solutions préconisées vont dans le sens d'une stratification verticale des voies, où l'élévation du piéton sur des plates-formes libère le niveau du sol pour la circulation motorisée, en continuité avec différents précédents historiques abordés dans ce chapitre au travers des projets d'Eugène Hénard ou de Le Corbusier[24]. S'exprime néanmoins ici une approche structurelle de la ville où celle-ci est projetée comme un ensemble cellulaire ; une nouvelle approche de son organisation et de son fonctionnement qui se veut plus adaptée à l'âge de l'automobile.

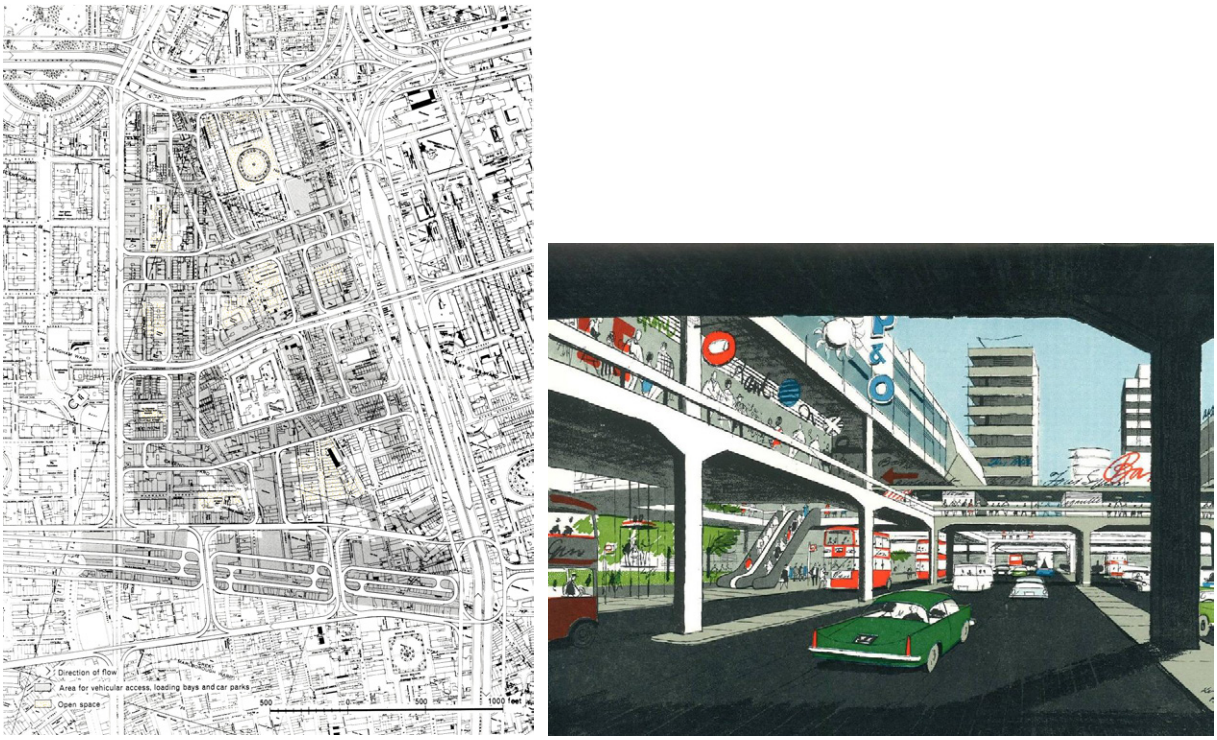


Figure 16 : Le modèle Buchanan appliqué à un quartier central de Londres : vue en plan et en perspective, dessinées par Kenneth Browne, illustrateur pour l'Architectural Review, montrant ce à quoi pourrait ressembler une "high street" comme Tottenham Court Road dans un futur proche [Ministry of Transport, 1964 : 178, 182-183].

Deux années après sa première parution, Françoise Choay soulignait déjà, dans son introduction à ce texte au sein de son « anthologie de l'urbanisme », la qualité de ce qui constitue selon elle une « étude

[24] Mais dont Spiro Kostof fait pour sa part remonter l'origine à la Renaissance italienne [Kostof, 1992 : 237-239].

technologique exemplaire » car « précise, exhaustive, consciente de ses limites comme de ses présupposés idéologiques » [Choay, 1979 : 321] ». Le principal intérêt de ce document réside à ses yeux dans l'« apport méthodologique » qu'il offre à la discipline, matérialisé par son « refus de dissocier trafic et plan-masse, considérés comme deux faces d'un seul et même problème » [Choay, 1979 : 321]. Ce rapport s'est ainsi révélé particulièrement décisif en ce sens où il a participé à synthétiser un modèle pour ainsi dire « universel », et pensé pour pouvoir tout aussi bien s'appliquer à de nouvelles urbanisations qu'aux recompositions de la ville « consolidée ». Au-delà même des solutions techniques ainsi proposées, c'est bien son principe même d'opposition entre voies dédiées à la « circulation » et voies dédiées à l'« accès » qui a participé à l'avènement d'un modèle où les rues ne représentent alors que les derniers « maillons » d'un réseau viaire hiérarchisé et n'ont, en tant que simples voies de desserte, plus de véritable vocation à structurer les territoires (cf. *Figure 17*) :

« Buchanan établit principalement une distinction entre les voies de distribution destinées au trafic seul et les voies de desserte qui permettent d'accéder aux bâtiments. Cette distinction est couplée avec une autre distinction entre les modes de transport puisque les voies de distribution ne peuvent être empruntées que par les véhicules motorisés, alors que les piétons ne sont censés emprunter que les voies de desserte. Cela permet de distinguer également entre les routes et les rues, puisque les rues (qui sont des voies avec alignements de bâtiments) doivent être considérées comme des voies de desserte » [Marshall, 2006 : 102].

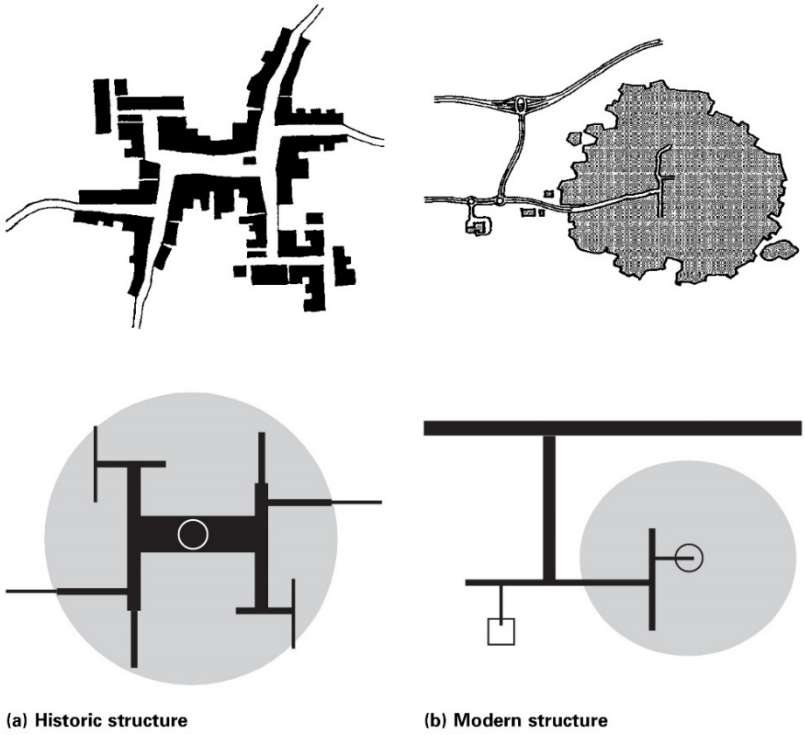


Figure 17 : De la rue comme support d'édification dans la structure historique des villes à la rue comme dernier maillon d'une chaîne circulatoire ayant vocation à desservir les bâtiments [Marshall, 2005 : 5].

Bien que la distinction route/rue demeure donc à certains égards conservée dans les faits au travers de cette hiérarchisation, son développement s'est dès lors accompagné d'une disparition sémantique du terme même de « rue », dont la portée a été rétrospectivement mesurée dans les différents pays ayant adopté un tel système, à commencer par le Royaume-Uni :

"*For most of the past half a century, the urban street has occupied an uncertain position in terms of planning and design in countries such as the UK. Indeed, for much of this time, the term "street" was rarely used in official design guidance. Influential documents such as "Traffic in Towns", dealt instead with different kinds of 'roads', such as trunk roads, distributor roads and access roads. This encouraged professionals to focus their attention on the traffic function of the streets, ahead of their role as Places, thereby appearing to give traffic engineering consideration primacy over urban design and streetscape*" [Jones *et al.*, 2007a : 18].

Enfin, l'une des conséquences les plus importantes induite par le type de classification proposé réside dans la réduction des typologies de rues à la disposition des concepteurs, et au premier rang desquelles figurent les rues multifonctionnelles historiquement présentes dans les villes :

"*A problem with the 'rooms and corridors' analogy is that it only recognizes two possible types of space – polarised between the corridor, emphasizing circulation (usually connoting an impersonal, transient space), and the room for occupancy (usually connoting safety, comfort, ownership, identity). While these may reflect the extreme of the motorway and the precinct, this leaves no place for the traditional mixed function urban street which serves both as a circulation artery and as an urban 'place' in its own right*" [Marshall, 2005 : 49].

Bien que les implications liées à ces évolutions des classifications en matière de réseau viaire seront plus amplement développées au cours du *Chapitre 4* concluant cette première partie, nous pouvons néanmoins d'ores et déjà faire le constat que ces nouveaux paradigmes en la matière ont profondément transformé les règles et systèmes de valeur qui avaient jusqu'alors prévalu en matière de fabrique urbaine. Comme cela a pu être exposé par Michael Hebbert :

"*In conventional urbanism a street's importance had been measured by the height and architectural adornment of its building frontages. Hierarchical road design turned that upside down, putting traffic capacity in an inverse relation to building capacity, so the most important arteries would carry no building at all*" [Hebbert, 2005a : 42].

A ce stade de l'argumentation, il semble néanmoins judicieux d'opérer un retour sur les choix des contributions de théoriciens ou de praticiens présentées dans les paragraphes précédents et qui recoupent en grande partie ceux opérés par David Mangin dans sa description de l'avènement d'un « urbanisme de secteurs » au cours du XX^{ème} siècle proposée dans son ouvrage *La ville franchisée* [Mangin, 2004 : 35‑70]. Un des intérêts majeurs du son travail réside en effet dans la dynamique de convergence des grands modèles urbanistiques qu'il a participé à mettre en valeur, et synthétisé au travers du schéma de la *Figure 18*.

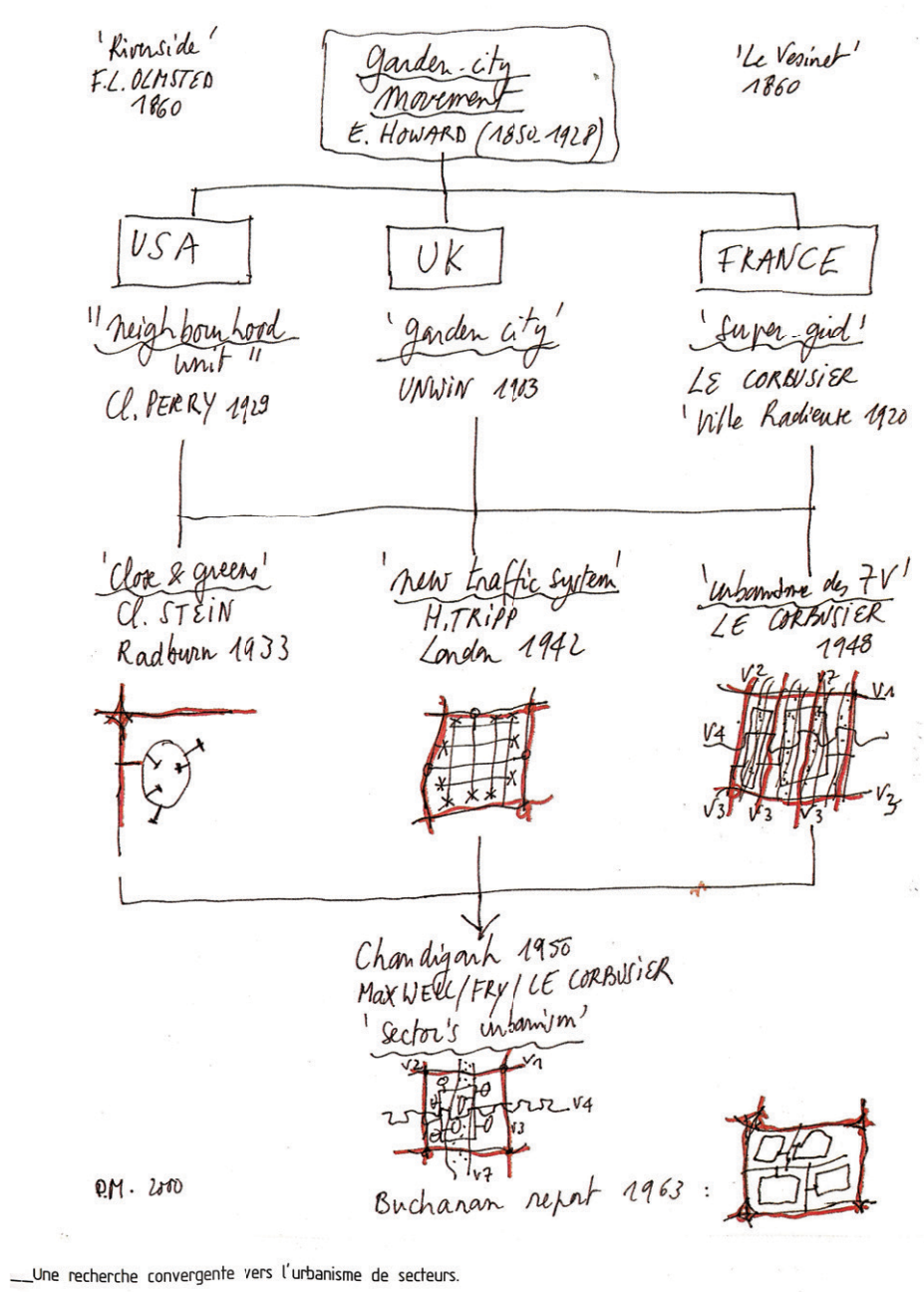


*Figure 18 : La fusion des modèles urbanistiques au cours du XX*ème *siècle, concomitante de l'avènement d'un « urbanisme de secteurs » pour David Mangin [Mangin, 2004 : 37].*

Cette idée d'une fusion progressive des modèles urbanistiques tout au long de la première moitié du XX^{ème} siècle trouvant son aboutissement aux alentours des années 1960, semble particulièrement appropriée pour comprendre par analyse les dynamiques présentes derrière ce brouillage progressif de la distinction entre route et rue. Notons pour commencer que le constat d'une telle convergence n'a rien d'inédit. Elle était déjà très explicitement formulée en 1961 par la critique urbanistique Jane Jacobs en introduction de *The Death and Life of Great American Cities*, dans lequel elle dresse des filiations entre des courants généralement bien séparés dans les histoires de l'urbanisme « classique ». C'est ainsi que

pour elle l'urbanisme « anti-urbain » moderne dont elle s'est fait la critique, trouve naissance dans l'invention du concept de « cité-jardin » par Ebenezer Howard à la fin du XIX^{ème} siècle. Jane Jacobs revient sur l'influence que celui-ci a exercé sur les urbanistes états-uniens, tant sa diffusion y a été très importante et qu'il a pu y faire école, pas forcément en tant que modèle à reproduire, mais plutôt en tant que moyen de lire la ville et de traiter des questions urbaines. Cette obsession de la « ville-parc » a selon elle été par la suite exacerbée par Le Corbusier et son projet de *Ville Radieuse.* Ce projet lui apparaît sur de nombreux points comme le prolongement du modèle de la cité-jardin, auquel il aurait néanmoins rajouté deux nouvelles dimensions fondamentales : la densité (fournie par ses gratte-ciels) et l'obsession de l'automobile. Enfin, un troisième mouvement aurait aussi participé à promouvoir de telles idées, celui de la *City Beautiful* déjà évoqué dans la première partie de ce chapitre. Au final, pour Jane Jacobs, ces trois mouvements qu'elle regroupe sous la bannière commune de : *Radiant Garden City Beautiful* (cf. *Figure 19*) ont pu participer d'une même dynamique de rejet de la ville existante [Jacobs, 1991 : 29‑38].

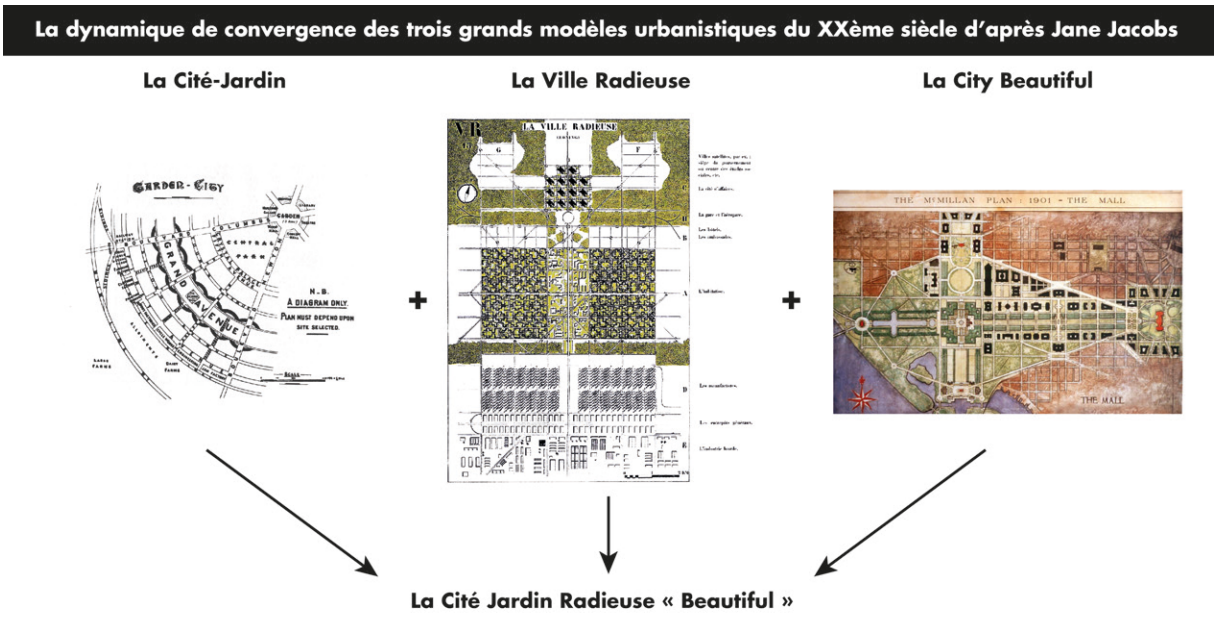


Figure 19 : La dynamique de convergence des trois grands modèles urbanistiques du XX^{ème} siècle d'après Jane Jacobs (réalisation : Benoit Romeyer).

Cette même idée d'une « dissolution » des modèles urbanistiques a par ailleurs été récemment reprise par la critique d'architecture Françoise Fromonot. Elle propose dans un article intitulé « Manières de classer l'urbanisme », une réévaluation contemporaine de la démarche entreprise par Françoise Choay dans son ouvrage *L'urbanisme, utopies et réalités* (1965) où, parmi les trois grandes familles urbanistiques qui y avaient été distinguées, l'urbanisme culturaliste dont Raymond Unwin représente l'une des têtes de file et l'urbanisme progressiste incarné par Le Corbusier en constituent les plus importantes[25]. Pour Françoise Fromonot, l'ouvrage de Françoise Choay - dont elle rappelle que la parution est intervenue la même année que la mort de Le Corbusier, symbole annonciateur de la fin des

[25] Le troisième courant identifié, celui de l'urbanisme « naturaliste », n'a été que très marginalement évoqué ici à travers certaines réinterprétations « suburbiennes » de l'idéal de la cité-jardin outre-Atlantique.

utopies modernistes - sort dans une période où l'urbanisme se trouve en proie à de grands bouleversements, annonciateurs d'un renouvellement de ses paradigmes « traditionnels » :

« Au contraire du modernisme qui a voulu conformer le réel à ses modèles, le post-modernisme émergent va chercher à reconstruire des doctrines de pensée et d'action en tenant compte du réel, voire à les conquérir en partant de l'extrapolation du réel même : un changement de priorités qui va se traduire par l'inversion des préséances respectives de l'*utopie* et de la *réalité*. L'urbanisme actuel dans tous ses courants est l'héritier de ces mutations-là. Il suffit de se pencher sur les propositions de n'importe quelle consultation récente pour constater à quel point, par-delà les différences d'obédience des concurrents, le déjà-là sous toutes ses formes (le contexte pour les uns ; les usages, les flux, les données pour d'autres ; l'histoire, même dans des acceptions très différentes, pour tous…) est devenu, en-deçà de tout modèle, un argument fondamental pour justifier toute proposition. Une classification des tendances de l'urbanisme contemporain ne peut donc plus prendre pour discriminant des doctrines ou des théories préalables » [Fromonot, 2011 : 43‑44].

De ces diverses réflexions venant d'être exposées sur les tournants pris au cours du XX^{ème} siècle par les grands modèles urbanistiques, des tendances fortes et transversales émergent. Elles mettent toutes en avant l'idée d'une opacité grandissante entre les différents courants urbanistiques, modèles de villes et ensembles de doctrines qui peuvent leur être associés. A l'intérieur de ce panorama, les travaux de David Mangin offrent des éléments de compréhension particulièrement stimulants sur les formes prises par les produits réellement issus de ces fusions, au prisme des théories et doctrines ayant participé à les générer. C'est sur cet aspect en particulier que nos intentions se rejoignent. Pour revenir à l'« arbre généalogique » proposé dans la *Figure 18*, l'hybride issu de la convergence des trois branches considérées[26], le rapport dit Buchanan y apparait finalement comme l'aboutissement de près d'un siècle de réflexions sur les modes de conception et d'organisation d'une trame viaire. Le point de vue ainsi exprimé par David Mangin apparaît partagé par de nombreux autres auteurs qui voient dans *Traffic in Towns* la synthèse la plus aboutie des théories de l'urbanisme formulées pour l'« âge de l'automobile » [Wachter, 2004 : 79‑82 ; Hebbert, 2005a : 43 ; Marshall, 2005 : 1,3,10].

Néanmoins, et si l'on élargit le champ des analyses suscitées par ce rapport, le panorama devient plus contrasté. En effet, ces nombreuses interprétations, loin d'être univoques, semblent témoigner d'enjeux plus larges, renvoyant aux rôles attribués aux différents types de rues au sein d'un réseau viaire. Ainsi, alors que l'architecte-urbaniste David Mangin fait de ce rapport la synthèse des théories formulées en vue de l'avènement d'un « urbanisme de secteurs » dont il déplore les nombreuses conséquences négatives sur les territoires où celui-ci s'applique, l'historien Spiro Kostof le considère au contraire comme l'une des premières contributions à s'inscrire dans une dynamique de « retour à la rue », du fait de sa prise en considération raisonnée des bénéfices comme des méfaits induits par la démocratisation de l'automobile [Kostof, 1992 : 238].

La découverte de nombreuses autres réactions et références à cet ouvrage nous a alors incité à penser que, loin d'être un cas isolé, cette opposition de points de vue avait une valeur plus générale de révélateur de la diversité des lectures (par ailleurs souvent assez tranchées) dont il continue à faire l'objet. Ce postulat de départ nous a amené à chercher à comprendre ce que les diverses interprétations suscitées par ce document, aujourd'hui vieux de plus de cinquante ans, pouvaient révéler de certains enjeux

[26] David Mangin a ici fait le choix d'une division par « aire géographique et culturelle », mais à notre sens un classement par grands « types » d'urbanisme, dans la lignée de celui proposé par Françoise Choay et se rapprochant de la présentation mise en œuvre ici, aurait conduit à des résultats similaires.

contemporains relatifs à l'organisation d'un réseau viaire[27]. Dans cette optique nous avons, au fil de nos lectures, cherché à mettre en perspective différents extraits d'ouvrages, pour la plupart à portée « scientifique », consacrant au minimum quelques lignes à traiter du rapport Buchanan. Nous avons ensuite identifié les grandes lignes de force et points de divergences pouvant permettre de les différencier, pour finalement en arriver à définir trois pôles. Ces derniers nous sont apparus à même de témoigner de la grande diversité des regards ayant pu et continuant à être portés sur ce document, par ailleurs assez unanimement reconnu comme « fondamental ». Le mode de représentation adopté dans la *Figure 20* se veut bien entendu un clin d'œil au célèbre schéma des « trois aimants » d'Ebenezer Howard, mais s'inspire plus concrètement pour sa réalisation, de certaines représentations proposées par Stephen Marshall dans son ouvrage *Streets and Patterns*, dont certains éléments graphiques ont été repris (cf. *Figure 21*).

[27] Au-delà de ces seules différences de points de vue, l'intuition à laquelle s'est adossé ce schéma était que les lectures et interprétations diverses que ce document continue à susciter pouvaient plus généralement servir de marqueur voire de révélateur d'une opposition « de fond » entre défenseurs de modèles d'inspirations « insulaires » et partisans de modèles plus « passants » et/ou « poreux », et qui sera approfondie au cours du *Chapitre 4*.

Figure 20 : Les « trois aimants » des clés de lectures contemporaines du rapport Buchanan (réalisation : Benoit Romeyer).

Les trois pôles par rapport auxquels nous avons positionné ces différents points de vue peuvent être résumés de la manière suivante :

- Le premier (en haut, au centre de l'illustration) s'articule autour d'auteurs qui considèrent finalement le rapport Buchanan comme un simple témoignage des réflexions d'une époque, et estiment par conséquent de « mauvais ton » d'en faire aujourd'hui le procès ; cette étude ne faisant que répondre avec un certain pragmatisme à des préoccupations qui n'ont par ailleurs plus forcément lieu d'être aujourd'hui.

- Le second (en bas, à gauche) appréhende le rapport Buchanan sous un jour beaucoup plus critique en s'intéressant aux conséquences pratiques, à court et à long terme, de la mise en œuvre des principes qu'il promeut. Ce document apparaît alors considéré comme un symbole d'un fonctionnalisme dont les mots d'ordre perdurent et nuisent globalement à l'urbanité des territoires structurés suivant de tels principes, à l'heure où émergent à travers le monde de nouveaux impératifs de durabilité en lien avec des objectifs de moindre dépendance automobile.

- Enfin, à contre-courant des deux autres, le troisième pôle (en bas, à droite) voit dans le rapport Buchanan un travail riche, dont les interprétations incomplètes et caricaturales qu'il a ouvertes ne rendent pas justice à la qualité globale de ce travail ainsi qu'aux nombreuses perspectives ouvertes par celui-ci, et toujours d'une grande actualité pour certaines.

Au travers de la grille de lecture proposée, on constate que le rapport Buchanan avec les positionnements qu'il génère peut constituer un prisme de lecture pertinent pour appréhender les enjeux soulevés par la rue dans l'urbanisme contemporain. Cela confirme aussi notre première perception de ce document en tant que « jalon » dans l'histoire des théories de l'urbanisme sur l'organisation et l'aménagement d'un réseau viaire. En effet celui-ci peut autant être perçu comme un aboutissement des théories de l'« urbanisme moderne » sur les relations entre ville et vitesse mécanique que comme un point de départ vers de nouvelles théories, plus ouvertes aux questions environnementales et au cadre de vie. Si l'angle d'approche plutôt « chronologique » adopté nous a fait insister sur ce premier aspect, le second mérite tout autant d'être mis en avant, en écho avec la lecture qu'en propose Carmen Hass-Klau :

"*Traffic in towns, published more than twenty years ago, is probably one of the best-read reports on environmental traffic management. It has been interpreted in many different and controversial ways, but there can be little doubt that Buchanan realized for the first time the environmental problems that private cars could, and indeed were, creating in urban areas. However, Buchanan's ideas were not primarily concerned with restricting private motor traffic in favor of other modes. His main tenet was that, wherever possible, urban areas should be reconstructed to accommodate existing and future private and other traffic*" [Hass-Klau, 1986 : 7].

Pour reprendre le fil de notre propos sur la dichotomie route / rue, c'est donc par une progressive convergence des principaux modèles urbanistiques formulés au cours du XX^{ème} siècle autour d'un modèle hiérarchique intégré de la route à la rue mais sans références à leurs éléments de différenciation traditionnels, que les limites entre celles-ci en seraient alors progressivement venues à se « brouiller », voire même se confondre. Cependant, il nous semble pertinent d'envisager que ces considérations théoriques n'auraient pu avoir un tel poids dans la pratique urbanistique sans une relative adhésion des professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement à ces nouveaux paradigmes d'organisation du réseau viaire et d'aménagement des éléments. C'est donc de cette deuxième facette de la question de la distinction entre route et rue que nous traiterons dans les paragraphes suivants.

c. Du « schisme moderniste » à la mise en œuvre d'une sectorisation professionnelle du champ de l'aménagement des rues et des voies

L'histoire de la conception des rues a été émaillée de nombreuses « luttes de pouvoir » [Hebbert, 2005a : 54]. La rue possède en effet cette particularité de n'être *a priori* le domaine exclusif d'aucun des métiers de la fabrique urbaine. Au contraire, la rue, en tant qu'entité urbaine complexe à l'interface « entre réseaux et territoires » amène à faire se côtoyer de multiples acteurs et corporations dont les relations se reconfigurent au fil du temps, et suivant les espaces et les contextes. Se jouent donc régulièrement autour de la rue des rivalités symboliques pour faire valoir la légitimité respective de différents corps de métiers en charge de la gestion et de l'aménagement urbain, à répondre aux attentes et aux valeurs exprimées par une société à un moment donné. Bien que cette dimension de « champ de lutte professionnel » puisse d'ailleurs sans trop de mal être étendue à l'urbanisme dans son ensemble[28], elle nous apparaît particulièrement visible et prégnante dans le domaine spécifique de l'aménagement des rues et des voies. Concernant ces dernières, en tant que protagonistes privilégiés de ces antagonismes corporatistes ces rivalités mettent principalement en scène leurs « noyaux les plus anciens » [Claude, 2006 : 240] : ingénieurs et architectes.

Ainsi, pour Michael Hebbert, et même si les histoires de l'urbanisme tendent à être plus traditionnellement centrées sur les seconds que sur les premiers, "*yet it was the engineer not the architect who provided the defining framework for 20th-century urbanism"* [Hebbert, 2005a : 40]. En se saisissant des recompositions spatiales et temporelles engendrées par l'augmentation des vitesses, ceux-ci ont en effet été à l'origine des principales théories sur l'organisation des relations entre urbanisation et infrastructure viaire. Parmi ce qu'il est aujourd'hui coutume d'appeler les « professions du projet », l'ingénieur en particulier a joué un rôle prépondérant dans le renouvellement des modes de conception viaire, tant il a vu la valeur de son expertise et de ses prérogatives s'affirmer au fil du temps, et les écrits sur les éléments relatifs à cette progressive prise de pouvoir ne manquent pas[29]. Ainsi, pour Gérard Beaudet et Pauline Wolff, cette prépondérance donnée à un référentiel « techniciste » dont les ingénieurs sont généralement porteurs « tient aussi à l'application, par les urbanistes, des principes ségrégatifs de la charte d'Athènes et à l'endossement, par ces derniers, de la rhétorique des effets structurants des équipements et des réseaux de transport. Comme le survol historique proposé l'a montré, les urbanistes ont préparé le terrain - ou plutôt pavé la voie - aux ingénieurs et aux autres spécialistes en circulation et, bien qu'ayant éventuellement perdu la main, ils ont composé avec ce que ces derniers proposaient, ne serait-ce que parce que les politiques publiques ne leur ont guère laissé le choix […] » [Beaudet et Wolff, 2012].

---

[28] Ainsi que l'ont montré les travaux de Viviane Claude, cette dimension à la fois « segmentée » et « unifiée » de l'urbanisme fait plus largement écho aux spécificités propres à la constitution de ce champ : « […] le champ de l'urbanisme (aménagement, développement) s'est constitué par adjonction successive de segments professionnels qui coopèrent aujourd'hui et font que ce champ existe, à défaut d'une profession unifiée. Ils sont interdépendants à la fois par les métiers (savoirs et savoir-faire), les statuts (fonctionnaire, contractuel, prestataire), et par les échelles de territoires et de compétences administratives » [Claude, 2006 : 242].

[29] Une telle tendance n'a néanmoins pas attendu le XX^{ème} siècle pour se faire ressentir, et à titre d'exemple, on mesure désormais bien le rôle moteur joué par le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans la naissance, le développement et la transmission d'un véritable « art de la voirie » propre à la ville de Paris, suite aux velléités de Napoléon III de moderniser la capitale durant la deuxième partie du XIX^{ème} siècle [Landau, 1993].

Mais, plus qu'une seule montée en puissance de la figure de l'ingénieur qui ferait passer celle de l'architecte au second plan, nous prenons plutôt le parti d'y voir les signes d'une convergence entre les intérêts de différents corps de métiers, qui pourrait s'apparenter à une sorte d'« accord tacite » autour d'un mode de division du travail relatif à la conception urbaine. En effet, derrière ce qui peut apparaître comme le principal enjeu urbanistique des positionnements formulés par le Mouvement moderne, à savoir l'autonomie du bâtiment vis-à-vis de la trame viaire, se dessine une recomposition plus générale de la charge et de la répartition des marchés de la production urbaine, offrant à chacune de ces deux professions l'opportunité de disposer d'objets urbains « dédiés » : l'architecte réservant ainsi son « art » au dessin du plan-masse et à la conception des bâtiments qui le compose, et l'ingénieur s'appuyant sur ses modèles « techniques » pour calibrer les profils des voies ainsi que leurs modes de croisements. Le recours aux théoriciens et praticiens qui ont servi de « fil rouge » jusqu'ici semble pouvoir illustrer de manière assez convaincante quels ont pu être certains des ressorts de la naissance de cette coalition de fait.

C'est ainsi qu'au début du XX^{ème} siècle, Raymond Unwin s'est posé comme une sorte de « médiateur » entre deux cultures auxquelles il a lui-même été formé, faisant symboliquement cohabiter dans ses projets les préoccupations sanitaires et circulatoires de l'ingénieur avec les aspirations beaux-arts et pittoresques de l'architecte, deux dimensions dont il fait, comme nous l'avons vu précédemment les bases de plans bien conçus [Kostof, 1992 : 231‑232]. Seulement quelques années plus tard (1924), Le Corbusier insistera pour sa part sur la prépondérance qu'il lui semble nécessaire d'accorder aux compétences ainsi qu'à l'imaginaire des ingénieurs pour tout ce qui est relatif à l'aménagement des rues :

« La rue moderne est un organisme neuf, espèce d'usine en longueur, entrepôt aéré de multiples organes complexes et délicats (les canalisations). Il est contre toute économie, toute sécurité, tout bon sens d'enfouir les canalisations de la ville. Les canalisations doivent être accessibles partout dans la ville. Les planchers de cette usine en longueur ont des affectations diverses. La réalisation de cette usine est aussi bien de la *construction* que les maisons dont on est accoutumé de la flanquer que les ponts qui la prolongent à travers les vallons ou par-dessus les fleuves. La rue moderne doit être un chef-d'œuvre de génie civil et non plus un travail de terrassiers » [Le Corbusier, 2011 : 160].

Alors, en lieu et place d'une rue héritée qu'il condamne principalement pour son insalubrité et son incapacité à accueillir les nouvelles vitesses de circulations mécaniques, il propose dans son projet d'une « Ville contemporaine de trois millions d'habitants » de 1922, une rue « moderne », marquée du sceau de la « technicité » des ingénieurs, devenant progressivement les véritables « hommes de l'art » des aménagements de voirie. Transparaît alors derrière le « chef-d'œuvre de génie civil » évoqué ici, la volonté d'appliquer à la rue cette « esthétique de l'ingénieur », que Le Corbusier estime la plus en phase avec son époque et qu'il aimerait voir s'étendre à l'architecture à proprement parler. Même si le « dessin » semble rester du domaine de l'architecte, l'appel fait dans cet extrait aux compétences et à l'univers symbolique de l'ingénieur est manifeste, et de notre point de vue révélateur de certaines des directions prises par l'urbanisme au cours du XX^{ème} siècle. Ainsi, et comme l'expliquent Gérard Baudet et Pauline Wolff :

« Comptant parmi les principaux chantres de l'urbanisme fonctionnaliste, Le Corbusier développera à cet égard la règle des 7V, en vertu de laquelle chaque type de circulation doit avoir son espace propre et où les dispositifs de croisement et d'intermodalité doivent réduire autant que faire se peut les conflits et maintenir la fluidité. Ce faisant, Le Corbusier exacerbe un principe ségrégatif qui

permettra de facto aux ingénieurs de monopoliser le traitement du problème du transport et des déplacements » [Beaudet et Wolff, 2012].

D'une certaine manière, les limites entre routes et rues en sont donc venues à se diluer à la suite d'une alliance de circonstance entre les aspirations des architectes à projeter la ville des fonctions et des flux et la capacité des ingénieurs à produire des modèles permettant de lui donner corps. C'est ainsi que comme le résume Bruno Faivre d'Arcier, « la prise de pouvoir de l'ingénierie routière sur la voirie urbaine a été pensée au début du siècle par les urbanistes utopistes et s'est réalisée au début des années soixante, sous l'influence de l'industrie automobile, au nom du progrès social et de l'intérêt général » [Faivre D'Arcier, 1992 : 128]. Les ingénieurs n'ont en effet pas manqué de répondre à cet appel pour participer à la concrétisation de cette vision d'une ville moderne « routière » rendue envisageable dans les territoires nouvellement urbanisés par l'éclatement de la rue traditionnelle en différents sous-ensembles. C'est le sens de la notion de « schisme moderniste » déjà évoquée et derrière laquelle Stephen Marshall identifie ces dynamiques à l'œuvre autour d'un démembrement symbolique de la rue, schématisé au travers de la *Figure 21* ci-dessous.

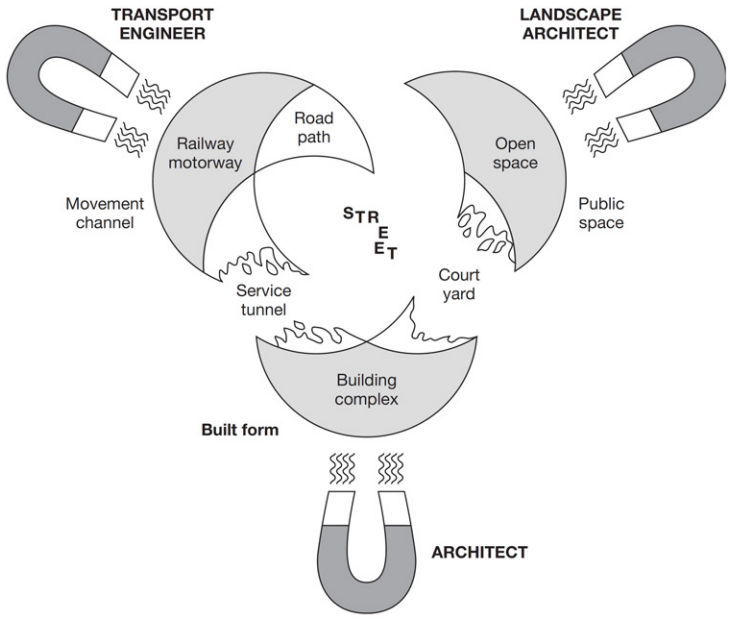


Figure 21 : Le « schisme moderniste », : une désarticulation de la rue par l'application de logiques sectorielles, chacune adossée à des corporatismes [Marshall, 2005 : 7].

Stephen Marshall met en avant au travers de ce schéma un premier processus de séparation en sous-fonctions et sous-ensembles des trois principales composantes de la rue jusqu'alors tenues pour indivisibles : les voies ou espaces de circulation, les espaces publics et enfin les bâtiments qui la bordent, et auquel vient de plus s'adosser une véritable « division du travail » :

"*Road layout became the preserve of highway engineers and traffic engineers, specialising in the sciences of traffic flow and the engineering design of infrastructure. Meanwhile, the architects concentrated on the buildings, creating new works of 'urban sculpture*" [Marshall, 2005 : 7][30].

Il apparait alors clair que le domaine de l'aménagement des voies, et par la force des choses celui des rues, en se recentrant au cours du XX^{ème} siècle sur la question des flux est progressivement devenu l'apanage des ingénieurs. Ils ont en effet trouvé là un terrain fertile pour appliquer *in situ* et en grandeur nature leurs modèles dérivés de la dynamique des fluides :

"*The result was that street design became subsumed within the rather specialised discipline of road design – based on the scientific considerations of traffic flow and the kinetics of vehicular motion, practised by engineers trained in hydraulics and mechanics, rather than architects trained in spatial form and aesthetics, or planners versed in the arts of the public realm. The single-minded pursuit of traffic-driven approaches almost reduced the whole 'town planning' process to an elaborate and obscure mathematical calculation to optimise a very limited number of variables – such as the 'peak hour passenger car unit flow rate' – to which everything else was subordinated. […] The body of the street was dismembered, evacuating its soul*" [Marshall, 2005 : 7‑8].

En plus d'une division par fonction et par métier, on peut enfin faire état d'un troisième type de partage : celui des responsabilités dans les différents temps des processus de conception. Là encore il semblerait que ce soient les ingénieurs qui aient durablement acquis un droit de préséance par rapport aux autres métiers de la production urbaine :

"*Another conceptual strength of the highways paradigm is that it defines a division of labour amongst built environment professions. In the planning process, highway engineering acts as the prime mover, forming the modern urban system out of the void and giving it life. Development sites are shaped and made viable by the geometry of the hierarchical road plan. Every aspect of city building follows its lead, each occupying its own space and specialism in the frame of an engineered infrastructure: planners designate the use and capacity of development plots; developers buy plots and inject finance, construction and marketing skill; architects make architecture; and, when all is built, landscapers restore a seamless illusion of natural unity*" [Hebbert, 2005a : 41].

Les travaux issus de la littérature française, font état de dynamiques similaires, au travers notamment de figures d'ingénieurs dont les actions se sont inscrites dans la lignée des principes de la Charte d'Athènes. Ainsi par exemple, François Parfait, ingénieur Ponts et Chaussées et premier directeur technique de la Société Centrale de l'Equipement du Territoire (SCET), filiale « aménagiste » de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) créée en 1995, apparaît comme un personnage récurrent de la littérature française sur cette époque dite des « Trente Glorieuses » [Malverti et Picard, 1994 : 119‑120 ; Landauer, 2003]. Au travers de ses articles parus dans la revue *Urbanisme* au cours des années 1950, il

[30] Il est par ailleurs intéressant de noter que par certains aspects cette segmentation recoupe les trois « paradigmes » transversaux à l'histoire de l'architecture des voies distingués par Eric Alonzo : l'« édifié », le « jardin » et le « flux » [Alonzo, 2013 : 28]. Bien que ce dernier se refuse à les rattacher à des catégories professionnelles spécifiques, il leur reconnaît néanmoins des filiations apparentes : le paradigme de l'« édifié » renvoyant plutôt à la figure de l'architecte, celui du « jardin » à celle du paysagiste, et enfin celui du « flux » à l'ingénieur. Ce sont donc bien sensiblement les mêmes catégories professionnelles qui ressortent, au filtre néanmoins de légères modulations dues aux différents contextes nationaux dans lesquels s'inscrivent ces auteurs. A noter aussi que la question de la place et du rôle de l'urbaniste dans ces dynamiques reste en suspens dans ces deux exemples; nous l'évoquerons dans les paragraphes suivants.

est cité comme un exemple de « l'appropriation des ingénieurs des Ponts et Chaussées du discours de l'avant-garde moderne » :

« Par le rappel, en exergue, des quatre fonctions de la Charte d'Athènes – habiter, travailler, se divertir et circuler – François Parfait exprime clairement son souhait d'étendre le rôle de la quatrième, jusque-là délaissée par les architectes, pour reconquérir les trois premières » [Landauer, 2003 : 75].

Serge Wachter évoque quant à lui cette idée d'une prise de pouvoir des ingénieurs sur les problématiques de voiries aux alentours des années 1960 comme ayant amené à une véritable « domination routière », « résultat d'une collusion entre un objet technique, la route, à quoi se combine, un savoir-faire et une culture d'ingénieurs bien codifiés, reproduits et protégés par des corporatismes professionnels. […] Les ingénieurs routiers sont ainsi apparus comme les champions d'une logique sectorielle qui a fait triompher la route comme instrument très efficace de l'organisation de l'espace, que celui-ci soit urbain ou rural. Ce triomphe s'est mué en victoire totale lorsque la route a rencontré un autre système technique : l'automobile. Ces deux systèmes ont fusionné et, au fil du temps, ils se sont renforcés l'un et l'autre tout en se perfectionnant » [Wachter, 2004 : 138].

Dans une perspective moins unilatéralement critique, il convient de reconnaître que la tâche qui leur a été donnée d'accomplir était d'une ampleur et d'une complexité extrême. En effet, la question du développement d'infrastructures capables d'accompagner le développement économique tout en conciliant accessibilité, « niveau de service », sécurité, cadre de vie et limitation des nuisances, est loin d'être résolue aujourd'hui et reste au cœur des préoccupations des acteurs de la fabrique urbaine en tant qu'éléments-clés de la compétitivité des territoires [Reigner *et al.*, 2009].

Tout au long du XX^{ème} siècle s'est donc progressivement institué l'équivalent d'une « division du travail » autour des trois grandes fonctions reconnues à la rue, et que François Ascher identifie par les termes suivants : transit, desserte et accueil [Ascher, 2007a : 24] ; chacune tombant progressivement sous le giron d'un corps professionnel en particulier, y injectant sa propre vision du monde et développant ses propres outils pour la mettre en œuvre. Tiraillée par des logiques sectorielles, la rue a ainsi été progressivement disloquée en la somme de ses parties, avec schématiquement : des « voies spécialisées », conçues et dimensionnées par des ingénieurs, des bâtiments solitaires et des espaces publics dessinés par des architectes, et des espaces verts aménagés par des paysagistes ; l'urbaniste-aménageur intervenant lui plutôt en amont du *process* de conception urbaine à travers la charge de la définition du programme [Ellin, 1999 : 108].

Ces « éléments » de rues divisés par le « schisme moderniste » se sont donc vus progressivement réagencés au sein d'un même modèle cohérent d'organisation des villes, dont la responsabilité du bon fonctionnement a été laissée à la charge des ingénieurs. Dans la mesure où ces derniers participaient plus ou moins directement à mettre en œuvre leur vision d'une ville « moderne », manifeste de la libération de l'objet architectural, les autres acteurs de la fabrique urbaine et en particulier les architectes leur auront laissé une liberté presque totale pour tester l'applicabilité à la conception et à l'aménagement des voies de leurs modèles hérités des sciences dures, transformant alors l'aménagement de la rue en « un instrument de gestion des flux » [Toussaint, 2003 : 106-107][31]. Ainsi, et de par la vocation « universaliste » des modèles

[31] Plus largement, pour François Ascher, ce « référentiel techniciste » a même été généralisé au point que « les villes se sont ainsi structurées en fonction de la physique des fluides, d'abord à partir de grands axes assurant les hauts débits, avec ensuite des branchements secondaires et tertiaires pour distribuer les personnes et les biens jusqu'à

d'organisation du réseau viaire développés, les limites entre routes et rues se sont vues peu à peu atténuées, à mesure aussi que ces deux entités ont été indifféremment mélangées au sein de guides de conception, et de normes, institués en autant de passages obligés de l'aménagement viaire. Ces différents processus nous ont ainsi semblé déterminants pour la compréhension globale de ce phénomène de progressive confusion entre route et rue dont nous avons cherché ici à rendre compte.

Il apparaît alors finalement à certains égards assez « cohérent » que cette synthèse des principes de la conception urbaine à l'âge de l'automobile, et véritable « charnière » dans l'histoire des théories de l'urbanisme sur la rue, représentée par le rapport *Traffic in Towns*, ait été produite sous la responsabilité d'une personne au double profil d'architecte et d'ingénieur, Colin Buchanan. Mais, parallèlement à cette apogée de ces ambitions fonctionnalistes ainsi que du « référentiel techniciste » qui les sous-tend, c'est à cette même période qu'une dynamique progressive de « retour à la rue » a parallèlement pu commencer à s'opérer, en tant que front de contestation en même temps qu'alternative à ce paradigme dominant. Le *Chapitre 2* sera alors consacré à la présentation de ce qui a pu être apparenté à une sorte de « mouvement », au travers de la manière dont celui-ci a pu participer d'un progressif renouvellement des regards sur le rôle et la place attribués à la rue comme composante urbanistique.

leurs destinations finales. Le même modèle a été utilisé pour les égouts, la distribution de l'eau, du gaz, de l'électricité. De fait, les réseaux se sont en grande partie recouverts les uns les autres, imposant un modèle urbain de flux et de réseaux » [Ascher, 2007a : 26].

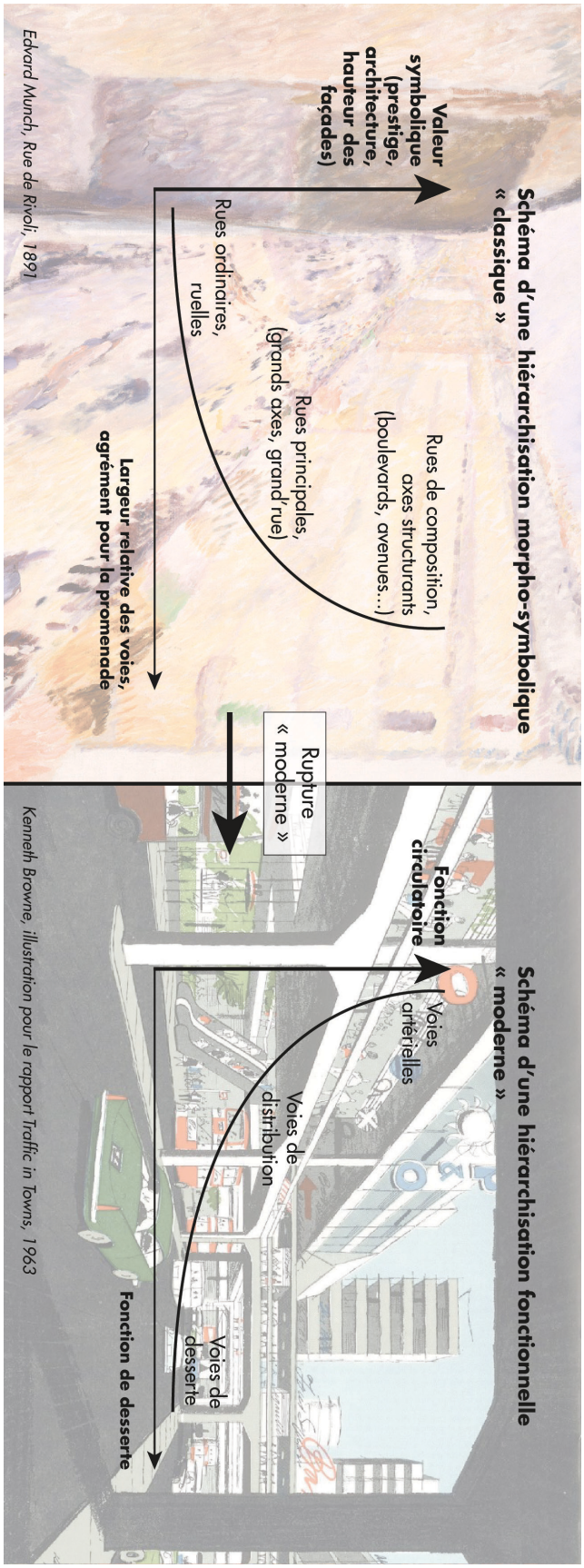


Figure 22 : De la hiérarchisation morpho-symbolique « classique » à la hiérarchisation fonctionnelle « moderne » : nouvelles représentations et échelles de valeurs pour organiser et aménager le réseau viaire (réalisation : Benoit Romeyer).

Chapitre 2 - Une dynamique de « retour à la rue » participant d'un renouvellement progressif des regards portés sur le réseau viaire…

> *"If, in the biography of the modern street, the Twenties and Thirties are the decades that condemned it to death, the Sixties and Seventies will be remembered as the decades of its attempted resurrection" [Kostof, 1992 : 239].*
>
> *"From the 1960's to the 1980's, then, a great transformation occured in urban design theory especially pronounced during the decades of 1965-1975. A number of different trends emerged, all contributing "to a more general and now widely shared Manichean view of functionalism as a negative and regressive ideology" [Mario Gandelsonas cité par Ellin, 1999 : 22-23].*

Avant d'aborder ce nouveau chapitre, précisons tout d'abord que notre intérêt pour cette dynamique de « retour à la rue » qui va être détaillée, se révèle antérieur à cette recherche doctorale. Ainsi avions-nous déjà eu l'opportunité de commencer à explorer la question dans le cadre d'un mémoire de recherche intitulé : « Le retour à la rue : entre idéologies et formes urbaines » [Romeyer, 2011] réalisé au cours d'un Master 2 en Urbanisme et Aménagement. L'intention était alors de comprendre comment un « retour à la rue » avait justement pu trouver naissance dans le champ de l'urbanisme et perdurer dans la double optique du retour d'une forme urbaine momentanément stigmatisée et de l'avènement d'une « idéologie » [32] participant d'une revalorisation forte de la rue, allant même parfois jusqu'à l'essentialiser comme une forme urbaine « naturellement » vertueuse. Si, au travers de ce *Chapitre 2* l'occasion a été donnée de réinterroger différents éléments déjà abordés dans ce mémoire, il est alors important de préciser que certains des apports de ce travail précédent ont bien été remobilisés ici, au prisme des préoccupations plus spécifiques qui nous animent désormais, et au filtre d'une réévaluation permise par le recul acquis depuis lors. De fait, et malgré ses « imperfections », a-t-il paru judicieux de réinjecter ponctuellement quelques enseignements tirés de ce mémoire au sein des développements à suivre, lorsque ceux-ci mettaient en avant des traits saillants propres à cette dynamique. Ces précisions préalables opérées, il convient maintenant de présenter succinctement ce que la notion de « retour à la rue » peut recouvrir avant de préciser les cadres par lesquels nous l'appréhenderons ici.

Aux environs du début des années 1960, différentes réflexions convergent autour d'une volonté de revaloriser la ville héritée et son réseau de rues multifonctionnelles, en tant que support d'une vie sociale et d'une « urbanité » spécifique. Celles-ci peuvent être rattachées à différentes tendances ou mouvances sociales, artistiques et intellectuelles… Faute de pouvoir directement renvoyer à un « courant » conscient, affirmé et revendiqué collectivement par des acteurs de l'urbanisme et de l'architecture (comme avait pu l'être le Mouvement moderne en son temps), il convient aussi de préciser que le « retour à la rue » s'apparente également à une forme de relecture contemporaine d'un ensemble de tendances diverses apparues au cours de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle et pour partie convergentes dans leur volonté de revaloriser cette forme urbaine en tant que lieu de vie et support de pratiques sociales. C'est ainsi que comme l'évoque Eric Charmes, le « retour à la rue » n'est pas à entendre

[32] Entendu dans le sens d'un « ensemble d'idées et de croyances qui orientent l'action » [Baudin et Genestier, 2008 : 179]. L'adoption d'un tel angle d'approche était alors très fortement redevable des travaux d'Eric Charmes [et en particulier Charmes, 2006 : 6-10].

comme un simple retour physique de la rue en tant qu'entité urbanistique et architecturale ; il s'est aussi accompagné d'enjeux culturels et symboliques :

« Ce mouvement, amorcé dans les années 1960, s'est élaboré autour de réflexions à la fois sociologiques et paysagères. D'un côté, la rue est apparue comme le lieu où les citadins entrent en contact et où se fonde la culture urbaine. D'un autre côté, elle est apparue comme une forme organisatrice essentielle du tissu urbain traditionnel, au travers de laquelle les bâtiments se lient les uns aux autres et dessinent un paysage. Le retour à la rue s'est donc placé sous les doubles auspices du lien social et du lien spatial » [Charmes, 2005 : 116].

Désormais fortement entremêlées, ces deux dimensions n'ont toutefois pas concomitamment atteint le stade de la reconnaissance publique. En effet, si « la reconnaissance de la valeur paysagère des rues traditionnelles a présidé à l'arrêt, dans les années 1970, de la politique de table rase et de l'urbanisme des tours et des barres au profit d'interventions plus respectueuses des tissus préexistants », « la reconnaissance de la valeur de la rue comme lieu de vie a été plus longue » [Charmes, 2005 : 116][33]. Malgré ce caractère éminemment hétérogène, cette « nébuleuse » et l'ensemble des pratiques urbanistiques qui peuvent lui être associées sont aujourd'hui communément identifiées derrière la bannière du « retour à la rue » (ou au travers de termes « équivalents ») aussi bien en France [Roncayolo, 1993 ; Charmes, 2006 ; Cohen, 2007 : 46-47 ; Reigner *et al.*, 2013 : 86] que dans le monde anglo-saxon [Kostof, 1992 : 239-243 ; Ellin, 1999 : 188 ; Carmona *et al.*, 2008 : 39-40].

Un certain nombre de précisions s'imposent alors, en particulier quant à la manière dont ce « retour à la rue » sera spécifiquement appréhendé ici. Comme nous l'avons déjà laissé entendre, celui-ci s'apparente à une entité « protéiforme », agrégeant un spectre large de dynamiques et de courants, dont bon nombre n'entretient que des rapports indirects avec l'urbanisme à proprement parler. Le « retour à la rue » s'est en effet accompagné d'une grande variété de travaux et d'ouvrages qui l'ont prise pour objet, témoignant d'une progressive diversification et diffusion de ses expressions, sociologiques, paysagères et artistiques au fil du temps[34]. Nous nous en tiendrons toutefois ici à la seule analyse de ses émanations urbanistiques les plus « directes », tout en gardant bien à l'esprit que d'autres formes de manifestations, tels les « arts de la rue » par exemple, sont loin de lui être étrangères [Chaudoir, 1997]. C'est donc bien à la seule appréhension du « retour à la rue » en tant que mouvement urbanistique et architectural que nous nous limiterons ici. Le terme de « mouvement » pouvant être entendu comme « action ou suite d'actions entreprises par un ensemble d'individus pour manifester une volonté collective » [Académie française, 1992], il implique de fait une relative cohérence entre ses différentes manifestations - éléments que nous chercherons plus précisément à identifier par la suite.

Dans la continuité des développements proposés jusqu'alors, l'objet de ce deuxième chapitre sera de présenter la naissance et les évolutions prises par ce que l'on identifie communément sous ce terme de « retour à la rue », en réaction à l'urbanisme moderne et fonctionnaliste symbolisé par la « Charte d'Athènes » de Le Corbusier. Malgré une rupture avec le modernisme qui, en France, demeure

[33] Eric Charmes complète néanmoins cette affirmation en ajoutant qu'il s'agit désormais d'« un lieu commun de l'urbanisme que de présenter la rue comme un espace essentiel au lien social » [Charmes, 2005 : 116].

[34] Nos investigations précédentes nous avaient ainsi amenés à considérer que, « de par le nombre et le caractère très varié des références qui ont pu être identifiées comme participant d'un retour à la rue, il est évident que ce mouvement a répondu à une demande professionnelle forte dans le champ de l'urbanisme mais aussi à une demande sociale au moins équivalente » [Romeyer, 2011 : 190].

toutefois assez ambigüe aux yeux de certains quant à sa véritable « teneur »[35], le reflux du Mouvement moderne et de ses principes fonctionnalistes n'en demeure pas moins une réalité tangible de la production urbaine d'après les années 1970. Il apparaît néanmoins s'être cristallisé autour de ses principaux dogmes architectoniques et stylistiques, incarnés en France par des « grands ensembles » qui les ont parfois poussés jusqu'à leur propre caricature. En matière d'organisation du réseau viaire, un élément pourtant central dans la mise en œuvre de la ville fonctionnaliste, les implications de cette contestation se sont en effet révélées nettement plus limitées, ou plutôt très variables suivant les secteurs urbains considérés. Malgré ses effets relativement « contenus » sur la production urbanistique sur lesquels nous reviendrons plus longuement par la suite, la rue n'en aura pas moins occupé une place importante dans les discours sur les « excès » du fonctionnalisme, visant à refonder l'urbanisme autour de nouvelles bases, plus pérennes et mieux acceptées par les populations dans un contexte sociétal marqué par les « luttes urbaines » des années 1960 et 1970. Ainsi, Olivier Guichard, auteur de la directive éponyme mettant fin, en 1973, à la politique dite des « grands ensembles », pose la rue comme un recours souhaitable à un urbanisme qualitativement perçu comme défaillant :

« D'une façon générale, on peut dire que l'urbanisme français a été pauvre, et donc appauvrissant pour l'homme. L'aménagement urbain s'est contenté le plus souvent d'améliorer la circulation automobile. Les blocs d'habitation se sont alignés ; blocs sans beauté, alignement sans vie. On a fait du fonctionnel en oubliant presque toujours que la beauté du décor quotidien est aussi une fonction que l'architecte doit assurer […]. Dieu merci, cette description n'est plus aujourd'hui tout à fait exacte. Nous recherchons souvent et trouvons parfois la beauté, la variété et la vie. Peut-être, tout simplement, redécouvrira-t-on au détour d'une théorie les vertus de la rue : en tout cas je le souhaite » [Olivier Guichard (1973) cité par Fourcaut, 2007 : 67].

En écho avec un tel appel émanant du monde « politique » à l'urbanisme, nous présenterons d'abord au cours de ce deuxième chapitre certaines des contributions théoriques et projectuelles initiatrices de cette dynamique dite du « retour à la rue », pour montrer les auspices sous lesquels celle-ci a pu progressivement émerger et se constituer. Elles nous obligeront à effectuer un léger retour en arrière dans le temps par rapport au rapport Buchanan de 1963 et à revenir sur différents courants urbanistiques plus ou moins connexes, tous critiques des différents « ordres » urbains en vigueur mais qui auront pour point commun d'avoir fait de la « rue », prise dans des acceptions toutefois assez différentes, l'un des enjeux, objets, ou symboles de leurs revendications. Dans une perspective volontairement empreinte d'un certain « pragmatisme », il s'agira aussi de faire la part entre les discours, nombreux, sur la rue et leurs répercutions effectives sur la production urbaine.

Dans un premier temps, la remise en question de l'idéologie développée par la Charte d'Athènes sera appréhendée au travers de deux dynamiques différentes, que nous qualifierons d'« endogène » et d'« exogène » à l'urbanisme « moderne » fonctionnaliste, mais néanmoins parallèles. Nous montrerons que des amorces de velléités de « retour à la rue » ont pu se matérialiser pour un ensemble d'architectes-urbanistes par un retour à l'« idée de rue » comme outil d'articulation entre le logement et la ville. Les « *angry young men* » [Mangin, 2004 : 65] de *Team X* signeront ainsi la fin du Mouvement moderne en

[35] Françoise Fromonot avance ainsi la « paradoxale » hypothèse « qu'en contrepoint de la rupture théorique et pratique dont se réclament les partisans du projet urbain, […] c'est au contraire la forte continuité d'une tradition antérieure et spécifique –celle des Beaux-Arts - qui traverse l'une l'autre, une singularité nationale dont le qualificatif « à la française » apposé à l'expression « projet urbain » et la revendication affichée de la composition comme l'un de ses moyens seraient les signes » [Fromonot, 2011 : 55].

même temps qu'ils annonceront les prémices d'un « post-modernisme » urbanistique et architectural [Ellin, 1999 : 303]. Ces différentes contributions conduiront progressivement à des réalisations de plus en plus conformes à la forme urbaine de la rue telle qu'on l'entend encore aujourd'hui. Elles seront néanmoins centrées autour des rues que l'on cherchera à préserver du trafic dit de « transit » (nous reviendrons sur cette notion) suivant le modèle de la hiérarchie viaire conventionnelle identifié au cours du *Chapitre 1* : rues résidentielles, rues-villages, rues piétonnes et autres rues pittoresques... C'est dans ce cadre que nous évoquerons ensuite les contributions d'un autre collectif anglo-saxon, appréhendé au travers du principal duo en charge de promouvoir et de faire vivre la campagne journalistique du *Townscape* au sein de l'*Architectural Review* : Gordon Cullen et Ian Nairn. En matière d'aménagement viaire, leurs principales critiques ont porté sur une dénonciation de l'esthétique « routière » prise par les voies de circulation urbaines et suburbaines, débouchant sur l'apparition d'un paysage urbain qu'ils jugent saturé, confus et sans harmonie, au contraire des tissus des centres-bourgs hérités. Ils en célébreront les charmes et chercheront à en redécouvrir les vertus au travers de nombreuses études de cas dont le tranchant du propos et la sophistication graphique participeront de la forte visibilité.

Dans un deuxième temps, nous nous intéresserons aux tenants de part et d'autre de l'Atlantique d'une forte critique des mécanismes de « production de l'espace » de leurs pays respectifs, à travers l'émergence d'un nouveau courant urbanistique d'ascendance anglo-saxonne entre la fin des années 1950 et le début des années 1960 : l'*urban design*, et donc assez directement concomitante de l'apparition d'un « retour à la rue » dans l'urbanisme aux environs de la décennie 1960 [voir notamment Appleyard, 1981 : 3-4 ; Kostof, 1992 : 239 ; Ellin, 1999 : 188 ; Charmes, 2006 : 5-7 ; Choay, 2010 : 791].

Sans avoir vocation à être représentatifs du « retour à la rue » dans son ensemble, ces différents exemples donneront néanmoins un aperçu de la diversité des contributions les plus directement afférentes au monde de l'urbanisme et relatives à cette mouvance. Au-delà du seul « retour à la rue », le choix de ce corpus hétérogène s'inscrit en cohérence avec la naissance d'un urbanisme « postmoderne », décloisonné et façonné par des transferts internationaux de plus en plus nombreux et intenses entre Europe et Amérique du Nord, tant au niveau des hommes que des idées, et sous-tendus par une mondialisation croissante, ainsi que le suggère la professeure américaine en *planning* Nan Ellin :

"*Since globalization is an integral feature of postmodern urbanism, precise sources and flows of influence remain largely elusive. Suffice it to say that postmodern urbanism has not evolved within national vacuums, but it is a product of substantial cross-fertilization across the Atlantic in both directions and increasingly across the Pacific as well through journals, books, travel and extended visits. So much than tracing origins and influences tends to become an exercise in futility. Indeed, some of this efforts trace its origins to Europe, others to America, while others still regards these as independent and simultaneous developments which are either complementary or at odds*" [Ellin, 1999 : 60].

Ces différentes tendances de fond en faveur d'un renouvellement dans les modes de faire la ville autour de la revendication d'un « retour à la rue » vont essaimer dans les pratiques urbanistiques, laissant le champ libre à son « institutionnalisation » progressive. Comme nous le verrons au cours du *Chapitre 3* traitant plus spécifiquement de la place réservée à la rue dans les réalisations résultantes, cette dynamique n'en restera pas moins porteuse d'un certain nombre d'ambiguïtés théoriques et pratiques. Néanmoins, avant cela, le « retour à la rue » sera d'abord appréhendé ici au travers de ses conditions d'émergence, ainsi que de ses fondements théoriques et pratiques, en essayant de mettre en avant le caractère très hétérogène des références urbanistiques qui peuvent lui être associées.

1. Une émergence de mouvements contestataires des théories fonctionnalistes en lien avec une évolution progressive des regards portés sur la rue et les espaces publics

a. Les architectes « athéno-sceptiques » du *Team X* et les premières velléités d'un retour à une « idée » de rue

Au sortir de la deuxième guerre mondiale, un ensemble de jeunes architectes remet en question la rigidité dogmatique des préceptes issus de la Charte d'Athènes, et notamment sa grille de lecture par fonctions élémentaires[36], dont ils s'accommodent de plus en plus difficilement des limites tant théoriques que pratiques. Ce groupe d'architectes, progressivement constitué sous le nom de *Team X* (ou *Team Ten*), marque alors sa volonté de prendre la relève d'une génération vieillissante incarnée par Le Corbusier, Walter Gropius ou Siegfried Giedon, tout en élargissant le cadre défini par ces derniers, perçu de plus en plus comme rigide et arbitraire. *Team X* se fédère autour d'un « noyau dur » d'architectes de différentes nationalités (majoritairement européennes) parmi lesquels : les anglais Alison (1928-1993) et Peter (1923-2003) Smithson, les hollandais Aldo van Eyck (1918-1999) et Jaap Bakema (1914-1981), l'italien Giancarlo De Carlo (1919-2005), ou encore le grec Georges Candilis (1913-1995), l'américain Shadrach Woods (1923-1973) et le franco-yougoslave Alexis Josic (1921-2011), tous trois associés au sein de l'agence Candilis-Josic-Woods. Bien qu'ils en aient été les principaux contributeurs, ces architectes ne furent toutefois pas les seuls à participer à la réflexion globale entreprise par ce collectif en vue d'offrir de nouvelles formes réponses à des problématiques considérées comme trop simplement posées et résolues par leurs prédécesseurs au sein des CIAM. C'est lors du neuvième CIAM à Aix en Provence en 1953 sur le thème de « l'étude de l'habitat humain » que, entre « jeunes » et « anciens » la rupture se révèle profonde, voire définitivement consommée. Ce congrès signe alors un tournant dans une pensée moderne marquée par son effritement. Ainsi, l'objectif fixé d'établir une Charte de l'habitat ne sera pas rempli et ce CIAM s'achève dans une relative confusion quant aux suites à donner à ces rassemblements. En s'organisant en un groupe « dissident », ils acquièrent une visibilité importante qui leur permet d'incarner le courant de la « modernité critique » [Bonillo *et al.*, 2006 : 17][37].

Face à l'hétérogénéité et à la diversité des positions des différents protagonistes de *Team X*, caractéristique propre à ce collectif qui, aux yeux de certains, n'avait « de mouvement que le nom » [Frampton, 2009 : 297], nous avons d'abord choisi d'isoler la présentation faite par Alison et Peter Smithson à l'occasion de ce congrès d'Aix-en-Provence. Leur réinterprétation de la grille CIAM[38] par l'intermédiaire des échelles spatiales et sociales qui se tissent dans la ville, et en y (ré)intégrant la rue, a

[36] Pour rappel : « habiter », « travailler », « se recréer », et « circuler », cette quatrième fonction ayant pour vocation de permettre la liaison dans l'espace des trois précédentes.

[37] Les membres de la *Team X* hériteront ainsi de la charge d'organiser le 10ème et avant-dernier CIAM à Dubrovnik en 1956.

[38] Il s'agit d'une méthode d'analyse et de présentation mise au point par l'Association pour une Rénovation Architecturale (ASCORAL) dirigée par Le Corbusier. Elle fut expérimentée lors du CIAM VII de Bergame en 1949. Le but de ces grilles était d'offrir une forme commune permettant de comparer différentes mises en pratique de la Charte d'Athènes. Son cadre strict va de pair avec « *une normalisation poussée jusqu'à l'outrance concernant les dimensions, la fabrication matérielle, la maquette et les codes graphiques de présentation* ». L'objectif de ce CIAM était justement d'aboutir à la constitution d'une grille pour la fonction « Habiter » [Bonillo *et al.*, 2006 : 23].

ainsi offert l'opportunité de sa (re)mise en débat à l'intérieur de la communauté des architectes modernes. De plus, l'articulation de cette grille avec différents concepts d'aménagement de leur cru, faisant directement ou indirectement référence à la rue, tels les « rues-en-l'air » (*street-in-the-air*) ou les « seuils » (*doorstep*), paraît particulièrement représentative de la manière dont la rue a pu progressivement réapparaître dans les débats architecturaux de l'après-deuxième guerre mondiale.

Adhérents du groupe MARS (*Modern Architecture Research Group*), la branche britannique du Mouvement moderne, les époux Smithson, alors tout jeunes diplômés d'école d'architecture, participent en 1953 à Aix en Provence à leur premier CIAM. A cette occasion, ils développent une autre vision de la grille CIAM à une échelle qui se veut plus humaine, aidés en cela par un travail photographique de leur ami Nigel Henderson sur des enfants d'un quartier populaire londonien de l'*East End* (Bethnal Green). Au-delà de la simple iconographie, c'est le retour à une certaine « grammaire » de la ville classique et à des valeurs d'« urbanité » qui interpelle ici, du fait des termes employés. Ainsi, les catégories misent en avant : « maison », « rue », « quartier », « ville » renvoient à la dimension qualitative d'une expérience urbaine vécue, transcendant les seules considérations esthétiques, morphologiques, techniques et fonctionnelles sur lesquelles s'est fondé le Mouvement moderne. La notion d'« appartenance » apparaît au cœur de leurs interrogations, en tant que sentiment que les rues seraient particulièrement propices à susciter[39].

Cependant, cette reprise de terminologies héritées ne doit pas pour autant être appréhendée comme l'expression d'un élan de nostalgie, mais plutôt comme un inventaire de références à réinterpréter. Elle se comprend ainsi plus justement à la lumière de leur concept de « *cluster* », qu'ils développeront par la suite, en tant que « terme générique « provisoire » pour regrouper et remplacer les mots de maison, rue, district, village ou ville, trop connotés historiquement » [Mangin, 2004 : 65]. Ainsi que l'exprime Christian Moley, ce terme de *cluster*, « qui signifie à la fois groupe de personnes et formes de groupement, est proposé par Alison et Peter Smithson pour leurs différents « niveaux d'association », dans l'idée d'empêcher, avec une telle généralité abstraite, toute évocation du passé. Au contraire, *cluster* se veut un terme ouvert et incitatif, appelant à un renouvellement typologique, coupé des formes historiques » [Moley, 2003 : 97]. Les différents éléments de la grille s'articulent les uns aux autres dans le but de permettre cette mise en œuvre d'une hiérarchie des « associations humaines » [Van den Heuvel, 2006 : 147], contenue dans ce concept exploratoire de *cluster*.

[39] Comme ceux-ci ont pu être amenés à l'exprimer : « « L'appartenance » - l'identité -, engendre le caractère enrichissant du voisinage. Les petites rues étroites des taudis ont réussi là où des rénovations peu denses échouent souvent » [Alison et Peter Smithson cités par Frampton, 2009 : 291].

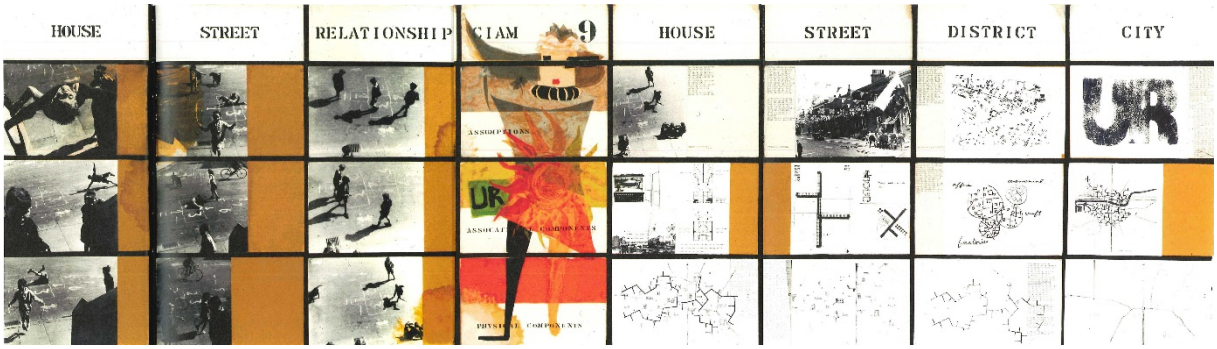


Figure 23 : « Urban Reindentification » ou la réapparition de la rue dans la grille CIAM présentée par Alison et Peter Smithson lors du neuvième congrès CIAM d'Aix en Provence de 1953 [Van den Heuvel, 2006 : 148-149].

Les photographies de Nigel Handerson déjà évoquées se retrouvent sur la partie de gauche de la grille d'Allison et Peter Smithson (cf. *Figure 23*), tandis que celle de droite est principalement composée d'images extraites d'un projet élaboré en 1952 pour le concours de l'ensemble résidentiel de Golden Lane à Londres. Et bien qu'ils aient perdu ce dernier, leur proposition fit forte impression et servit de base conceptuelle et visuelle à leur présentation. La mise en regard de ces photographies avec ces représentations de projets témoigne de la manière dont celles-ci ont pu participer à nourrir leurs réflexions :

« Les Smithson rendirent fréquemment visite à Henderson dans ce quartier à partir de 1950 ; ils construisirent leurs concepts *d'identité* et d'*association* à partir de leur expérience personnelle de la vie dans ces rues […]. Ainsi, la voie communale (ou *bye-law street*), certes revue à l'aune de leur propre rationalisation, constitua en 1952 l'armature conceptuelle de leur projet de Golden Lane » [Frampton, 2009 : 292].

La réinterrogation de la rue se veut donc au cœur de ce projet, mis en débat lors du CIAM IX d'Aix-en-Provence : « Sans aucun doute, le niveau le plus important et soulevant le plus de défis était celui de la rue. Golden Lane proposait une redéfinition audacieuse de la notion de rue, en en faisant un élément clef du complexe de l'habitat » [Van den Heuvel, 2006 : 152]. La relève de ce défi passe alors par le concept architectural de « rue-en-l'air » (*street-in-the-air*). L'influence de l'Unité d'Habitation de Le Corbusier et sa « rue intérieure » apparaît patente, à la différence près que celle-ci se retrouve désormais reléguée à l'extérieur du bâtiment, en façade :

« Bien sûr, la rue suspendue est déjà présente chez Corbu, mais la contribution apportée par Golden Lane est d'envisager cette rue en remplacement du réseau des rues au sol, et d'offrir ainsi de nouvelles possibilités de cheminements. La rue suspendue, chacune a ses propres caractéristiques, c'est une entité sociale… Ce sont des lieux, non des corridors ou des balcons. Dans les passages on peut trouver de petites boutiques, des boîtes à lettres, des cabines téléphoniques… Vivre à la verticale devient une réalité » [Smithson et Smithson, 1975 : 4]

Chacune de ces « rues-en-l'air » permet de desservir deux étages différents, l'étage courant et celui situé au-dessus par l'intermédiaire d'escaliers. Ceci dans le but qu'elles accueillent un nombre suffisant de personnes pour en faire un « lieu » à part entière, une véritable entité urbaine support d'une vie sociale. Cette « rue-en-l'air » représente l'élément-clé d'une proposition souhaitant mettre en

pratique l'articulation prônée entre les différentes échelles d'associations humaines. Un autre élément marquant de ce projet réside dans les représentations proposées, à la fois fantaisistes et épurées, mêlant dessins et collages, qui participeront aussi fortement à sa postérité.

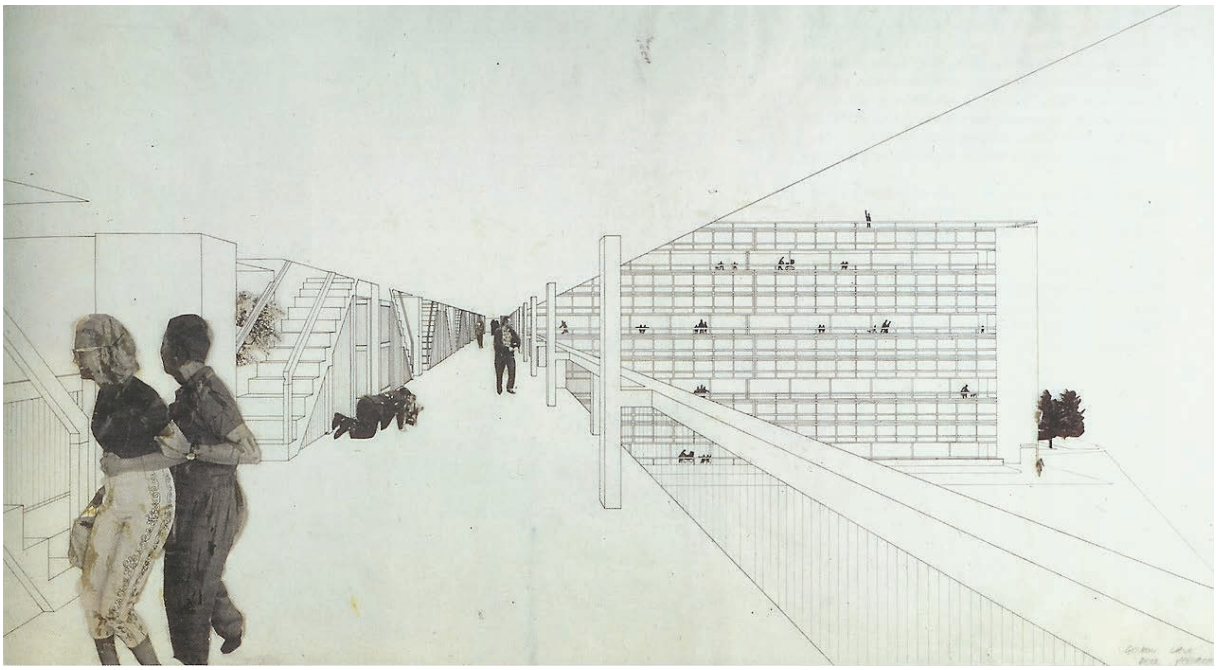


Figure 24 : Photomontage de présentation d'un « deck » (ou « rue-en-l'air ») issu du projet de Golden Lane [Van den Heuvel, 2013 : 391].

Ce projet témoigne donc bien d'une volonté de ces architectes de réinterroger la rue ainsi que les valeurs qu'elle véhicule, en vue d'une réintroduction symbolique de cette forme ancestrale dans la pensée architecturale moderne. Un tel projet a néanmoins laissé bon nombre d'observateurs dubitatifs quant à la pertinence des solutions architectoniques retenues :

« Pourtant tout en restant opposés au déterminisme de la « ville fonctionnelle » d'avant-guerre, les Smithson s'enfermèrent avec le projet de *Golden Lane* dans un processus de rationalisation qui rappelait celui des CIAM. Si leurs « cours » étaient repérées comme des zones contiguës aux rues, il était clair […] que les « rues » elles-mêmes, désormais détachées du sol, ne pouvaient plus être le lieu de pratiques collectives. Surtout, leur mono-orientation (elles ne desservaient les logements que sur l'un de leurs côtés) ne faisait que renforcer la linéarité des parcours, sans créer un quelconque sens du lieu » [Frampton, 2009 : 292].

Luisa Maria Calabrese s'interroge de manière similaire sur les ambiguïtés de ce projet qui demeure à ses yeux toujours très fortement empreint par des référentiels fonctionnalistes :

"*However, despite the re-sizing of the urban categories and the social intent of the operation, the project maintains some functionalist characteristics that compromise the result. Two in particular are interesting because they relate to mobility, namely the idea of a multi-level city and the way the Golden Lane model interacts with the existing city. The street is multi-level, which is the most common typology used by the functionalist grid (traffic flows ordered vertically according to speed). The space of flow designed*

for pedestrian transit is a system of one-sided gallery access of generous width, elevated into the air. The front yards are coupled with the street and therefore separated from the residential units with the result that the dwellings do not have a garden and the street is no longer shaped to accommodate community life. Furthermore, the fact that the street is one-sided determines a rather limited possibility of its use making it difficult to create a sense of place as the one sought by the Smithsons. The second aspect […] demonstrates that it is virtually impossible to create continuity between decks and street level and that at the third level the pedestrian meets the critical point to perceive any contact with the ground" [Calabrese, 2004 : 433‑435].

D'un point de vue urbanistique, considérer ces « rues-en-l'air » comme de véritables « rues » semble donc relever de l'abus de langage aux yeux de la plupart des observateurs contemporains, tant au niveau de la forme proposée, annihilant tout rapport au site, que de leur fonctionnement. L'intention de réinventer ou de remobiliser cette forme urbaine est en tout cas explicite, signe vraisemblable d'un manque perçu d'un équivalent à la « rue » dans les projets de leurs contemporains.

La situation paradoxale dans laquelle s'inscrivent la plupart des architectes de *Team X* et les Smithson notamment, découle de leur souhait de se détacher des cadres restreints posés par des maîtres modernes, qui n'en demeurent pas moins leurs principales références en matière d'architecture et d'urbanisme[40]. Ces expérimentations, se voulant à la marge d'un pur fonctionnalisme, découlent comme nous l'avons vu de leur souci de tendre vers une meilleure articulation entre espaces et sociétés, en ne dissociant plus l'habitat de la communauté qui l'habite. Cette recherche d'espaces de transition reste centrée ici autour de l'espace résidentiel, au travers d'« extensions » pouvant servir de lien entre le « domestique » et ce qui relève du « communautaire », pour reprendre ces constats formulés par Daniel Pinson sur l'architecture et l'urbanisme moderne :

« L'espace habité n'est plus pensé comme un cadre de vie riche et complexe, où s'ordonnent, dans la continuité et la distinction, des éléments liés les uns aux autres, dans des rapports de hiérarchie clairs, subordonnant le domestique au public et au communautaire, le logement à la rue, à la place et à l'hôtel de ville » [Pinson, 1996 : 32].

Influencés par les sciences humaines telles l'anthropologie et la sociologie, les membres de *Team X* vont essayer de s'en approprier les apports [Secci, 2010]. La problématique majeure qui les anime et pour ainsi dire, les rassemble, renvoie alors à la recherche d'échelles socio-spatiales adaptées aux évolutions des sociétés humaines. Christian Moley la synthétise de la manière suivante :

« Quelle communauté résidentielle, avec quelle configuration spatiale qui la conforterait : l'impossible question de l'espace véritablement collectif proposé à la résidence se voit déplacée, par le Team X, à nouveau vers la rue, tendance déjà signalée […] pour le tournant du siècle » [Moley, 2003 : 99].

Ils ne se révèlent néanmoins pas tant intéressés par la rue comme forme urbaine à proprement parler que par le « concept socio-spatial » plus général qu'elle véhicule. Comme Alison et Peter Smithson l'ont eux-mêmes exprimé : « c'est l'idée de rue, pas la réalité de la rue, qui est importante » [Allison Smithson et Peter Smithson cités par Alonzo, 2013 : 403]. Pour le critique d'architecture Pierre Joly, le

[40] Le Corbusier en particulier, semble avoir eu sur Alison et Peter Smithson une influence déterminante qui transparaît au moins esthétiquement par le caractère « brutaliste » de leurs réalisations respectives [voir par exemple Sbriglio, 2013].

projet sous-jacent de ces architectes résidait dans un abandon de la notion de « centralité » dont la rue était porteuse, tout en conservant sa dimension de réseau :

« En proclamant que le centre était partout, et qu'aucun dispositif architectural ne devait marquer une centralité toujours provisoire, toujours prête à se décentrer, on abandonnait le terrain malaisé, mais disputé de la production de l'architecture comme signe. *On reproduisait l'idée de la rue, sans vouloir en reproduire l'image. La rationalité de la démarche serait à la racine même de son échec* » [Joly, 1979 : 28, en italique dans le texte original]. Ce refus des formes passées avait d'ailleurs été clairement exprimé par les Smithson eux-mêmes :

« Le problème de la ré-identification de l'homme avec l'environnement ne peut être résolu en utilisant les formes historiques de la maison - groupements, rues, squares, pelouses » [Alison Smithson et Peter Smithson cités par Moley, 2003 : 95].

Les problèmes de fonctionnement connus par certaines de ces réalisations ne peuvent pas être ignorés. Près d'une vingtaine d'années après l'échec du projet de Golden Lane, Alison et Peter Smithson concrétisent leur concept architectural des « rues-en-l'air » à l'occasion de l'édification de l'ensemble de *Robin Hoods Garden* (1969-1972), à Londres toujours. Si l'on doit se servir de ce projet comme d'une référence en vue d'évaluer la réussite de ces velléités de « réinvention de la rue », le bilan se révèle alors relativement peu flatteur face à une opération qui, aux yeux des autorités publiques n'a jamais véritablement fonctionné et a relativement « mal vieilli » et qui est en proie à une démolition prochaine[41]. Le regard porté par Françoise Fromonot sur cette opération se révèle à ce titre sans concessions : « Brutaliste par idéologie, social par définition, monumental par réaction, Robin Hoods Garden résulte de la confrontation cruelle entre un projet théorique daté et une institution déclinante, dans un contexte physique inhospitalier » [Fromonot, 2009 : 105]. En élargissant la focale au-delà de cette mise en pratique, Christian Moley émet pour sa part un jugement sévère sur les réalisations d'échelle urbanistique issues de *Team X*, au regard là-encore des ambitions de ces architectes d'explorer des concepts opératoires permettant de faire le lien entre le logement et la ville : « […] les opérations urbaines des Smithson (*Robin Hood Gardens*) ou de Candilis (Toulouse – Le Mirail), trop basées sur une idée de *stem*[42] confondue avec d'interminables coursives avancées comme *rues-en-l'air*, ne parviennent pas à passer pour des ensembles articulant différentes échelles d'espaces sociaux » [Moley, 2003 : 103].

---

[41] Le classement de cette opération en tant que « monument historique » a ainsi été refusé par le Ministère de la culture en 2008 et ce, malgré la forte mobilisation de la « presse architecturale et généraliste » soutenue en cela par des « personnalités éminentes de la corporation des architectes toute tendance confondue et du monde entier » [Fromonot, 2009 : 102].

[42] Le *stem* (tige) est un concept développé par l'architecte Shadrach Woods à l'occasion du concours de 1961 pour la création du quartier de Toulouse-Le Mirail, et qu'il a mis en application avec Georges Candilis et Alexis Josic. Celui-ci sera par la suite complété par un concept complémentaire, le « *web* ». Le critique d'architecture Pierre Joly en explique ainsi la démarche et la logique : « La conviction se faisait chez certains qu'il était indispensable de substituer, au principe de composition (le plan de masse) un principe d'organisation. Pour Woods, ce principe devait être, selon une image organique, une tige, un rameau : « *stem* », une structure continue de communauté sur laquelle viendrait se greffer le logement. Un peu plus tard, la critique du système linéaire [...] imposait l'image du réseau : « *web* », la toile d'araignée. La structure donnerait du même coup le moyen d'arracher l'urbanisme à l'immobilité qui est la conséquence inévitable de la rationalité du projet. Elle ne serait qu'un réseau de droits de passage […] doublé d'une maille technique sur laquelle on pourrait, à tout moment, « brancher » les constructions nécessaires. Le temps faisait sa rentrée comme une « quatrième dimension »… » [Joly, 1979 : 27].

Figure 25 : Carte du stem structurant le vaste ensemble de Toulouse-Le Mirail conçu par l'agence Candilis-Josic-Woods face au dense réseau de rues de la ville héritée. Le contraste saisissant entre deux conceptions urbaines différentes et produites dans des conditions diamétralement opposées : d'un côté le temps long du palimpseste urbain et de l'autre le temps court d'une zone à urbaniser en priorité [Kostof, 1991 : 91].

Plus largement, et au-delà de ces seuls exemples, ces tentatives de renouer avec le caractère enclos de la rue sans renoncer à l'idéal moderniste de libération du sol par des systèmes de dalles ou de coursives semblent *a posteriori* n'avoir que très rarement été couronnées de succès, dans leur intention de la remplacer en tant qu'espace social et comme lieu de déplacement. Tel est en substance le bilan qu'en dresse Spiro Kostof :

"*The bankruptcy of these revisionist interpretations of Modernism's doctrine of an urban street substitute could not be ignored by the late 1970s. By turning whole blocks into isolated citadels, these schemes render the street corridor little more than a glorified service alley. Most damning of all is the ingratitude of the obdurate pedestrian, the supposed beneficiary of aerial passageways and rooftop plazas, who from London to Toulouse can be seen shunning these carefully engineered environments and seeking the ground level when given the opportunity*" [Kostof, 1992 : 239][43].

Eric Alonzo porte de la même manière un regard d'ensemble assez critique sur les réalisations de ce groupe d'architectes, en particulier par rapport à la réalité du renouvellement de paradigme qu'ils ambitionnent, visible dans leur positionnement vis-à-vis de la rue : « Jamais, le Team X ne cherchera, par exemple, à réinstaurer l'association entre la circulation piétonne et motorisée, si ce n'est au travers d'éventuelles relations visuelles. En aucun cas, il ne s'agit pour eux de remettre en cause la condamnation

[43] En plus de l'exemple de *Golden Lane*, l'auteur s'est aussi appuyé sur deux autres exemples d'ensembles londoniens construits sur dalles dans l'après-deuxième guerre mondiale : *Barbican Estate* et *Alexandra Road Estate*.

de la « rue corridor » ou de renouer, d'une manière ou d'une autre, avec un urbanisme fondé sur le tracé des voies. […] Comme à chaque fois où le Team X invoque les précédents historiques ou vernaculaires, il ne s'agit que d'établir des analogies, d'en retrouver les « principes », particulièrement les usages sociaux, tout en refusant d'en reproduire la forme » [Alonzo, 2013 : 403].

Ces éléments de bilans des accomplissements de ces tenants de la « modernité critique » confirment l'impossibilité d'associer ces premières tentatives de renouer avec la rue à un véritable mouvement de « retour à la rue ». On peut néanmoins les considérer comme des signes annonciateurs d'autres réalisations, plus en accord avec les caractéristiques morphologiques classiquement associées aux rues. Les projets d'Alison et Peter Smithson apparaissent alors à bien des égards comme des prototypes d'aménagements urbains d'échelle *meso*, cherchant à se substituer à la rue tout en s'en inspirant pour créer des ponts entre *micro*-résidentiel et *macro*-urbain.

Ces expérimentations urbanistiques vont perdurer encore quelques temps, notamment dans le contexte français comme nous le verrons par la suite, à tel point qu'une issue en faveur d'une réapparition franche de cette forme urbaine qu'est la rue finira aux yeux de certains par devenir inévitable, tant « cette tentative de restituer l'« idée », la « fonction » voire l'« ambiance » des rues traditionnelles, va conduire inévitablement à en reproduire la forme » [Alonzo, 2013 : 403]. Eric Alonzo cite à l'appui l'exemple de la rue commerçante piétonne du Lijnbann (1949-1953), conçue par les architectes néerlandais Jaap Bakema et Jo Van Den Broek pour la reconstruction de Rotterdam, inaugurée en même temps que se constitue *Team X*. Cet avis est partagé par Spiro Kostof qui fait de cette opération l'un des premiers exemples probants d'un « retour de la rue » (« *the return of the street* »), dont il reconnaît le succès mais déplore le fait que l'esthétique et les ambiances urbaines aient si mal résisté aux épreuves du temps [Kostof, 1992 : 240]. Pierre Joly, non sans faire preuve d'une certaine ironie, salue de la même manière le succès d'une opération en phase avec les évolutions de la société et qui a su tirer profit d'un concours d'initiatives :

« Enfermez le Lijnbaan entre quatre murs (fussent-ils quatre parois de bardage) et vous lui découvrirez un autre visage : celui d'un centre commercial. Il faudrait sans doute réfléchir là-dessus, si nous ne voulons pas avoir demain, au lieu d'utopies de la ville sans rue, des nostalgies de la rue sans ville » [Joly, 1979 : 28].

Cet aménagement marque surtout le coup d'envoi de la réalisation massive de rues piétonnes dans les centres des villes européennes, un fait alors relativement nouveau[44].

[44] « Si l'on définit une rue-piétons comme la fermeture à la circulation d'une rue de centre-ville et son réaménagement complet pour le confort du piéton (notamment par la suppression de la distinction chaussée–trottoir), il n'y a aucune rue-piétons en Europe et aux États-Unis en 1950 » [Feriel, 2013][44].

Figure 26 : Vue aérienne de la rue commerçante du Lijnbaan à Rotterdam. Au premier plan, on voit nettement que le secteur piétonnier s'interrompt sur une large voie de circulation [Kostof, 1992 : 241].

Pour revenir une dernière fois à la *Team X* dans son ensemble, l'architecte-urbaniste David Mangin, porte un regard plus compréhensif sur un groupe dont les contributions ont eu à son sens le mérite de s'engager dans la recherche d'articulation entre les constructions et les structures humaines et matérielles qui leur permettent de fonctionner, ou pour le dire plus abruptement, de chercher à faire dialoguer architecture et urbanisme :

« Mais quelles que soient ses erreurs ou naïvetés, le mouvement des *cluster cities* représente un passage obligé pour faire évoluer un Mouvement moderne radical vers plus d'urbanité. Cette recherche de la complexité urbaine, par le biais de coursives ou de formes d'établissements humains à petite échelle,

dément une Charte d'Athènes simplificatrice, qui n'avait que trop tendance à isoler voiries et bâtiments. Portés par une période de reconstruction et de croissance démographique, les tenants des *clusters cities* ont été les derniers à penser conjointement architecture et formes urbaines. Pour le meilleur et pour le pire, ce fut à la fois un âge d'or et un mouvement d'apprentis sorciers » [Mangin, 2004 : 67].

Appréhendées ici au seul prisme du couple Smithson pour leur réinterrogation explicite de la figure de la rue, les expérimentations des membres de *Team X*, aussi nombreuses que variées, demeurent toujours en partie inscrites dans la mouvance fonctionnaliste. Les réflexions autour d'un éventuel retour de la rue dans la production urbaine et architecturale, nées en réponse à une double problématique d'articulation des unités résidentielles, à la fois entre elles mais aussi avec le reste de la ville ne nous semblent pas encore relever d'un « retour à la rue » à proprement parler. L'intérêt de revenir à ces expérimentations, est de montrer qu'à ses balbutiements le « retour à la rue » se présente d'abord comme un retour à une rue « architecturée », pensée comme une extension du logement, mais sans véritable ancrage territorial, voire « réticulaire », au site et à la ville existante. Ce dernier constat est à nos yeux annonciateur d'un « retour à la rue » qui participera d'un renouveau des regards portés sur les rues résidentielles des centralités déjà constituées, dont la comparaison avec les différents « ersatz » évoqués précédemment lui seront généralement plutôt flatteuses, ainsi que le remarquaient déjà Alison et Peter Smithson à propos des réalisations de leurs pairs. Pour maintenant conclure ces lignes sur le *Team X* et son rapport à la rue, nous reprendrons les mots de Marilena Kourniati, pour qui la pensée propre à ce groupe d'architectes représente « à la fois une frontière et un passage entre les deux courants architecturaux – moderne et postmoderne – qui manifestent une conception diamétralement différente : de la « mort de la rue » à la prétention de sa redécouverte » [Kourniati, 1996].

Ces premiers éléments de contexte posés, nous pouvons désormais nous projeter plus avant dans le « retour à la rue » à proprement parler, et en gardant cette dimension internationale. Ce sera par l'intermédiaire d'un faisceau d'auteurs, eux aussi proches ou membres du groupe MARS et participants actifs de la campagne dite du *Townscape*, menée dès 1949 dans les colonnes de l'*Architectural Review* pour faire la promotion de ce nouveau « modèle d'intervention environnemental » [Pousin, 2007]. Contrairement aux Smithson qui ne recourent aux modèles et aux terminologies anciennes, que pour mieux en proposer de nouveaux, ces jeunes architectes et journalistes, vont pleinement s'engouffrer dans une brèche « culturaliste », en puisant leur inspiration dans l'analyse des villes « anciennes » à l'instar d'un Camillo Sitte. Ils offriront de notre point de vue, les premières contributions significatives à une forme de retour visuel et esthétique à la rue, par l'exaltation du « charme pittoresque » des rues des centres-bourgs des villes européennes. Celle-ci se fera en opposition avec la démonstration du caractère « chaotique » des développements issus d'une suburbanisation rendue possible par une motorisation massive des ménages, transformant aussi bien les paysages urbains londoniens que les campagnes anglaises.

b. Le *Townscape* à l'avant-garde de la promotion d'une esthétique viaire « pittoresque »

Encadré 1 : Sur l'approche pittoresque dans l'aménagement viaire

Dans le champ de l'urbanisme, le pittoresque apparaît comme une notion complexe et fluctuante, y compris au cours de ces dernières décennies [Hebbert, 2008]. D'abord relatif à la peinture, le terme pittoresque qualifie en effet littéralement « ce qui est digne d'être peint » ou ce « qui frappe la vue par son caractère, son originalité » [Académie française, 1992]. Comme catégorie esthétique, à l'opposé du « beau » qui se caractérise par « l'harmonie la grandeur, la continuité des lignes », le pittoresque représente « la rupture, la diversité, le contraste et l'enchevêtrement des éléments » [Leniaud et Bouvier, 2002 : 32].

Au-delà de ces considérations esthétiques, qualifier quelque chose de « pittoresque » demeure le plus souvent extrêmement valorisant pour son destinataire. De fait, « le pittoresque est donc à la fois inhérent à la réalité et totalement subjectif, c'est une manière de se représenter une scène, un artifice pictural. La représentation du pittoresque comme la représentation du beau découle d'une sélection opérée par l'artiste » [Leniaud et Bouvier, 2002 : 32]. Si l'on cherchait à retracer une tradition « pittoresque » de l'urbanisme viaire, celle-ci trouverait son épanouissement vers la fin du XIX^{ème} siècle, dans les manuels d'urbanisme de l'autrichien Camillo Sitte et du bourgmestre belge Charles Buls. Pour le premier cité, considéré par certains comme "*the father of modern picturesque planning*" [Dover et Massengale, 2013 : 13] son approche pittoresque est à appréhender "*in a pictorial rather than romantic sense – that is, '… structured like a picture and possessing the formal values of an organised canvas*' » [Georges R. Collins et Christiane Crasemann Collins cités par Carmona *et al.*, 2010b : 179‑180]. Appliqué à la rue, le pittoresque prendrait ainsi pour Camillo Sitte la forme de ces rues encloses et sinueuses qu'il préconise par ailleurs [Sitte, 1996 : 91] :

"*If the meandering street is more picturesque, the straight one is monumental; but we cannot subsist on monumentality alone, and it would be desirable that the builders of modern cities do not abuse the one or the other, but make use of them both as appropriate, in order to give to each district which they lay out an aspect in conformity with its purpose*" [Camillo Sitte cité par Moughtin, 2003 : 139‑140].

Malgré ces discours sur la rue, l'attention de Camillo Sitte n'en reste pas moins principalement centrée sur la place, contrairement à son homologue belge Charles Buls, qui traitera plus particulièrement de la rue. Ainsi, « Buls ne présente plus la ville comme un simple ensemble de places, mais plutôt comme une articulation de ces différentes places autour de l'organe majeur que devient la rue » [Orillard, 2003]. Cette conception de la rue apparaît pour lui aussi étroitement liée à une appréhension pittoresque :

« S'il est vrai que le beau pittoresque résulte d'effets de contraste, de l'accentuation de certaines formes procurant l'impression de grandeur, de la parfaite adaptation aux conditions de milieu, de l'imprévu qui provoque notre curiosité et renouvelle nos sensations, on peut dire que cette longue voie sinueuse, où nous croyons retrouver les traces des générations qui les ont parcourues pendant des siècles, est une artère vitale de notre vieille ville et un des traits de sa beauté » [Charles Buls cité par Orillard, 2003].

L'après-deuxième guerre mondiale sera, en Angleterre, marquée par un *revival* des débats sur le pittoresque et ses rapports avec l'architecture moderne [voir Alonzo, 2013 : 404, 409]. Dans le champ de l'urbanisme la notion même de pittoresque est aujourd'hui intimement associée au travail de Gordon Cullen, ainsi que peut en témoigner cette citation de Cliff Moughtin : "*Clearly many of the towns and cities most admired are picturesque, in the sense that they are capable of analysis using Cullen's techniques for expressing serial vision"* [Moughtin, 2003 : 5][45].

Au sortir des années 1940, alors que le milieu urbanistique et architectural anglais est agité par la question de la reconstruction des quartiers détruits par les bombardements de la deuxième guerre mondiale (*Blitz*), la revue anglaise *Architectural Review* (*AR*) devient, en raison de l'implication de ses membres au sein du groupe MARS précédemment évoqué[46], un des organes de transmission des CIAM et des nouveaux questionnements qui les parcourent. Comme nous avons commencé à le voir avec l'exemple des Smithson dans les paragraphes précédents, le groupe MARS jouera un rôle moteur dans les transformations et perturbations que connaîtront les CIAM, comme en témoigne le fait que cette antenne britannique ait été l'organisatrice de deux des congrès de l'immédiate après-deuxième guerre mondiale[47].

L'*AR* et ses membres participeront donc activement à la remise en cause des fondements autour desquels s'était constitué le Mouvement moderne. C'est ainsi que, plus qu'un simple organe de transmission, l'*AR* s'impose progressivement comme un vecteur de contestation de l'urbanisme fonctionnaliste, par l'impulsion de campagnes éditoriales de grande ampleur dont celle dite du *Townscape*. Cette dernière se poursuivra jusqu'au début des années 1970 et en représente certainement l'exemple le plus célèbre, avec la diffusion la plus importante et *in fine*, la plus grande influence sur les évolutions prises par le champ urbanistique dans son ensemble. Ses répercussions en France dans le champ du paysagisme [Pousin, 2007], et en particulier aux Etats-Unis derrière la bannière de l'*urban design* [Orillard, 2009, 2010] ont fait l'objet d'évaluations récentes. Ces dernières mettent en avant le renouvellement des outils de l'urbanisme que ces campagnes ont accompagné, en même temps qu'elles ont participé de leur impulsion.

Le bouleversement du comité éditorial de l'*AR* s'est donc produit à un moment stratégique, alors que le discours fonctionnaliste se trouve profondément réinterrogé y compris chez ceux qui en ont été les partisans. C'est dans ce cadre et dans ce contexte « où s'exprimait le besoin de renouveler les principes et les outils des professionnels » [Pousin, 2007] que se met en place la campagne dite du *Townscape*, impulsée par Hubert de Croning Hastings, à la fois co-propriétaire et co-éditeur de la revue. Ce dernier sera en 1949 l'auteur d'un essai théorique sur la notion de *Townscape*, donnant par là le véritable coup d'envoi de cette rubrique. L'enjeu soulevé par son article consiste ainsi pour Eric Alonzo à « réinscrire l'architecture moderne anglaise dans les origines les plus savantes de la tradition nationale du pittoresque » [Alonzo, 2013 : 409]. Néanmoins, et comme il le précise, « ce militantisme en faveur d'une réactivation de la doctrine pittoresque est moins un historicisme qu'une tentative de reconstruire la relation organique entre architecture et urbanisme que les modernistes avaient démantelée » [Alonzo,

[45] Pour une historiographie détaillée des rapports entre pittoresque et conception viaire, se référer plus particulièrement à la thèse d'Eric Alonzo, particulièrement riche en la matière [Alonzo, 2013].

[46] James Maud Richards, qui devient rédacteur en chef de l'*Architectural Review* après la seconde guerre mondiale, prend à la même période la tête du groupe MARS, illustrant bien les connexions qu'il existait alors.

[47] Dont notamment le premier, le CIAM VI de *Bridgewater* de 1947 ainsi que le CIAM VIII d'*Hoddesdon* en 1951.

2013 : 409]. De cette campagne du *Townscape*, ce ne sont pas tant ces considérations sur le beau et l'esthétique que nous retiendrons, que la définition proposée par la suite dans un ouvrage éponyme par Gordon Cullen. Architecte-illustrateur lui aussi proche du groupe MARS, il a été recruté à l'*AR* pour relayer de manière régulière la nouvelle politique éditoriale promue. Pour Gordon Cullen le *Townscape* traite des interactions spatiales et visuelles entre les différents éléments constitutifs de la ville. Son idée principale vient du fait que l'addition et l'agencement particulier de plusieurs bâtiments permet d'obtenir des effets visuels et émotionnels beaucoup plus puissants que ne peut le produire un bâtiment isolé. L'étude d'un bâtiment relève certes d'une expérience singulière mais sa confrontation avec d'autres rend pour lui possible la création d'un art différencié de l'architecture : le « *Townscape* », qu'il présente comme un « art des relations » [Cullen, 1971 : 7], complémentaire, mais non subordonné à un savoir scientifique et technique[48].

A partir de 1954, Gordon Cullen est rejoint par un jeune journaliste, l'anglais Ian Nairn, qui apporte sa touche personnelle à la campagne, et marque lui aussi l'histoire de la revue. Bien qu'ils n'aient pas été les seuls à la faire vivre, ils apparaissent néanmoins comme les deux principaux animateurs de cette rubrique du *Townscape* qui perdurera, malgré leur départ, dans les colonnes de *l'AR* jusqu'au début des années 1970 : Gordon Cullen quittant la revue en 1959 et Ian Nairn en 1969 [Orillard, 2009 : 288]. Et, même si différentes campagnes ont coexisté au sein de l'*AR* durant ces années d'après-guerre très riches, *Townscape* s'avère « de loin, la plus importante de toute » [Orillard, 2010 : 219]. Nous nous focaliserons sur cette campagne pour la période correspondant sensiblement à l'implication de Gordon Cullen au sein de la revue, de son arrivée à la fin des années 1940 jusqu'à son départ à la fin des années 1950. Ses articles, ainsi que ceux d'Ian Nairn incarnent des volets cohérents et complémentaires d'un renouvellement plus général des regards portés sur la rue pendant cette décennie, visible dans le positionnement de l'*AR*. Plus spécifiquement, nous analyserons leurs contributions « majeures », republiées sous la forme d'ouvrages autonomes : *Outrage* et *Couter-Attack Against Subtopia*, édités par Ian Nairn et publiés respectivement en 1955 et 1957, ainsi que *Townscape*, recueil d'articles de Gordon Cullen parus entre 1947 et 1959 [Orillard, 2010 : 18], lui-même édité en 1961[49].

Comme énoncé précédemment, la campagne du *Townscape* trouve naissance dans un contexte international qui tend vers une réorientation des principes urbanistiques fixés par les architectes du Mouvement moderne. Dans le contexte anglais, et plus précisément londonien au sein duquel gravitent les membres de l'*AR*, le principe du *precinct,* vaste enclave protégée d'une circulation automobile contenue à ses marges par l'intermédiaire de larges voies de transit [Mangin, 2004 : 45], polarise la réflexion en matière d'organisation des circulations. Ce concept urbanistique a été popularisé par les études d'Alker Tripp, alors responsable de la gestion du trafic londonien, et synthétisées dans un ouvrage paru en 1942, *Town Planning and Road Traffic*. Le géographe Peter Hall en résume les traits saillants :

"*Instead of main city streets which served mixed functions and which had many point of access to local streets, thus giving rise to congestion and accidents, Tripp argued for a hierarchy of roads in which*

[48] En voici d'ailleurs la définition la plus explicite qu'en donne ce dernier : "*If I were asked to define townscape I would say that one building is architecture but too buildings is townscape. For as soon as two buildings are juxtaposed the art of townscape is released. Such problems as the relationship between the buildings and the space between the buildings immediately assume importance. Multiply this to the size of a town and you have the art of environment* […]" [Cullen, 1971 : 133].

[49] Cet ouvrage fera l'objet de plusieurs rééditions, et en 1971 d'une nouvelle version, sensiblement raccourcie, logiquement intitulée *The Concise Townscape*. C'est sur cette dernière version, la plus diffusée, que nous nous sommes appuyés.

main arterial or sub-arterial roads were sharply segregated from the local streets, with only occasional access, and also were free of direct frontage of development" [Hall, 1992 : 48].

Stephen Marshall met de la même manière en avant le changement complet du rôle attribué aux grands axes de circulation contenu dans les propositions d'Alker Tripp, au sujet desquelles il affirme qu'elles ont, "*in a sense, turned the road system itself upside down. Formerly major streets became backwater access roads or pedestrian precincts. The most important traffic routes were no longer streets*" [Marshall, 2005 : 5][50].

Ces principes seront ainsi rapidement repris, et mis en application pour la reconstruction de Londres après la deuxième guerre mondiale, dans la lignée du *County of London Plan* de 1943 réalisé par Patrick Abercrombie et John Henry Forshaw, et de son équivalent à l'échelle régionale cette fois, également sous la houlette de Patrick Abercrombie en 1944. Pour Peter Hall "*together these two plans of 1943-4 represent the culmination of Abercrombie's planning concepts, and nowhere more than in their treatment of traffic*" [Hall, 1982 : 58]. Les objectifs qu'ils poursuivaient ne se limitaient en effet pas seulement à un double objectif de fluidification et de sécurisation du trafic automobile, mais s'appuyaient plus justement sur sa gestion pour les mettre au service d'autres visées d'orientation plus sociales :

"First, of course, he wanted to improve traffic flow and to reduce or eliminate congestion. This could be achieved only by a new system of free-flowing roads. Second, he wanted to reduce the danger and the environmental intrusion that traffic represented whenever it penetrated into living or working areas. […] Third, he wanted to use road planning, together with open-space planning and the removal of extraneous industry from residential areas, to define new, more homogeneous areas for living or working. Thus, the precincts would also be areas of social cohesion; they would be living communities or neighborhoods. Bringing these elements together, Abercrombie achieved a remarkable synthesis: a concept of a city replanned on organic principles, with cells and arteries, in which each part performed its proper function as a member of the whole urban body" [Hall, 1982 : 59].

[50] Comme Stephen Marshall le fait par ailleurs remarquer, certaines de ses recommandations sur la manière dont les rues doivent être réaménagées sont précédées de la formule introductive, "*From the traffic point of view*", qui en dit long sur la finalité attendue de ces réaménagements : "*With hindsight, this point of view seems to have been built into much of urban planning policy in the second half of the twentieth century, often appearing to have priority above all others. And as a central plank of Modernist policy it was adopted enthusiastically by engineers, architects and planners alike*" [Marshall, 2005 : 6].

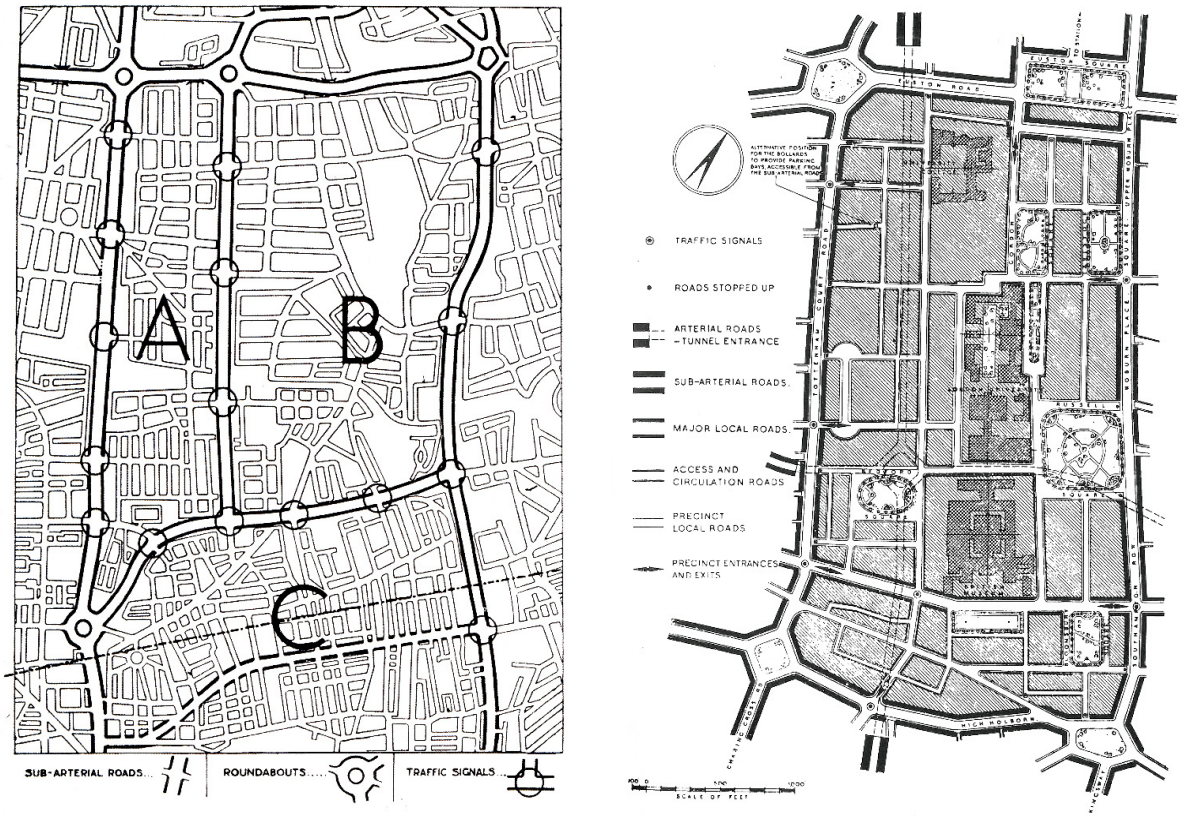


Figure 27 : Mise en regard réalisée par Peter Hall d'une illustration du principe des precincts proposés par Alker Tripp pour Londres, et sa reprise dans le County of London Plan *d'Abercrombie et Forshaw pour le quartier de Bloomsbury, une vingtaine d'années avant que celui-ci ne soit revisité par le rapport Buchanan [Hall, 1982 : 46, 47].*

La solution préconisée consiste en une stricte hiérarchisation du réseau viaire, au service de la création de precincts dont le principe a été emprunté à Alker Tripp, préfigurant sous bien des aspects le modèle formalisé au sein du rapport Buchanan[51] :

"More particularly, Abercrombie saw the need for a hierarchy of roads both to move traffic effectively and to perform the vital job of reinforcing the organic structure of the city. The topmost level of the hierarchy would be a new system of arterial roads built for through traffic on motorway principles, with limited access and segregation from other traffic. A second level would consist of subarterial roads adapted from the existing system, serving as distributors from the arterial and also separating residential and other areas. A third level would consist of the strictly local roads in these precincts, which would connect with the subarterials at control junctions" [Hall, 1982 : 59‑60].

[51] A partir de là, certains éléments demeurent peu clairs, ou au moins sujets à controverses, quant aux différences entre ces modèles, notamment en ce qui concerne la possibilité laissée aux automobiles de pénétrer dans ces « enclaves ». Ainsi, pour Donald Appleyard, le modèle Buchanan "*differed from ealier British concepts of creating « precincts » because environmental areas were not to be traffic-free. They were simply to be places where the quality of the environment would be a dominant concern*" [Appleyard, 1981 : 152]. A l'opposé, pour Peter Hall, la vocation du *precinct* n'est pas d'être une zone piétonne, mais une zone "*barred to through traffic*" [Hall, 1982 : 59]. Cette deuxième affirmation nous semble toutefois plus en phase avec celle des membres de l'*AR* (cf. *Figure 28*).

Avec très vraisemblablement d'autres justifications en tête, les tenants de l'*AR* et du *Townscape* vont dans l'ensemble adhérer à ces différents principes d'organisation du réseau viaire où la circulation n'est en aucun cas facilitée mais n'est pas non plus exclue, juste discrètement gérée, alors que l'essentiel du trafic est relégué en périphérie. La mise en œuvre de ces secteurs protégés constitue en effet pour eux une opportunité pour permettre de repenser leur intérieur dans une esthétique plus conforme à celle d'une ville pré-automobile. Un certain fonctionnalisme viaire perdure donc ici et il est simplement mis au service d'une autre vision urbaine. Le concept du *precinct* sera ainsi repris dans le titre d'un des tout premiers articles de Gordon Cullen au sein de la revue, *Westminster regained : Proposals for the Replanning of Westminster Precinct* (1947), proposant une réorganisation du pourtour de l'abbaye de Westminster suivant les principes précédemment énoncés. Cet article est aussi dans le même temps l'occasion pour les membres de *l'AR* de se réapproprier le concept et d'en définir leur propre acception. C'est ce que nous explique Erdem Erten, dans sa thèse sur l'*AR* et ses campagnes éditoriales de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, où il remobilise certains passages de l'article évoqué :

"*AR insisted on differentiating what a precinct meant in town planning terminology and its own definition. The precinct for AR "has come to define an area of either single or varied function, from which through-traffic is purposely debarred" and has several pedestrian zones that are accessed by minor service roads that allow "each street, yard and greens [express] its purpose or personality" that traffic can easily destroy. With this definitions AR was trying to differentiate its own use of "precinct" from the connotations of the "neighborhood unit" that was usually defined according to statistical data, such as the number of schools, density and the population it catered for*" [Erten, 2004 : 61] .

L'adoption de ces principes d'organisation des circulations est donc pour l'*AR* moins au service d'une organisation socio-spatiale sous-jacente comme cela pouvait être le cas chez Patrick Abercrombie, ou d'une amélioration des conditions de circulations et d'une meilleure sécurité des résidents ainsi que le proposait Alker Tripp, que, dans une perspective de « libération » automobile de ces espaces publics afin de favoriser leur épanouissement comme paysage urbain. Cette conception du *precinct* se retrouve particulièrement bien illustrée dans un autre article légèrement postérieur de Gordon Cullen, intitulé *Legs and wheels*, repris dans *The Concise Townscape*. Les premières lignes de cet article s'inscrivent dans le registre d'une étude de cas, et sont consacrées à poser le décor de la rue considérée. Les suivantes mettent quant à elles l'accent sur la question du traitement esthétique et fonctionnel des sols, asservis à l'usage intensif de l'automobile, et sur laquelle l'essentiel des efforts de réflexion et d'intervention sera par la suite concentré :

"*The street scene is bounded by sky, walls and road. The sky, ever changing, the walls, old and crumbling or sharp and new; variety of style and contour, texture, colour and character. The floor – a monotone of tarmac. Headed by the fire engine and ambulance, the motor-car has penetrated every crack and crevice of our cities, lanes, yards, and courts. All the richness and variety of the floor has been submerged in the traffic flood and inhabitants of buildings venture out at their peril, making their way by means of islands, refuges, safety zones and beacons*" [Cullen, 1971 : 121].

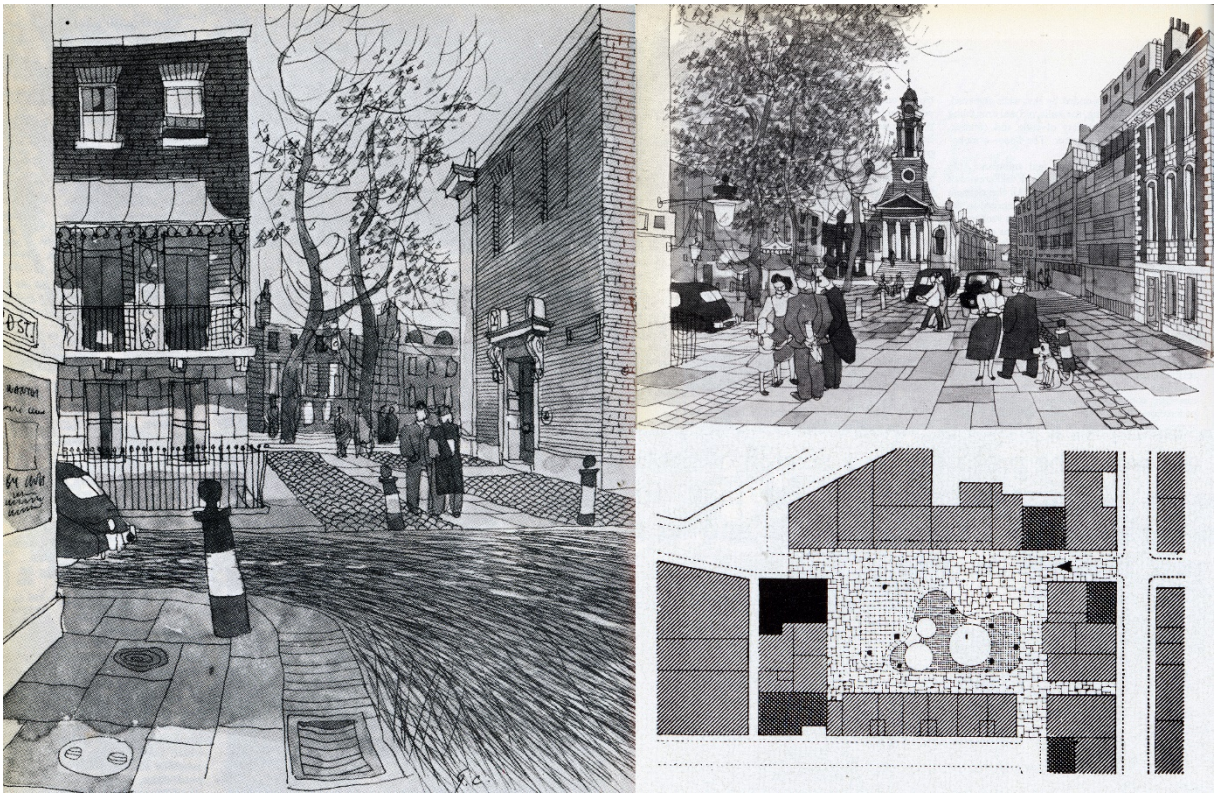


Figure 28 : Montage des différentes illustrations qui accompagnent l'article de Gordon Cullen Legs and wheels (dessins et plan). La flèche sur le plan en bas à droite renvoyant au point de vue de l'image en haut à droite. Le hors-champ du paysage urbain offert à la voiture que l'on voit sortir de l'image de gauche, nous semble révélateur du caractère de relative impensée à laquelle cette question est reléguée au cours de la première période du Townscape [Cullen, 1971 : 120-122].

Le "*precinct*" considéré ici est à l'échelle d'une place publique, illustrant bien la réinterprétation faite des propositions d'Alker Tripp à l'aune des préoccupations esthétiques à l'échelle d'un espace perçu qui animent Gordon Cullen. Les grands principes d'organisation des circulations propres aux *precincts* semblent néanmoins respectés par ce cas « idéal-typique », dont l'ancrage territorial n'est pas précisé, pas plus que le contexte urbain dans lequel il vient s'insérer. La forte présence de piétons, le caractère urbain de la scène et la présence d'un monument, laissent toutefois entendre qu'il s'agit bien d'un secteur urbain central. De manière intéressante les mesures proposées vont dans le sens d'une double modération du trafic par des restrictions d'accès et des vitesses grâce notamment à l'emploi de revêtements de sols adaptés aux caractères des lieux et non pas aux seules « nécessités » du trafic. En revanche, l'aménagement des lieux dans lesquels ce trafic est clairement dévié (cf. *Figure 28* ; image de gauche), n'est pas abordé. La question du traitement du sol pour maîtriser l'automobile dans un espace donné apparaît là comme l'enjeu majeur, bien plus que les questions de circulation qui ne peuvent s'envisager que dans le cadre d'une réflexion multiscalaire adaptée au réseau viaire[52]. Le « retour à la rue » illustré ici se présente finalement comme un retour à un environnement urbain dans lequel l'automobile demeure un mal nécessaire mais qui ne doit pas entraver l'agrément fonctionnel et

[52] Cette attention au sol revient ainsi à de nombreuses reprises dans les articles de Gordon Cullen, dont certains lui sont entièrement dédiés [Cullen, 1971 : 53; 128-131], en ce que celui-ci représente à ses yeux "*one of the most powerful agent for unifying and joining the town*" [Cullen, 1971 : 53].

esthétique d'espaces publics - et en particulier les places - qui doivent rester conçus « à l'échelle des piétons ».

Les deux articles évoqués précédemment correspondent à ce que Clément Orillard identifie comme la première période des discours produits par la campagne du *Townscape*, fortement liée à la reconstruction d'après-guerre, et caractérisée par le double usage de "*proposals made by the review itself and studies on different types of urban spaces*" [Orillard, 2009 : 288]. La deuxième période, plus courte, s'étend elle de 1953 à 1955 et s'axe principalement sur la question des *New Towns*, villes nouvelles anglaises planifiées au sortir de la deuxième guerre mondiale [Frampton, 2009 : 282]. Comme le note Clément Orillard, le contenu des articles parus dans la rubrique *Townscape* « évolue en fonction des politiques publiques en matière d'urbanisme au Royaume-Uni. C'est ainsi que l'année 1953 est marquée par la montée en puissance d'une critique acerbe des « échecs » de la politique des villes nouvelles, qui est suivie de l'étude de petites villes historiques comme autant de cas exemplaires sans que les articles thématiques disparaissent » [Orillard, 2010 : 218]. Pourtant, bien qu'elles aient essuyé le feu des attaques de l'*AR*, du point de vue de l'organisation du réseau viaire proposé, ces villes nouvelles ne sont finalement pour Eric Alonzo pas si éloignées des principes prônés par le *Townscape*, avec l'exemple de la ville nouvelle d'Harlow[53] construite au nord de Londres à l'appui :

« Le centre d'Harlow est formé d'un maillage de voies piétonnes bordées de commerces, ainsi que d'une place plantée sur laquelle s'installent les tentes du marché (Market Place). Par ailleurs, la présence de portiques en rez-de-chaussée, l'usage de la brique et, plus largement, l'organisation de vues fermées, évoquent le caractère des rues anciennes, fidèle aux préceptes du *Townscape* […] Toutefois, pour certains, il ne s'agit que d'un simple changement de décor qui ne remet pas fondamentalement en cause les principes des Ciam, […] Ces rues piétonnes aux allures traditionnelles, s'inscrivent bien dans un système viaire purement fonctionnaliste : les voies de transit contournent des *precincts* [quartiers, zones] où la circulation automobile n'est admise que sur des voies de desserte ou de service, suivant un principe revendiqué très tôt par les hérauts du *Townscape* » [Alonzo, 2013 : 404].

[53] Celle-ci ayant été conçue par l'anglais Frederick Gibberd, que Clément Orillard présente en effet comme un « praticien anglais proche du « Townscape » » [Orillard, 2010 : 386]

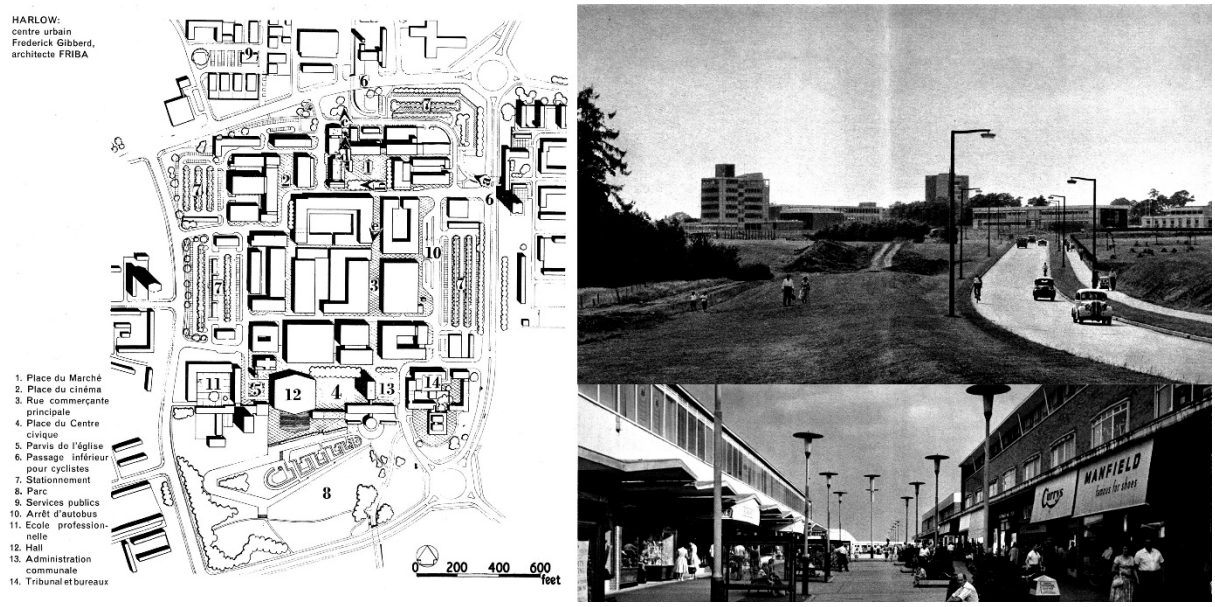


Figure 29 : Montage du plan du centre-ville de Harlow accompagné de deux vues : l'une sur le centre-ville piéton et une autre sur les routes reliant les ensembles résidentiels [[s.n.], 1961 : 26, 26, 29][54].

Ce parallèle, aussi surprenant qu'il puisse paraître de prime abord tant les villes nouvelles auront fait l'objet de critiques de la part des membres de l'*AR*[55], semble néanmoins judicieux dans la perspective que nous poursuivons. Le rapport Buchanan fait là encore office de pivot entre ces deux manières d'appréhender la ville, qu'incarnent les modèles du *Townscape* et celui des *New Towns*, pourtant *a priori* éloignées au niveau de leurs référentiels urbanistiques : en schématisant l'esthétique « pittoresque » et le caractère « organique » des centre-bourgs européens pour le premier [pour une généalogie plus précise voir par exemple Ellin, 1999 : 61] et un mélange de cités-jardins « howardiennes », d'architecture « moderne » et d'urbanisme fonctionnaliste pour les seconds (cf. *Figure 30*).

[54] La description du système de circulation offerte dans l'article dont ces illustrations sont extraites met en avant deux caractéristiques majeures du réseau viaire : séparation des circulations entre piétons/cyclistes et automobilistes bénéficiant chacun de leur réseau séparé et une stricte hiérarchisation des voies limitant au maximum les croisements pour les voies des niveaux supérieurs, et ne laissant la desserte des habitations qu'aux voies du niveau le moins élevé [[s.n.], 1961 : 30-31].

[55] Voir par exemple [Cullen, 1971 : 132-139] ; ou encore l'article de James Maud Richards paru dans le même numéro de l'*AR* sous le titre explicite de *The failure of the New Towns* [cité par Erten, 2004 : 111].

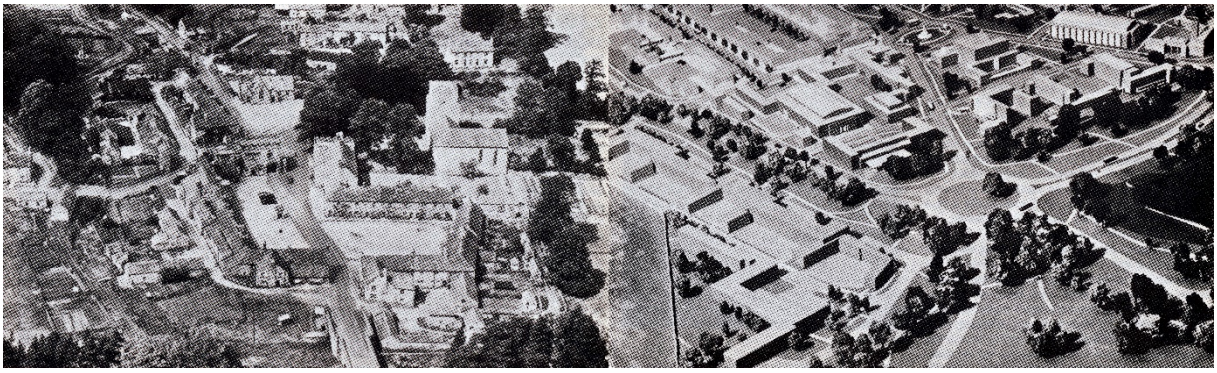
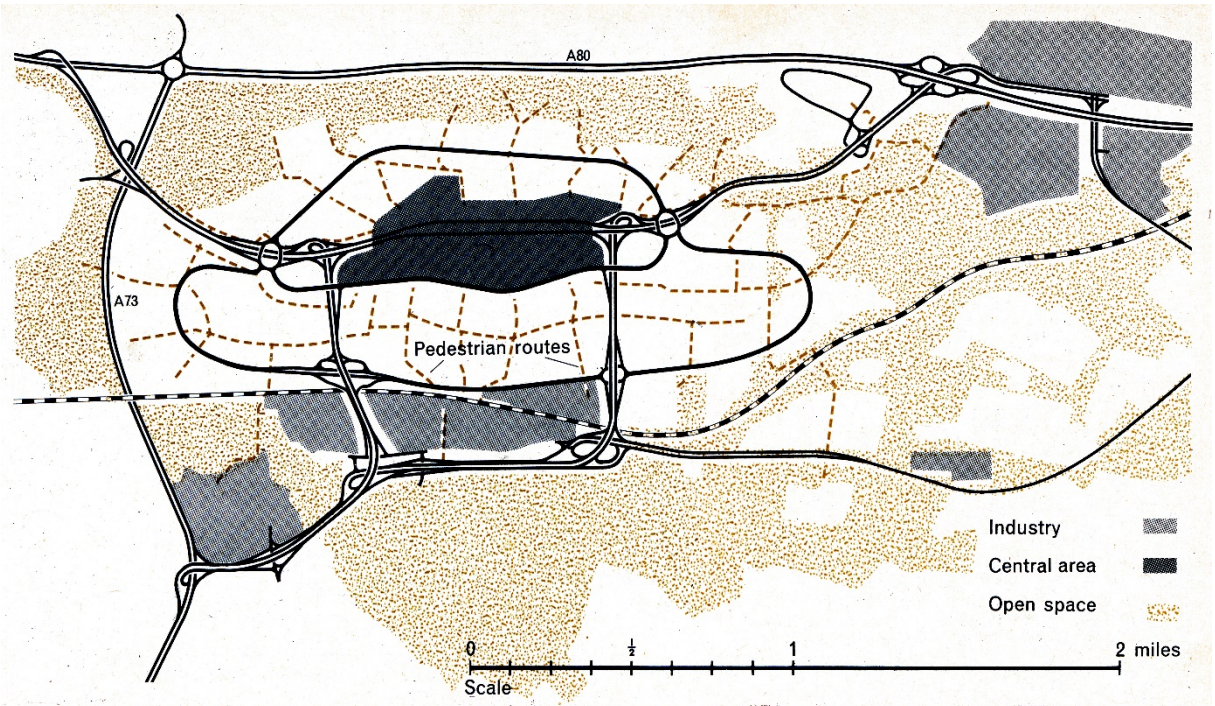


Figure 30 Une opposition de style proposée par Gordon Cullen entre le centre-bourg d'un village anglais « traditionnel » et le centre projeté de la ville nouvelle de Crawley, accompagnée des commentaires suivants : "The approaches to planning seem to be diametrically opposed. In the first the village is treated as an urban space in contrast to the surrounding countryside; it has no tree and it is paved. […] The approach at Crawley appears to be a pure recoil from the physical condition of traffic and the overcrowding in the metropolis. […] All the elements are there but the insistence on isolation is such that we are left with what we started with: a collection of roads, trees and buildings" [Cullen, 1971 : 138-139].

Le rapport Buchanan dresse ainsi un bilan positif de ces *New Towns* en matière d'organisation des circulations. Si leur faible anticipation de l'augmentation massive qu'allait connaître la motorisation des ménages au cours des années d'après-guerre leur y est toutefois reprochée, ces opérations s'avèrent en effet, dans leur esprit, en phase avec les préconisations du rapport :

"[…] the layout of the New Towns has a number of clear advantages over our older towns. The fairly simple clear-cut groupings of residential, industrial, and central shopping and business areas have made simple movement patterns with longer journeys concentrated on to defined networks. The residential areas have been carefully protected from flows of through traffic or cross-filtration by drivers seeking short cuts. In the town centers, always the most difficult problem, a variety of interesting layouts has been produced. They were all designed to provide pleasant and efficient surroundings free from domination of car traffic" [Ministry of Transport, 1964 : 202].



71. Cumbernauld New Town. The primary network showing the independent pedestrian routes filtering through the residential areas to the elongated town centre. Note the high-powered character of the network, with the main link passing underneath the centre.

Figure 31 : Le plan de la ville nouvelle de Cumbernauld tiré du rapport Buchanan [Ministry of Transport, 1964 : 204], *salué pour son ambitieuse prise en compte de la question automobile. Les solutions urbanistiques et techniques retenues "incarnent" relativement bien les grands principes promus par le rapport : "Yet Cumbernauld is by no means designed for motorized movement and nothing else. In addition to its good accessibility the design seeks to establish an equally good environment. A deliberate feature has been a general concentration of development as compared with the earlier New Towns so that the pedestrian can reach the centre more easily. It will be seen that in a sense the whole town is a gigantic Radburn layout" [Ministry of Transport, 1964 : 205].*

Ressortent bien ici des accointances entre le système d'organisation du trafic automobile promu par les auteurs du rapport Buchanan et que suggère l'*AR* par l'intermédiaire de sa campagne du *Townscape* et des contributions de Gordon Cullen. Ainsi pourrait-on dire en résumé que malgré des différences d'échelles évidentes, comme cela a été illustré par le passage d'une place publique de quartier à la conception d'une ville nouvelle prévue pour accueillir plusieurs milliers d'habitants, une même philosophie de gestion de la circulation automobile perdure. C'est en effet la même idée de restreindre le plus possible l'accès du trafic automobile aux espaces publics prévus pour être fréquentés par des piétons en le reléguant en périphérie, de manière à ce qu'il interfère le moins possible avec la vie urbaine « de quartier ». Il n'est dès lors plus si surprenant que le rapport Buchanan ait reçu un accueil très favorable au sein de la revue, où ce dernier a fait l'objet d'un compte-rendu élogieux sous le titre de *The environmental street* :

"Perceiving the affinity to Townscape ideals, AR applauded the report […]. For the editors, the Buchanan report would help in the creation of the environmental street. It would put the pedestrian's priorities in front of the privileged driver's. By discouraging motor traffic apart from public transportation, it would help create an environment shaped according to pedestrian values" [Erten, 2004 : 150].

Prise cette fois sous un angle critique, cette analyse est d'ailleurs partagée par Eric Alonzo : « […] le dispositif viaire qui permet la recréation d'un paysage de rue traditionnelle n'est guère différent de celui prôné par la Charte d'Athènes dont le rapport Buchanan, même s'il se veut d'abord réformiste, reprend les principes fondamentaux de hiérarchisation des voies et de séparation entre l'automobile et le piéton » [Alonzo, 2013 : 406].

On en arrive en fin de compte à une situation qui pourrait se résumer de la manière suivante : alors que les *New Towns* sont sévèrement critiquées par les tenants du *Townscape*, elles sont dans le même temps perçues de manière élogieuse par les auteurs du rapport Buchanan, lui-même très positivement reçu dans les colonnes de l'*AR*. Ce paradoxe apparent marque surtout le fait que la critique ne portait pas tant sur l'organisation du réseau viaire de ces *New Towns*, que sur des considérations liées au faible caractère urbain des formes urbaines produites. Cela rejoint d'autres observations sur la teneur des critiques dont ont fait l'objet ces *New Towns* de la part des membres de l'*AR* :

"*Yet, for Richards and Cullen, this low density and landscaping meant Harlow and the other New Towns were not towns at all, but merely suburban housing estates isolated from each other by functionless green spaces and large-scale road systems*" [Alexander, 2009 : 113].

Ces quelques remarques invitent d'abord à relativiser la portée du discours formulé en matière de conception et d'organisation viaire lors de ce premier temps de la campagne du *Townscape*, encore loin de constituer un modèle affirmé et cohérent, ainsi que l'analyse que nous en avons faite précédemment, au seul prisme des articles de Gordon Cullen, pouvait parfois le laisser entendre. Ceux-ci s'avèrent principalement focalisés sur une approche fondamentalement esthétique du « paysage urbain ». Bien que matériellement présente dans la réflexion et les illustrations, la rue est limitée à sa dimension de décor propice aux interactions sociales, au sein duquel la circulation automobile apparaît comme une « nuisance » à contenir dans les centres urbains. Le paysage urbain du trafic détourné dans les voiries dédiées périphériques à ces *precincts,* apparaît de son côté à l'état d'« impensé », témoignant du fait que la dimension « réseau » de la trame viaire ne semble pas véritablement faire partie de ses préoccupations[56]. Dans cette optique, l'analyse du rapport Buchanan proposée par Eric Charmes apparaît particulièrement éclairante :

« Ainsi, le rapport Buchanan, publié en Angleterre en 1963 et souvent présenté comme une remise en cause de l'urbanisme « moderniste », s'inscrit en réalité dans une dynamique d'adaptation du principe de séparation de l'habitat et du trafic, au regard nouveau porté sur les rues traditionnelles et sur leur mixité fonctionnelle. Colin Buchanan ne s'éloigne de son idéal que par pragmatisme, constatant que dans certaines rues où le trafic est faible, automobiles et piétons peuvent cohabiter sans réelle difficulté » [Charmes, 2000 : 57].

Pour aller maintenant plus loin dans l'interprétation, cette relative non-cristallisation des débats autour des questions de circulation semble témoigner du fait que l'avènement de l'automobile comme objet exerçant un « monopole radical sur l'espace de la ville » [Dupuy, 1995 : 51] ne représente alors en

[56] Là encore, le parallèle avec les travaux de Camillo Sitte peut sembler opportun, ce dernier se refusant aussi à faire l'analyse de trames viaires, du fait que cela ne relève pas, à son sens, du travail de l'« artiste » : « Un réseau de rues ne sert jamais que la circulation, et certainement pas l'art, car il ne peut être perçu par les sens, ou embrassé du regard, sinon sur le plan. […] N'est important pour l'art que ce qui peut être vu et embrassé du regard, c'est-à-dire chaque place ou chaque rue prise séparément » [Sitte, 1996 : 97]. Les filiations entre les pensées de Camillo Sitte et de Gordon Cullen demeurent quoiqu'il en soit nombreuses [voir par exemple Carmona *et al.*, 2010b : 177, 184 ; Orillard, 2010 : 63-71]

Europe qu'un phénomène relativement nouveau (cf. *Figure 35*). La question de son intégration en milieu urbain par l'intermédiaire d'un réseau de rues (existantes ou projetées) n'avait alors, jusqu'au début des années 1960, que rarement été abordée dans toutes ses implications urbanistiques.

Ces questions d'organisation et d'aménagement du réseau viaire automobile, en grande partie évacuées au cours du premier et du deuxième temps de la campagne du *Townscape*, consitueront néanmoins un enjeu fort de son troisième et dernier temps. Cette nouvelle inflexion se fera en particulier sous l'égide du journaliste, Ian Nairn, dont les apports participeront à détourner l'attention des seuls cœurs de villes (anciennes et « nouvelles »), pour s'intéresser aux effets d'une suburbanisation naissante, la « *subtopia* », contraction de *suburbia* et d'*utopia*[57]. Ce territoire « tiers », produit d'une : "[…] *distinction between the self-conscious world of men and the un-self-consious universe of nature* […]" [Nairn, 1955 : 367], sera vu par Ian Nairn comme le principal vecteur d'une esthétique routière gagnant progressivement l'Angleterre et participant d'une uniformisation de ses paysages[58]. C'est ce nouvel « environnement » que le jeune journaliste va s'employer à documenter et décrire pour mieux en dénoncer les méfaits en faisant de la route l'un de ses principaux moyens d'expression, comme d'expansion. Ainsi paraît en 1955 dans l'*AR* un numéro spécial intitulé *Outrage*, le premier édité par Ian Nairn, prenant la forme d'un « répertoire de mauvaises pratiques » à l'évidente volonté mobilisatrice et militante [Pousin, 2007]. Dans le style et le ton volontairement polémique qui caractérise les campagnes orchestrées par Ian Nairn, les ambitions affichées pour ce numéro spécial sont des plus alarmistes :

"*The issue is less of a warning than a prophecy of doom: the prophecy that what is called development is allowed to multiply at the present rate, then by the end of the century Great Britain will consist of isolated oases of preserved monuments in a desert of wire, concrete roads, cosy plots and bungalows. There will be no real distinction between town and country*" [Nairn, 1955 : 365].

Pour en faire partager les signes annonciateurs, Ian Nairn va, au travers d'un parcours automobile traversant l'Angleterre du nord au sud, répertorier les différents types d'atteintes à l'environnement que cette *subtopia* engendre dans les provinces et les villes anglaises. Le constat qui ressort de cette enquête, est celui d'une uniformisation visuelle et esthétique croissante des paysages, de sorte que dans la *subtopia* naissante, "[…] *the end of Southampton will look like the beginning of Carlisle; the parts in between will look like the end of Carlisle or the beginning of Southampton*" [Nairn, 1955 : 365]. Ainsi que l'exprime Eric Alonzo, il s'avère au fil de ce numéro spécial que « si la route est le théâtre privilégié de cette laideur suburbaine, elle est aussi considérée par Nairn comme un de ses principaux « agents » ». [Alonzo, 2013 : 410]. Ces « agents » de la *subtopia* s'apparentent aux causes de son développement et de sa propagation [Nairn, 1955 : 371]. Ils se présentent souvent comme des éléments induits par le « système automobile », comme le montre la *Figure 32* ci-après[59].

[57] Une note de bas de page précise ce qui est entendu derrière cette notion de *Subtopia* : "*Subtopia : Making an ideal of suburbia. Visually speaking, the universalization of our town fringes. Philosophically, the idealization of the Little Man who lives there (from suburb + Utopia)*" [Nairn, 1955 : 365].

[58] Cette notion de « subtopia » peut aussi se comprendre comme une critique rétrospective de l'idéal de la cité-jardin, dont l'ambition était de cumuler les avantages des villes et des campagnes.

[59] De même dans la liste donnée en fin d'ouvrage pour permettre à un individu lambda ("*the man-in-the-street*") d'identifier les mauvaises pratiques opérées à l'intérieur des villes, sur les onze exemples données, les sept premiers ont assez directement trait à l'intégration de l'automobile à l'intérieur de celles-ci [Nairn, 1955 : 425-453].

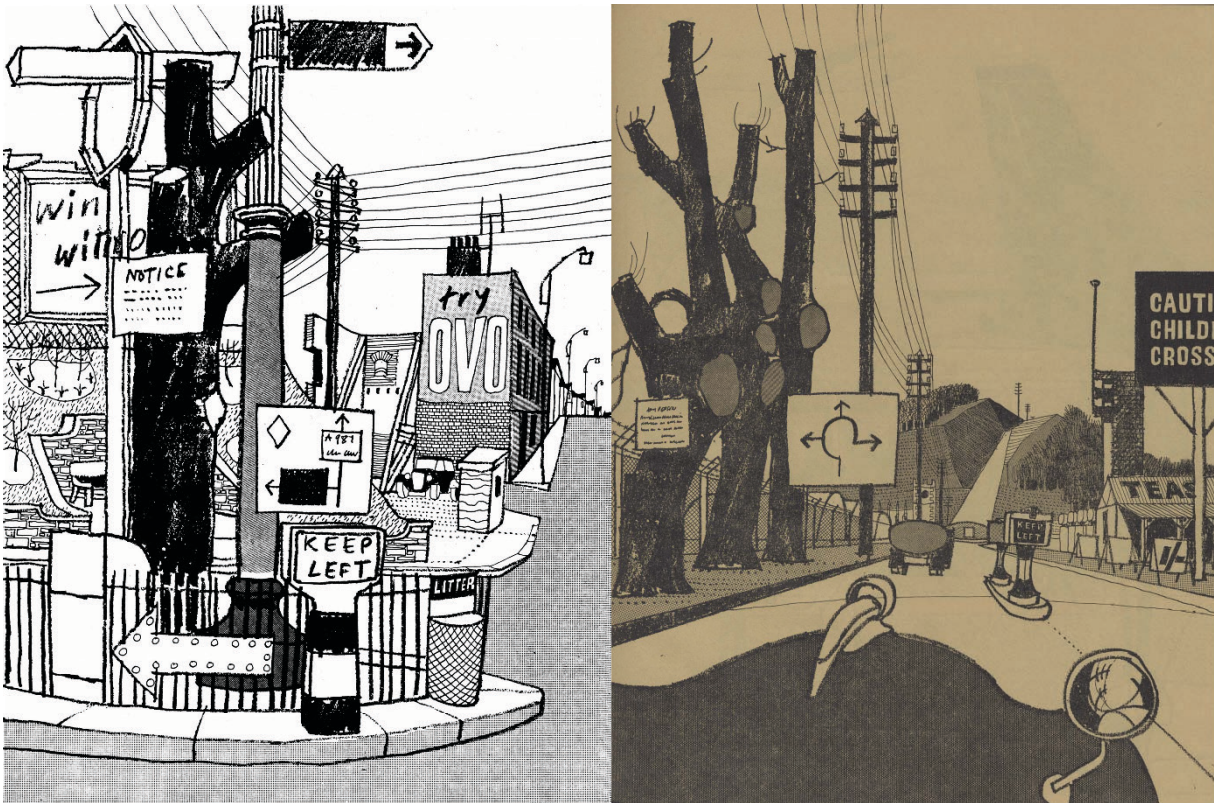


Figure 32 : Dans Outrage, Ian Nairn s'appuie sur les dessins de Gordon Cullen pour illustrer les atteintes produites par la subtopia sur les paysages, et permettre d'en identifier les « agents ». L'idée d'un développement d'une même esthétique « routière » sur les territoires est souvent mise en avant [Nairn, 1955 : 370 ; 375].

L'année suivante paraît un autre numéro spécial d'*AR*, toujours édité par Ian Nairn, intitulé *Counter-Attack against Subtopia*. Il poursuit l'œuvre entamée dans *Outrage*, à la différence près que l'ensemble proposé relève désormais moins d'une simple dénonciation que d'une véritable entreprise de refondation :

"*While Outrage claimed to diagnose environmental illness, Counter-Attack hoped to provide the antidote for the cure. Counter-Attack construed the public as a body of people uneducated in environmental visual qualities, speechless victims of the planning machinery detached from the decision-making institutions*" [Erten, 2004 : 119].

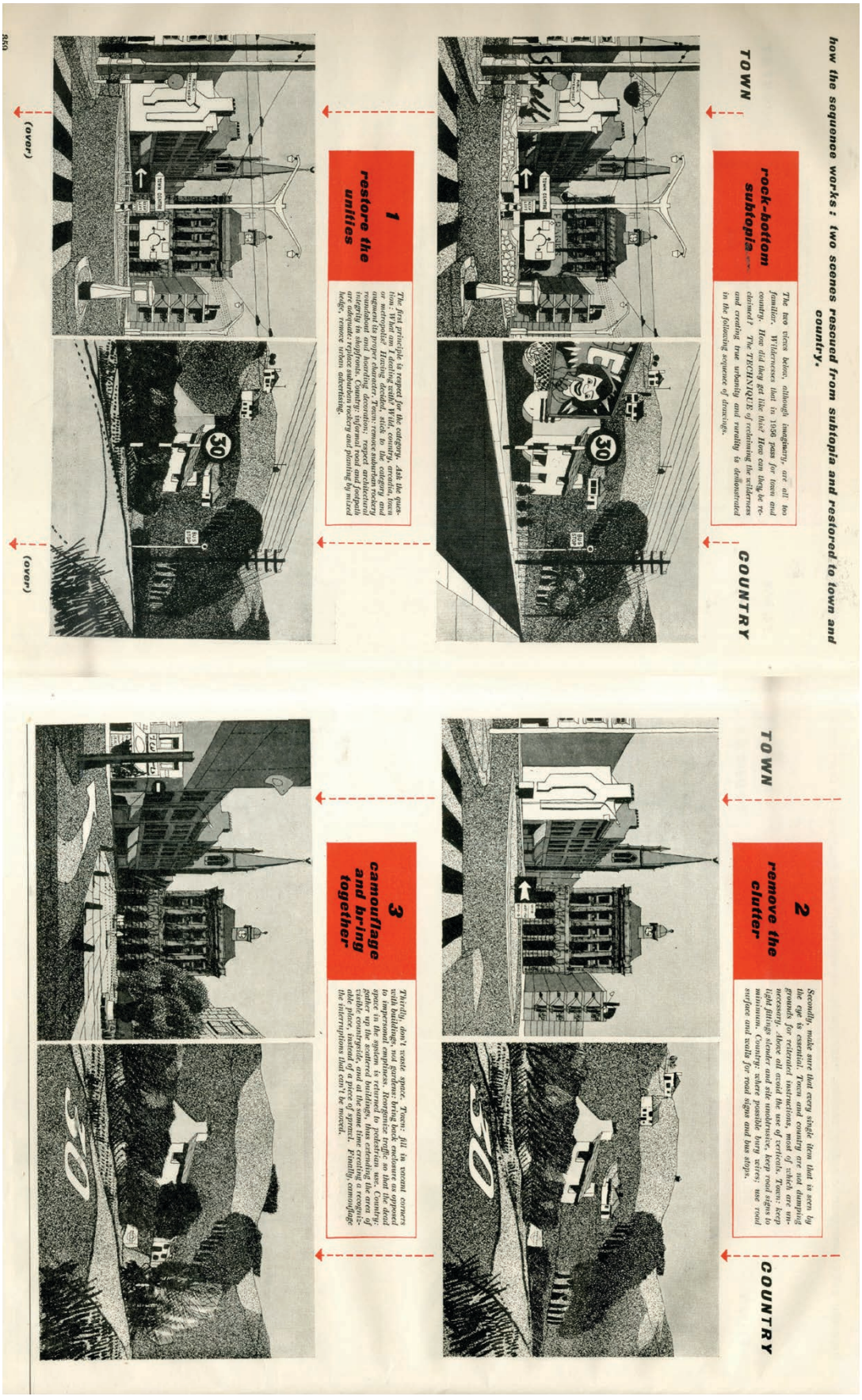


Figure 33 : Propositions de séquences d'interventions permettant de redonner leur caractère urbain ou rural à ces deux types de paysages viaires [Nairn, 1956 : 359-360].

Construits autour d'exemples possibles d'interventions sur les territoires[60], il s'agit au travers de ce numéro de chercher à rendre à ces derniers leur identité propre et, par cela, les sortir de l'écueil de la *subtopia* dans lequel ils sont momentanément plongés. Au travers de la *Figure 33* on peut voir la mise en parallèle de deux interventions séquentielles pour deux types d'environnements : urbain et rural, à la fois communes dans leur approche avec les mêmes intitulés de séquences mais spécifiques dans leur mise en pratique. Ainsi, pour l'ensemble des phases du volet « campagne », l'intervention se résume à un démantèlement progressif des rives de la voie, tandis que dans le volet urbain, il s'agit d'une clôture des vues et d'une fermeture plus marquée des espaces, accompagnée d'une restriction physique des lieux accessibles à l'automobile, dont le « surplus » dégagé est rendu aux piétons… Un ennemi reste néanmoins commun à ces deux tableaux : le « désordre » (*clutter)*, principalement produit par les éléments physiques relatifs à la circulation automobile.

Plus généralement, l'hypothèse structurant ce numéro spécial est que la *subtopia* « lisse »[61] les différences entre les grandes catégories d'environnements et de paysages, mobilisés ici comme des sortes d'« idéaux-types », alors qu'elles devraient au contraire être nettement séparées et aisément identifiables. Comme le montrent déjà les deux séries de séquences, l'ensemble des articles constitutifs de ce numéro vise donc à permettre la reconnaissance, la préservation ou la restauration de ce qui fait leur « essence » supposée :

"*The job of this issue is to get straight the basic divisions between types of environnement, and to suggest a framework for keeping each true to itself and distinct from its neighbours. When that is done the problem of differentiating places will solve itself: if, for example two towns only contains truly urban things, and are without a common mass overprint, differences in topography, climate, size and use will take care of the rest*" [Nairn, 1956 : 356].

La mise en application de ces ambitions est en grande partie assumée par l'intermédiaire d'un important *casebook*, qui s'annonce comme "*an attempt to show in the simplest way possible the difference between the main categories of landscape –metropolis, town, arcadia, country and wild - and the right way to design objects in it*" [Nairn, 1956 : 361]. Celui-ci est divisé en cinq parties, dont la dernière est consacrée, aux réseaux routiers, divisés en deux niveaux d'importance : national et local, une division pouvant dans le cas présent s'apparenter à celle habituellement opérée entre route et rue. Dans les rapports que chacun entretient avec la ville, quelques grands principes méritent d'être relevés. Ainsi, pour les routes d'envergure nationale, le principe est de ne pas les faire pénétrer dans la ville. A ce titre l'image sélectionnée pour l'illustrer est forte de symbolique, la route s'arrêtant littéralement « aux portes de la ville », ce qui est également en accord avec la préconisation de ne pas non plus les renvoyer trop loin, au risque cette fois de favoriser l'étalement urbain. En ce qui concerne le réseau local, la formule adoptée est là encore explicite : "*road should fit the town, […] not vice-versa*". En milieu urbain, les préoccupations paysagères et esthétiques en particulier doivent donc primer sur la circulation, et il est alors justifié de restreindre cette dernière en vue d'assurer le maintien de perspectives visuelles harmonieuses. Le reste de cette cinquième partie du *casebook* est consacrée aux aménagements

[60] Comme l'explique Frédéric Pousin, « l'objectif de ce numéro est d'armer le public en donnant des arguments contre les mauvaises manières de faire et en fournissant des exemples des bonnes » [Pousin, 2007].

[61] Terme à prendre dans un sens presque littéral si l'on se réfère au schéma proposé à l'appui de cette présentation. Dans celui-ci deux graphiques sont opposés : le premier correspondant à la *subtopia* est associé à une progression de type « linéaire » d'un environnement à un autre, tandis que l'état désiré est quant à lui illustré par une série de paliers, témoignant du fait que les différents types d'environnement y sont clairement différenciés, et leurs transitions marquées [Nairn, 1956 : 356].

accompagnant ces deux niveaux routiers : signalisation, barrière, rond-point, stationnement... La question de l'organisation du réseau viaire, qui pourrait faire office d'échelle intermédiaire entre ces principes généraux et ces éléments plus « ponctuels », ne fait quant à elle pas partie des points abordés.

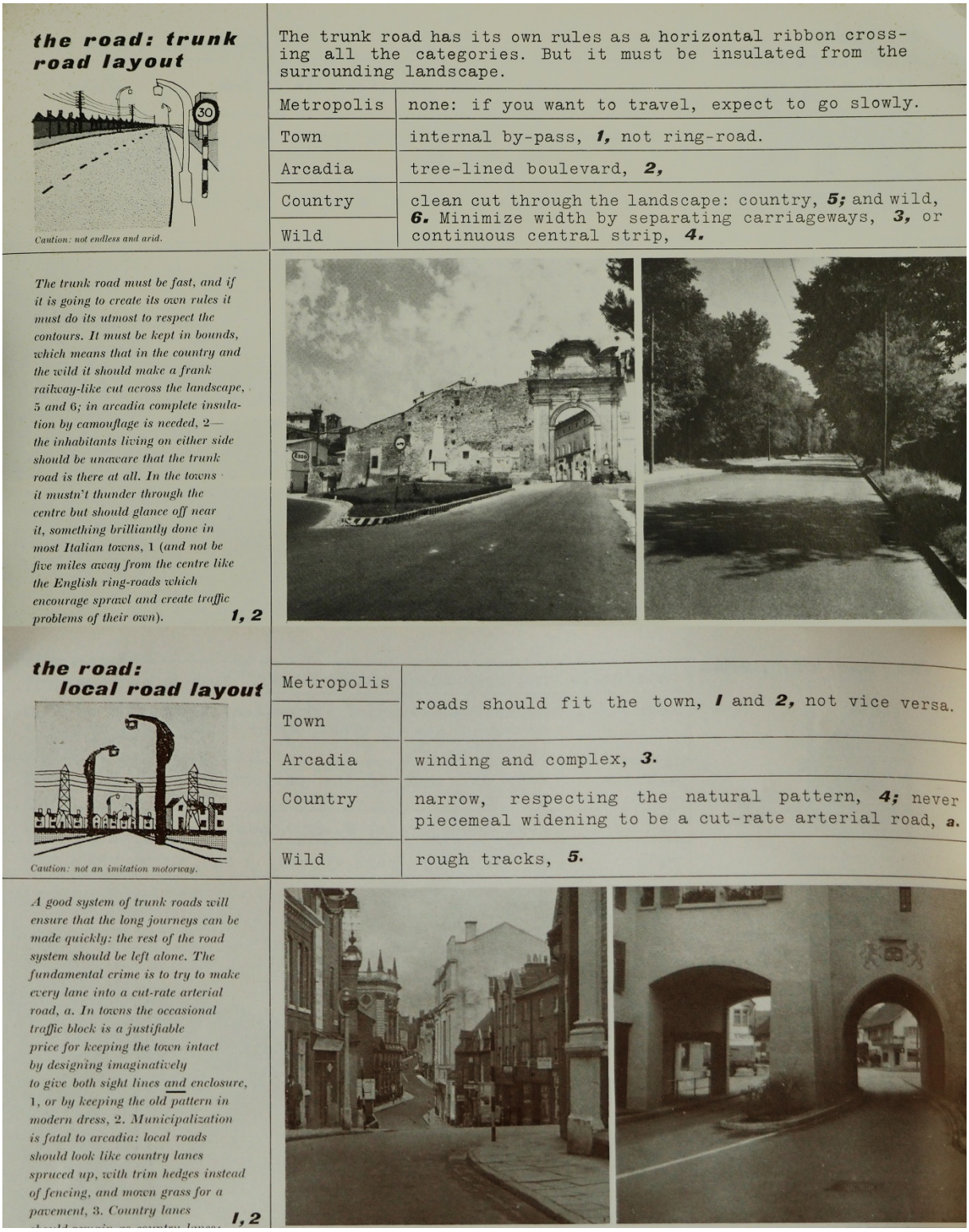


*Figure 34 : Montage des études de cas illustrant les rapports à préconiser en milieux urbains (*metropolis *et* town*) avec les réseaux routiers d'envergure nationale et local [Nairn, 1956 : 401; 404].*

Ces deux numéros spéciaux ont, dès leur parution, connu un succès public important et participé à la mise à l'agenda public d'une question urbanistique émergente en Angleterre[62]. Ceux-ci, « immédiatement réédités sous la forme d'ouvrage, assurent la renommée définitive de la campagne au Royaume-Uni et à l'étranger. Mais surtout, ils marquent le basculement d'une campagne qui dépasse le simple journalisme pour entrer dans l'action avec l'inauguration au sein de la revue d'un « *Counter-Attack bureau* » pour coordonner des campagnes publiques contre la dégradation de l'environnement » [Orillard, 2010 : 218][63]. Cette rubrique « *Counter Attack* » a par la suite fait l'objet d'une publication régulière, pérennisant la rubrique *Townscape* au sein de l'*AR* tout en en élargissant encore sensiblement la portée [Pousin, 2007].

Au terme de cette présentation assez générale des principales contributions de Gordon Cullen et d'Ian Nairn à la campagne du *Townscape*, deux principaux positionnements vis-à-vis de la rue ressortent. Le premier, qu'incarne particulièrement bien Gordon Cullen, réside dans l'exaltation des charmes des rues traditionnelles des centres-bourgs hérités, basés sur une échelle humaine et une métrique piétonne. Le second, réside dans la dénonciation des méfaits de l'urbanisme routier de la *subtopia*, dont l'esthétique se propage par et le long des routes. Encore une fois ces deux volets semblent plus complémentaires qu'opposés en ce que le « retour à la rue » proposé est un retour à un paysage de rues pré-automobiles, aussi bien à la campagne que dans les cœurs urbains, mais où les implications complexes de son intégration au milieu urbain en particulier apparaissent en grande partie éludées. Pour reprendre les mots d'Eric Alonzo, « cette volonté de recréer les paysages resserrés des villes anciennes ne provoque pas directement un regain d'intérêt pour l'architecture de la voie automobile. Celle-ci reste le plus souvent cantonnée à la marge, dans les coulisses de ce décor de ruelles et de piazzas dressées en cœur d'« îlots » » [Alonzo, 2013 : 407]. L'image de gauche de la *Figure 28*, où l'on voit une automobile poussée dans les coulisses de la « véritable » scène urbaine vient particulièrement bien appuyer ce propos. A l'opposé, les extensions conçues pour et par elles sont décriées et considérées comme peu souhaitables ainsi qu'en témoigne la disparition ou la dissimulation de la plupart des constructions de la séquence « campagnarde » de la *Figure 33*. Ainsi, la principale impensée du *Townscape* dans la dynamique d'un « retour à la rue » cohérent, résiderait dans son refus de se confronter à la problématique d'un paysage viaire intégrant à la fois une dimension circulatoire « fonctionnelle » et une dimension urbaine de lieu et d'« espace public »[64], en particulier en ville mais aussi et paradoxalement en dehors ; une problématique dont le rapport Buchanan se saisira quelques années plus tard, avec le succès qu'on lui connaît.

En prenant maintenant un peu plus de recul sur le mouvement du *Townscape* dans son ensemble, il apparaît que les principales critiques dont il fait aujourd'hui l'objet portent sur sa prévalence accordée aux questions visuelles :

---

[62] Ainsi que le relate un article récent sur l'actualité des travaux de Nairn et paru dans le journal anglais *The Guardian* : "*Outrage had impact. It was debated in parliament and the Duke of Edinburgh talked of* subtopia *in a speech. It prompted the creation of an organisation, the* Civic Trust*, to counter the threats it described. It propelled Nairn to fame*" [Moore, 2013].

[63] Pour la seule année 1958, l'*AR* aurait été sollicitée pour pas moins de deux cents « cas » d'atteintes à l'environnement bâti [Erten, 2004 : 125-126]

[64] A noter que nous faisons ici implicitement référence à la grille de lecture proposée par les auteurs de l'approche *Link and Place* [Jones *et al.*, 2007a], sans toutefois nous y attarder trop, sachant que nous y reviendrons plus en détail par la suite.

"*This 'philosophy', emphasized the visual sense to the virtual exclusion of all others, and although Cullen's book developped his 'unhibited personnal and expressive response to space', and explored the plurality of meanings that places had to him, it did not explore the plurality of meanings that constitutes public perceptions of townscapes and places*" [Punter et Carmona, 1997 : 72] [65].

Il convient néanmoins de noter que certains auteurs du *Townscape* ont eux-mêmes dénoncé la justification « esthétisante » à laquelle leur cause a le plus souvent servi de support, ainsi que le déplorait Gordon Cullen dans la préface de 1971 à la nouvelle édition de son ouvrage :

"*We have witnessed a superficial civic style of decoration using bollards and cobbles, we have seen traffic-free pedestrian precincts and we have noted the rise of conservation. But none of these is germane to townscape. The sadness of the situation is that the superficial have become the currency but the spirit, the Environment Game itself, is still locked away in its little red and gilt box*" [Cullen, 1971 : 13]

Il est enfin judicieux de rappeler la dimension journalistique de cette campagne dans laquelle l'image et le discours s'inscrivent dans un registre ouvertement revendicatif et polémique. Ces éléments permettent de nuancer en partie, la critique de la focalisation excessive sur les questions visuelles et esthétiques qui leur est souvent faite. Le discours du *Townscape* s'avère en effet éminemment plus nuancé et plus complexe que la réduction proposée ici, au prisme d'un élément, la rue, comme élément urbanistique qui n'était d'ailleurs pas au centre de leurs attentions. Ainsi pour Erdem Erten, auteur d'une réévaluation récente de l'ensemble des campagnes de l'*AR*, le *Townscape*, s'apparenterait à une sorte de « proto-manifeste » pour une « ville durable » :

"*Townscape was not simply a visual idea of urban beautification. Townscape's resistance to decentralisation and its aim to keep the city compact and dense obeyed the ethical imperative to preserve the resources that feed the city. Preserving these ressources meant preserving the livelihood of those who cultivates these resources, as well as the landscape as a means of rehabilitation for the citizen*" [Erten, 2004 : 289].

Ce rôle « pionnier » du *Townscape* ne semble pas à négliger, d'autant plus que des travaux de recherche récents ont bien montré la valeur de « ressource » qu'il a pu jouer dans la constitution progressive d'un « sous-champ » de l'urbanisme, au sortir de la deuxième guerre mondiale : l'*urban design* [Orillard, 2009]. C'est à certains des écrits fondateurs de cette branche de l'urbanisme que les paragraphes à venir seront consacrés, et il semble dès lors pertinent de préciser les liens qu'entretiennent *Townscape* et *urban design*. En effet, les différents articles et ouvrages produits dans le cadre de la campagne du *Townscape* ont servi de support à la constitution, du champ anglo-américain de l'*urban design* à partir des *Urban Design Conferences* organisées dès 1956 à l'Université d'Harvard à l'initiative de l'architecte espagnol Josep Lluis Sert, ancien président des CIAM entre 1947 et 1956. C'est ainsi que pour Clément Orillard, « cette campagne s'inscrit dans une politique éditoriale plus large de cette revue clairement liée au contexte qui a présidé aux Urban Design Conferences. La campagne du townscape et ce cycle de conférences sont donc des co-productions. De plus, le discours développé à

[65] Bien que la notion de *Townscape* soit aujourd'hui principalement associée aux travaux de Gordon Cullen, en tant qu'auteur de l'ouvrage éponyme, le même genre de reproche est parfois aussi adressé à Ian Nairn ; en témoigne cet extrait d'un article déjà cité du critique d'architecture Rowan Moore : "*There were limits and contradictions to Nairn's method. His approach was personal and visual, to capture emotional reactions in front of buildings, and record them with literate beauty. He didn't like to talk to architects and planners, out of shyness and to preserve his outsider's integrity, which meant he didn't study much the causes and consequences of design. The price of his visual approach was that it provoked visual responses, such as the prettification that he hated*" [Moore, 2013 : 16].

travers la campagne éditoriale du « townscape » a aussi servi de ressource dans la construction du champ de l'*urban design* » [Orillard, 2010 : 217].

L'*urban design* s'apparente à un héritier du *civic design*, dont Camillo Sitte et Raymond Unwin représentent deux des principales figures[66]. Bien que la filiation soit revendiquée, elle s'est opérée par l'intermédiaire d'un certain nombre de transferts, car « si le champ de l'urban design s'inscrit dans la continuité avec celui du *civic design*, le changement d'expression, le passage de *civic* à *urban*, est la matérialisation d'une rupture, une rupture avec les discours développés dans ce champ, souvent encore ancrée dans l'héritage Beaux Arts » [Orillard, 2010 : 48]. L'*urban design* est alors un terme qui permet de « désigner à la fois un champ académique et un champ professionnel qui ne correspondent pas à une discipline » [Orillard, 2010 : 19]. Dans le cas du *Townscape*, si sa dimension professionnelle apparaît relativement évidente du fait que le discours développé soit principalement construit à partir d'exemples « concrets », son inscription dans un champ académique l'est nettement moins de prime abord ; d'autant plus que ces campagnes n'avaient elles-mêmes pas de prétentions « scientifiques ». Il s'est en effet avéré que les chercheurs, principalement américains, qui se sont appuyés sur le discours du *Townscape*, pour construire des programmes ou des objets de recherche ne l'auront jamais fait que de manière détournée, par l'intermédiaire de transferts, de traductions et de réappropriations successives qui l'ont *in fine* considérablement éloigné du contenu initial [Orillard, 2009 : 291‑293]. Malgré cela, la campagne du *Townscape* n'allait pas sans reposer sur un certain nombre de fondements et de convictions, dont certaines peuvent, ainsi que le suggère Stephen Marshall, même aller jusqu'à constituer de véritables hypothèses :

« *Cullen's ideas nevertheless contain implicit hypotheses about the effects of arrangement of buildings and spaces on the experience of the user. […] In effect, Cullen's hypothesis is that places that are consciously composed can give a better experience than those whose individual components (for example, buildings, roads, trees) are placed separately. This, indeed, is a core justification for urban design*" [Marshall, 2012 : 260‑261][67].

Etabli sur une volonté de dépasser les échecs de Mouvement moderne, ce nouveau champ de connaissances et d'actions qu'est *l'urban design* a participé à promouvoir des modes d'intervention en rupture avec les pratiques sectorielles et planificatrices alors en vigueur, et centrés autour des dimensions

[66] Ainsi, d'après Clément Orillard, « la traduction de *Der Städtebau* par Camille Martin et *Town Planning in Practice* ont longtemps constitué le fondement du discours du champ du *civic design* au Royaume-Uni et aux Etats-Unis » [Orillard, 2010 : 67].

[67] Cette hypothèse sous-jacente au *Townscape*, était aussi portée par l'une de ses têtes-pensantes en charge d'offrir une assise théorique et historique à la campagne, le critique et l'historien de l'art Nikolaus Pevsner, l'un des trois membres du comité éditorial de l'AR exerçant cette fonction durant l'ensemble de la période couverte de la campagne *Townscape*, en compagnie de James Maud Richards et de Hubert de Cronin Hastings, déjà évoquée : "*practical and rational than ideal patterns applied to particular circumstances. […] But Pevsner is not proposing that cities can be designed functionally and irregularly like buildings, as Camillo Sitte, Raymond Unwin or Patrick Geddes might have. His point is rather, that cities cannot be designed, in the sense of constructed to a figure, at all*" [Macarthur et Aitchison, 2010 : 26-27]. L'exemple sur lequel il fonde cette réflexion, bien qu'en dehors du cadre temporel que nous nous sommes fixé, n'est d'ailleurs pas dénué d'intérêt par rapport aux problématiques qui nous animent ici : "*Pevsner's prime example, which he knew from the research of Summerson, is John's Nash rapid retreat from an axial layout for Regent's Street to a picturesque route*" [Macarthur et Aitchison, 2010 : 27]. Pour plus d'informations sur *Regent's street* et l'histoire de sa création, voir [Moughtin, 2003 : 163-166 ; Dover et Massengale, 2013 : 120-124].

morphologiques, sensibles, sociales, visuelles, fonctionnelles et temporelles qui s'articulent au sein de cette discipline [Carmona *et al.*, 2010b : 74]. Ceux-ci ont, comme nous allons le voir, trouvé leur application au niveau du réseau viaire. Ils ont poursuivi le renouvellement des regards entrepris par les promoteurs du *Townscape* sur les rues résidentielles des centres-villes de même que la dénonciation des conséquences urbaines et paysagères de l'urbanisme « routier » de la *subtopia*, en proposant toutefois une reconnexion de ces deux dimensions et en délaissant la seule entrée esthétique, au profit d'approches plus « systémiques ».

c. L'« *urban design* » comme front de contestation et nouveau courant urbanistique alternatif au fonctionnalisme

Les développements précédents nous ont donc ramenés à ce début des années 1960 qui représente un période charnière de l'histoire des théories de l'urbanisme en matière d'aménagement viaire, comme nous avons commencé à le voir par l'intermédiaire du rapport Buchanan, faisant office de « jalon » en la matière. Ce point de vue est confirmé par Stephen Marshall, pour qui "[…] *the seminal works of the 1960s,* […] *in many respects still provide the key foundations and reference points for today's urban debates, and that still seem to have a strong and prevailing influence, for better or worse, on our thinking about design and layout today*" [Marshall, 2005 : xii-xiii]. Dans ce cadre, différents ouvrages et travaux fondateurs de l'urban design peuvent figurer en bonne place. Parmi les textes *ad hoc* nous en retiendrons quatre en particulier qui semblent par ailleurs faire l'objet d'un relatif consensus quant à leur importance théorique pour ce champ[68] : *The Image of the City* de Kevin Lynch de 1960 [Lynch, 1998], *Townscape* de Gordon Cullen [Cullen, 1971], *The Death and Life of Great American Cities* de Jane Jacobs paru en 1961 [Jacobs, 1991] et un article de Christopher Alexander intitulé *A city is not a tree* édité pour la première fois dans la revue *Architectural Forum* en 1965 [Alexander, 1967]. L'ouvrage de Gordon Cullen déjà présenté, nous nous concentrerons sur les trois autres en ce qu'ils participent d'un renouvellement des regards sur la rue.

Avant d'aller plus loin dans les travaux de ces différents auteurs, il semble légitime de clarifier l'intérêt qu'il peut y avoir à s'appuyer sur des textes produits aux Etats-Unis pour éclairer le contexte européen. Bien que cette question ait déjà été abordée précédemment et qu'il semble manifeste que ces différents textes aient eu un retentissement important de part et d'autre de l'Atlantique, il convient de rappeler que le fondement sous-jacent aux développements à suivre réside dans le fait que la démocratisation de l'automobile plus précoce aux Etats-Unis qu'en Europe a ouvert ces auteurs à des transformations urbaines d'une ampleur encore inaccessible aux yeux des seconds. Cette représentation, certes un peu caricaturale au regard de situations loin d'être homogènes dans l'une ou l'autre des deux aires géographiques considérées[69] demeure néanmoins appuyée par un certain nombre de faits et d'éléments tangibles. En effet, « engagés depuis 1908 dans la production en série de la Ford T et épargnés par la récession économique due à la Première Guerre mondiale, les États-Unis vont être les premiers à connaître, dès les années 1920 et 1930, une circulation automobile de masse. Les pays européens n'affrontent cette réalité que dans la deuxième moitié du XX^{ème} siècle » [Alonzo, 2013 : 387].

[68] Pour un argumentaire détaillé sur la validité de ce corpus comme faisant partie des « fondamentaux » de *l'urban design* voir [Marshall, 2012 : 259-260, 268 ; ou pour un point de vue plus général Carmona *et al.*, 2010b : 3]. Pour un autre point de vue et une remise en perspective de leur importance plus large dans l'émergence des "*public life studies*" se référer à [Gehl et Svarre, 2013 : 38-62].

[69] Le choix de Los Angeles par Kevin Lynch comme terrain d'étude pour l'*Image de la Cité* a ainsi été motivé par le fait qu'elle pouvait représenter l'exemple-même d'une ville « automobile » [Lynch, 2007 : 108].

Tableau 2.1 — *Densité automobile (nombre de voitures pour 1 000 habitants)*

	1902	1913	1927	1950	1960	1970	1982	1986
Etats-Unis	1,6	13	189	260	340	430	537	552
Allemagne	0,3	1,1	5,1	40	90	227	387	446
France	1	3,1	22,7	40	110	240	369	383
Italie	0,2	0,5		15	30	180	337	392[a]
Royaume-Uni	1,6	6,1	22,7	50	110	213	284	310
Japon						76	212	235
Brésil						23	65	

Sources : Frybourg et Prud'homme, 1984 ; Merlin, 1991.(a : valeur 1985).

Figure 35 : Evolution de la variable « densité automobile » (nombre de voitures pour 1 000 habitants) au cours du XX^{ème} siècle et au sein de différents pays [Dupuy, 1995 : 18].

Le fait que le numéro spécial de l'*AR* sur la *suburbia* anglaise, *Outrage*, ait été inspiré par un autre numéro spécial sur les transformations du paysage suburbain américain paru cinq années auparavant semble répondre de la même logique [Alonzo, 2013 : 416]. Pour en revenir maintenant aux trois textes retenus, d'autres éléments intéressants sont apportés par les travaux de Daniel Pinson et Serge Wachter sur la réception européenne de deux d'entre eux :

- « D'une certaine manière, la thématique de l'« automobilité » qui émerge de l'approche de Lynch ne trouve encore guère écho en France dans les années 1975. L'année 1975 est justement classée « Année européenne du patrimoine » et le regard est bien plus dirigé vers les centres historiques abandonnés ou menacés que vers un étalement urbain au stade du balbutiement avec le début du départ des classes moyennes des grands ensembles pour l'accession à la maison individuelle. A l'inverse, la leçon de la vieille Europe […] semble pour Lynch et pour le lecteur américain auquel il s'adresse en 1960, un exemple à méditer » [Pinson, 2013 : 100].

- « Ainsi, l'ouvrage de Jane Jacobs sur la vie et la mort des grandes villes américaines publié en 1961 exercera une influence non négligeable sur les représentations du destin des agglomérations urbaines à l'horizon de la fin du XX^{ème} siècle. D'après elle, l'extension urbaine galopante et la prolifération des banlieues, largement amorcées aux États-Unis, sont en train de signer l'arrêt de mort de la ville. Celle-ci est placée sur une pente séculaire de déclin. Ce phénomène est à l'œuvre outre-Atlantique et il y a des chances pour qu'il soit bientôt exporté en Occident » [Wachter, 2004 : 88-89][70].

Ces citations nous semblent toutes deux renvoyer à l'idée qu'il existe un certain décalage entre les deux contextes européen et américain, qui va dans le sens du statut de « précurseur » que l'on attribue souvent à ces textes auxquels nous nous intéresserons, dans l'ordre de leur première parution, autant pour respecter la démarche chronologique adoptée jusqu'alors que pour laisser la place aux intertextualités et éventuels renvois entre ceux-ci. Aussi, pour ces écrits ayant désormais atteint le statut

[70] Nous aurions pu de la même manière citer Françoise Choay qui énonce : « La série des apologies de la rue est ouverte par Jane Jacobs dont l'ouvrage […], qui se situait dans un contexte spécifiquement américain contribuera néanmoins au renversement doctrinal de l'urbanisme européen » [Choay, 2010 : 791].

de « classiques » dans le champ de l'urbanisme dans son ensemble, nous limiterons les éléments de contexte au strict nécessaire à la compréhension de l'argumentaire développé. Néanmoins, d'autres textes, bien que publiés par la suite, seront évoqués lorsque cela permettra de poursuivre les réflexions entreprises par ces auteurs et de préciser leur pensée au prisme des développements ultérieurs. Rappelons par ailleurs que, bien que l'objet de ce retour sur texte tienne dans ce que ces auteurs offrent comme « ressource » pour appréhender un renouvellement des discours sur l'aménagement des rues et l'organisation d'un réseau viaire, cette question n'est néanmoins pas toujours au cœur de leur propos.

Titulaire d'une première formation en « city planning », puis en architecture et enfin en biologie et en ingénierie, Kevin Lynch commence sa vie professionnelle dans le cabinet de l'architecte Frank Lloyd Wright, et ne sera pas véritablement conquis par l'idéal « suburbain » promu par le père de la *Broadacre city*. Sa carrière prend finalement un autre tour lorsqu'il rejoint le *Massachusetts Institute of Technology*, foyer des sciences cognitives qui se développent dans cette école à cette même époque [Orillard, 2005]. C'est dans ce cadre, qu'entre 1954 et 1959, Kevin Lynch tente de faire converger sa formation initiale d'architecte vers les affinités qu'il développe pour les sciences sociales, en s'intéressant notamment à l'image mentale que se font les habitants d'une ville. Ce programme de recherche, bénéficiant d'un financement important émanant de la fondation Rockefeller, a vu ses résultats consignés dans un ouvrage paru en 1961 : *L'Image de la Cité*.

Kevin Lynch s'intéresse aux effets que peut produire la forme urbaine d'une ville, et en particulier à sa capacité à devenir lisible pour ses usagers : son « imagibilité »[71] (*legibility*). Il se propose pour cela d'aller explorer trois terrains d'études qui possèdent des caractéristiques et des profils *a priori* relativement différents de ce point de vue : Boston, ville connue pour présenter une structure urbaine parmi les plus « européennes » des Etats-Unis, Los Angeles, ville de l'automobile par excellence, et Jersey City du fait qu'elle était supposée avoir beaucoup moins de « caractère » que les deux autres. Pour identifier cette image, Kevin Lynch s'intéresse aux usagers des espaces publics et réalise un certain nombre d'entretiens, de parcours commentés et de cartes mentales pour recueillir parmi les éléments précédemment recensés ceux qui sont les plus aisément reconnaissables par les personnes qui fréquentent ces espaces.

[71] Lynch définit l'« imagibilité » comme étant le produit de trois éléments :
- l'identité (la spécificité, la particularité d'un objet qui fait qu'on le distingue),
- la structure (la relation entre les différents objets et avec l'observateur),
- la signification (le sens que donne l'observateur à une situation).
Kevin Lynch insiste sur le fait que ce découpage a seulement un sens dans le cadre d'une analyse spécifique mais qu'en réalité ces trois éléments fonctionnent toujours de concert [Lynch, 1998 : 9].

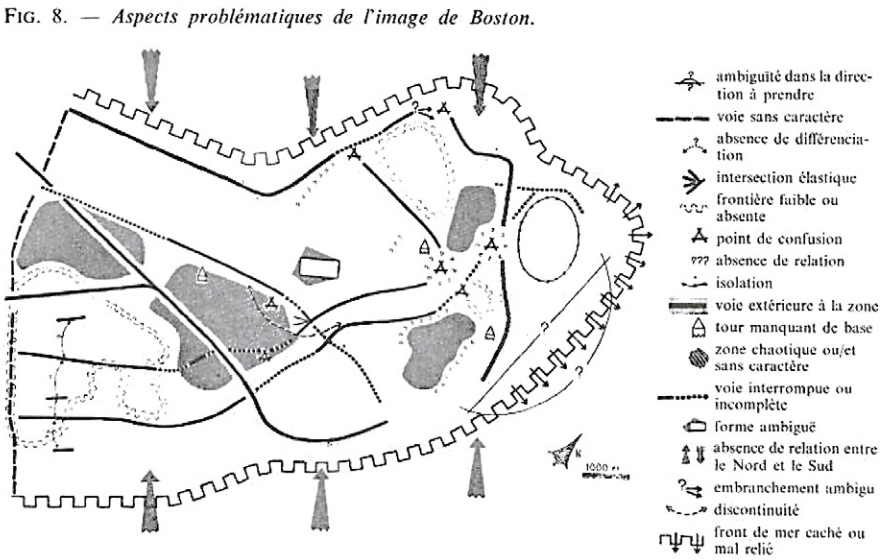


Figure 36 : L'image de la cité en pratique : les éléments problématiques qui ressortent des entretiens menés sur la ville de Boston [Lynch, 1998 : 28].

Les résultats de l'étude lui permettent ainsi de distinguer cinq grands éléments constitutifs de l'image d'une ville : les parcours[72], les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repères. A l'instar des auteurs du *Townscape* dont il connaissait les travaux, il appréhende l'aménagement des villes par le biais de l'échelle humaine. Cette préoccupation transparait notamment dans la façon dont il définit les « parcours », comme « les chenaux le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement, ou potentiellement » [Lynch, 1998 : 54]. C'est sur cet élément en particulier que nous allons nous attarder, en ce que les rues et les voies en représentent bien le principal support, et d'autant plus que les résultats de l'étude sont assez clairs ; il s'agit des éléments qui permettent le plus aux personnes connaissant relativement bien une ville de s'y retrouver. Pour reprendre ses mots, les parcours représenteraient les « moyens les plus puissants pour mettre de l'ordre dans l'ensemble » [Lynch, 1998 : 111].

Kevin Lynch donne pour cela certaines indications sur ce qui peut participer à rendre un plan et des rues plus « lisibles ». Ainsi, l'imagibilité d'un parcours peut être accrue grâce à plusieurs qualités physiques faisant appel aux rues et à leur aménagement, et tout d'abord leur gabarit : les rues larges étant rapidement associées à des voies principales et celles étroites à des voies secondaires. Contraste et variété sont ainsi préconisés pour l'obtention d'un réseau viaire lisible. A l'échelle d'une rue par rapport à une ou plusieurs autres maintenant, un facteur important de lisibilité vient des caractéristiques des façades qui les bordent et qui participent fortement à leur identité ; cette dernière pouvant encore être renforcée par la présence d'un ou plusieurs éléments remarquables (monument, concentration d'un type de commerces, parc, vide sur une rive…). Une rue, pour être facilement repérable doit présenter une certaine continuité dans sa structure comme dans sa dénomination. Ses inflexions doivent aussi être suffisamment marquées pour permettre à l'utilisateur de percevoir le changement de direction. Tous ces

[72] Contrairement à la traduction française courante de son ouvrage où est utilisé le terme de « voie », précisons que nous préférons ici, à l'instar de Clément Orillard et Daniel Pinson [Pinson, 2013 : 99], employer le terme de « parcours », bien plus fidèle au terme original de *path* choisi par Kevin Lynch.

différents facteurs constituent ainsi les principaux éléments posés par l'auteur pour faciliter ce repérage d'une rue par rapport à une autre. En revanche lorsqu'il s'agit de se situer à l'intérieur d'une même rue, l'utilisation d'un « gradient », d'une « modification régulière de certaines qualités » [Lynch, 1998 : 62] facilite une reconnaissance pour l'usager, tout comme l'emploi de « points de repères ». De la même manière, des voies qui présentent une origine et une destination claires apparaissent plus facilement identifiables.

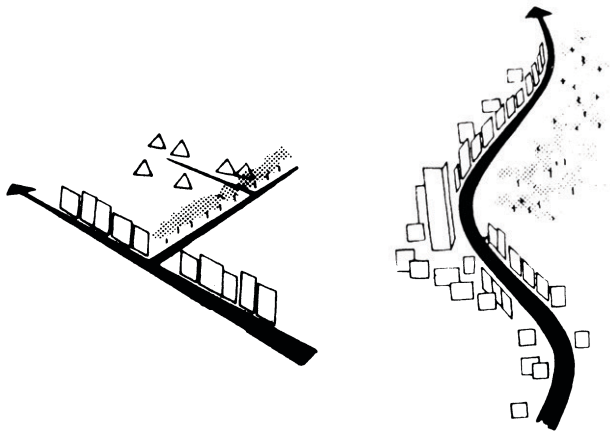


Figure 37 : Une hiérarchie morphologique et symbolique entre les différentes rues est préconisée à l'échelle du réseau viaire dans son ensemble (image de gauche), tandis qu'à l'échelle d'une rue prise individuellement, c'est l'utilisation d'un « gradient » qui est conseillée (image de droite) [Lynch, 1998 : 112-113].

De l'analyse de Kevin Lynch ressort donc la nécessité d'une double recherche de hiérarchisation et de variété dans l'environnement bâti. Voilà pour lui les deux critères principaux qui peuvent permettre, par l'intermédiaire des voies en particulier, à une bonne imagibilité de se mettre en place pour la ville : « De tout cela découle ce qu'on pourrait appeler une hiérarchisation visuelle des rues et des voies, analogue à ce qu'on recommande habituellement pour une hiérarchie fonctionnelle. Une sélection par le sens des principaux chenaux et leur unification en tant qu'éléments continus pour la perception. Voilà le squelette de l'image de la ville » [Lynch, 1998 : 112]. Ce dernier point est particulièrement intéressant dans le sens où l'auteur, sans pour autant renier la pertinence d'une organisation viaire hiérarchisée à laquelle il reconnaît différents mérites du point de vue de l'imagibilité, propose une alternative physique et symbolique au seul critère fonctionnel employé.

Cette question de la « bonne » hiérarchie viaire est d'ailleurs abordée plus en profondeur dans un ouvrage ultérieur, dans lequel il constate que même si la question de l'organisation spatiale des circulations demeure un objet de débats fréquents, le principe de hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire n'est *in fine* que rarement interrogé [Lynch, 1981 : 425]. A l'appui de ce constat il note d'ailleurs qu'elle tend à se développer « naturellement » dans la plupart des villes, quand elle n'est pas, en plus, aidée en cela par la puissance publique. Bien que ce modèle ait « fait ses preuves », il n'en reste pas moins que pour lui certaines incertitudes demeurent :

"*One doubt has to do with how many levels are proper, although the minor street/collector/arterial/expressway ladder is widely accepted. Another doubt has to do with the ability to predict future flows, and thus to know where and how often a higher ranking channel should occur. Still another has to do with the flexibility of movement at any given time, that is, whether a strict hierarchy may hinder local movements by forcing one to clamber up and down the branching system, in order to reach some point nearby. Therefore, strict hierarchy is often compromised by interconnecting the lower-level channels as well, so that bypass movements are possible. Nevertheless, the general concept of circulation hierarchy is widely used*" [Lynch, 1981 : 425].

En proposant de partir de la forme urbaine pour améliorer l'imagibilité de la ville et en faisant des rues les principaux éléments de sa structuration, Kevin Lynch ouvre les portes à un retour à la rue plus diversifié, car fondé sur une appréhension du réseau viaire issue des perceptions des populations qui le pratiquent. C'est en cela que le « retour à la rue » gagne en complexité, en ce qu'il n'est pas constitué de seules oppositions entre des rues résidentielles nécessairement réservées à une simple fonction de desserte et des artères automobiles desquelles est détourné tout autre usage non circulatoire. De la même manière, les usagers de ces différents modes de transports ne sont pas non plus opposés ; Kevin Lynch s'intéressant aussi bien aux perceptions acquises comme piéton qu'en tant qu'automobiliste, dernière catégorie à laquelle il consacrera d'ailleurs un ouvrage spécifique : *The View from the Road* coécrit avec Donald Appleyard et John Myer [Appleyard *et al.*, 1964][73].

[73] La principale différence avec *L'Image de la Cité* est que Kevin Lynch et ses collègues s'intéressent désormais à la perception visuelle d'un usager de la route en s'appuyant sur les différents éléments constitutifs de l'imagibilité. Les parcours deviennent alors le centre de la réflexion et de la perception, faisant écho à cette idée de « squelette de la ville ». Il s'agit notamment de comprendre la manière dont les quatre autres éléments sont perçus à partir de celui-là. Par l'immersion dans l'automobile et dans la perception du conducteur, l'enjeu est de modeler le paysage de manière à rendre l'expérience routière la plus plaisante possible. C'est ici la construction d'une véritable « science de l'esthétique autoroutière » [Orillard, 2010 : 158] en milieu urbain qui est visée. Néanmoins et comme le fait remarque Eric Alonzo, « si désormais la modélisation des perceptions kinesthésiques mise au point par l'équipe de Lynch semble être en mesure d'organiser plus scientifiquement la vision du paysage depuis la voie, cet effort est opéré en abandonnant l'autre dimension qui lui était jusque-là associée : la conception simultanée de l'infrastructure envisagée comme un des objets du paysage » [Alonzo, 2013 : 424]. En clair, seul le point de vue et l'agrément de l'usager automobile sur son infrastructure de transport est pris en compte ici, au détriment d'une appréhension à l'échelle d'un réseau viaire.

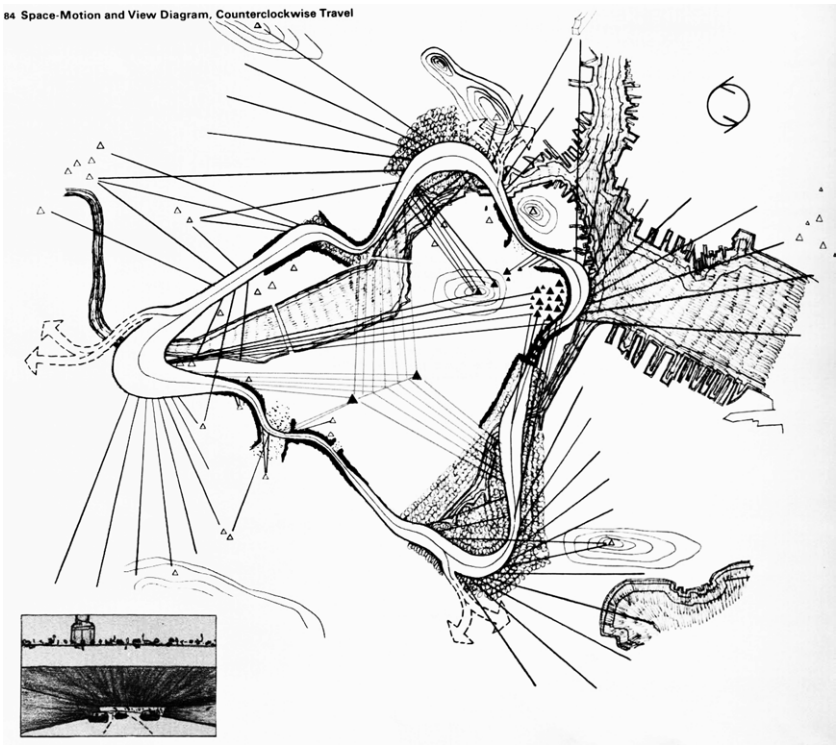


Figure 38 : La perception d'un usager de la route sur le tracé préconisé par les auteurs pour le périphérique intérieur de Boston [Appleyard et al., 1964 : 48].

Pour revenir à l'*Image de la Cité*, l'utilisation des cinq éléments a parfois été dévoyée en une sorte de « formule magique », permettant de définir l'imagibilité des espaces par pure abstraction sur plan ou d'en prévoir l'imagibilité potentielle future après en avoir identifié les différents éléments[74]. Mais, pour bien comprendre ses ambitions associées, il peut être intéressant de repartir d'un texte écrit en 1984 par Kevin Lynch et dans lequel il fait un bilan de la manière dont cet ouvrage a été perçu et de la manière dont lui le perçoit plus de vingt ans après [Lynch, 2007]. Il y déplore en particulier la faible utilité qu'aura eu sa recherche dans l'évolution des politiques publiques, alors que c'était précisément l'un de ses buts que de les faire évoluer dans un sens qui implique plus fortement les populations, afin de générer des prises de positions et des débats autour des questions de composition urbaine [Lynch, 2007 : 111-113]. Ces ambitions apparaissaient d'ailleurs clairement exprimées dans les dernières pages de l'ouvrage original [voir en particulier Lynch, 1998 : 137-141], quelque peu tombées dans l'oubli depuis [Pinson, 2013]. Ce dernier point permet de bien insister sur le caractère non-esthétisant de l'*Image de la Cité*, et de le positionner plus précisément par rapport à la démarche initiée par le *Townscape*.

[74] L'*image de la cité* ne donne en effet pas d'indications quant à la manière dont l'imagibilité d'une ville se construit ou évolue. Voir la dénonciation faite par Kevin Lynch de cette utilisation de ses travaux [Lynch, 2007 : 110-111]. Plus généralement, il convient de rappeler que *L'Image de la Cité*, se voulait une étude pilote, et appelant des développements ultérieurs. Il semble pourtant que cela n'ait pas été véritablement le cas ainsi que le constate Stephen Marshall pour qui "*it is not clear that Lynch's assumptions were ever tested or validated to a significant degree*" [Marshall, 2012 : 260]. Ces limites, d'ailleurs reconnues par Lynch lui-même [Lynch, 2007], n'ont cependant pas empêché cet ouvrage de marquer l'histoire de sa discipline : "*Overall, it seems that* The Image of the City *became a landmark in urban design theory despite the limitations of its scientific base*" [Marshall, 2012 : 260].

Si l'on devait maintenant résumer la contribution de *L'Image de la cité* à une dynamique de « retour à la rue », l'appréhension complexe du réseau viaire, de sa hiérarchisation fonctionnelle, et des relations entre piétons et automobiles, dont les besoins ne sont plus nécessairement opposés, en constituent les fils conducteurs. Ces trois dimensions s'avèrent en fait être transversales aux travaux des différents auteurs présentés ici, et se retrouvent donc aussi nettement dans le *magnum opus* de la journaliste américaine Jane Jacobs : *The Death and Life of Great American Cities*.

Après avoir grandi en Pennsylvanie, Jane Jacobs s'installe à New York pour y exercer le métier de journaliste. *A priori* pas plus urbaniste, qu'architecte ou spécialiste d'une discipline particulière en lien avec la ville, elle va progressivement se prendre de passion pour les villes et en particulier New-York dont elle cherche à comprendre le fonctionnement. La rencontre de ces différents intérêts l'amènera à devenir éditrice associée au journal new-yorkais *Architectural Forum*. Jane Jacobs se pose ainsi non pas en praticienne, scientifique ou historienne mais plutôt en observatrice attentive des changements profonds que connaissent la plupart des grandes villes américaines de l'époque et de New-York en particulier. C'est donc dans ce contexte de ville profondément chamboulée et remaniée par un urbanisme contre lequel elle a activement milité que se développent ses réflexions sur la ville. Grâce à une bourse de recherche (offerte là-encore par la Fondation Rockfeller), Jane Jacobs synthétise ses réflexions sur l'urbanisme et l'aménagement dans un ouvrage qui fera date : *The Death and Life of Great American Cities* paru en 1961. Dans le chapitre précédent, nous avons déjà mis en avant son constat de faillite et de convergence des différents modèles urbanistiques en vigueur vers un modèle « anti-urbain » hégémonique ; nous n'y reviendrons pas. Au-delà de ces éléments posés en introduction, il ressort clairement de la lecture de cet ouvrage que l'un des plus grands reproches que Jane Jacobs fait à l'urbanisme moderne fonctionnaliste, est celui d'avoir condamné la rue pour des motifs idéologiques et moraux, sans réels fondements urbanistiques. Elle s'avère pourtant être un puissant marqueur et témoin de l'« intensité urbaine » d'une ville, en plus d'un fort vecteur d'images :

« Lorsque vous pensez à n'importe quelle ville, ce sont ses rues qui vous viennent d'abord à l'esprit; si celles-ci sont intéressantes, toute la ville prend de l'intérêt, si au contraire ses rues sont mornes, la ville entière semble morne » [Jacobs, 1991 : 41]

Le traitement réservé à la rue dans ce livre est donc relativement extensif. Face à cela nous avons choisi de nous concentrer sur quatre passages relativement transversaux et particulièrement marquants, aujourd'hui encore repris ou cités dans de nombreux textes. Nous les présenterons dans l'ordre dans lequel ils apparaissent dans l'ouvrage : le passage sur les trois conditions nécessaires à la sécurité des rues (p. 41-60), la description du « ballet de la rue Hudson » (p. 60-64), l'explication des quatre conditions génératrices de diversité dans les rues (p. 155-221), et enfin celui qui nous semble être le plus intéressant : la présentation des dynamiques opposées d'« érosion » et d'« attrition » automobile (p. 333-362).

Dans le premier passage autour de la question de la sécurité dans les rues, Jane Jacobs énonce trois caractéristiques nécessaires à sa garantie, et donc indispensables à leur bon fonctionnement [Jacobs, 1991 : 43]. Elles doivent d'abord établir une démarcation nette entre espaces publics et privés. Les rapports de sociabilité avec des personnes issues du voisinage s'entament plus facilement lorsque l'on sait que l'on peut s'en soustraire à loisir en retournant dans son univers privé. Cette vision des choses témoigne d'un basculement qui l'amène à considérer l'espace public comme le support principal de la vie sociale et non plus le logement comme le laissait entendre le Mouvement moderne. Elle fait ensuite appel à la nécessaire présence des « yeux de la rue » pour permettre le fonctionnement d'un système passif de surveillance et d'autorégulation. Il est à noter que ces considérations liant le spatial et le social

conditionnent de fait la forme de la rue à travers celle des bâtiments qui l'entourent. Enfin, et pour ainsi dire la condition *sine qua non* pour que les solutions précédentes puissent fonctionner, est que les rues et leurs trottoirs soient continuellement fréquentés. Pour cela, elle préconise l'implantation de lieux d'activités diverses, de travail comme de loisirs marquant un autre refus des principes fonctionnalistes : la séparation des fonctions. La rue ressort ici sous sa forme « traditionnelle », celle d'un espace enclos, support d'activités mixtes et d'une vie sociale intense. Ce versant du travail de Jane Jacobs reste encore d'actualité. Ainsi l'idée des « yeux sur la rue » aura aussi inspiré tout un pan d'un urbanisme sécuritaire autour du concept d'espace défendable promu au début des années 1970 par Oscar Newman, dont le fondement est de considérer que l'espace n'est pas neutre dans la survenue d'un délit ou d'un crime [Charmes, 2006 : 141‑144]. Par la suite, diverses interprétations, s'éloignant de plus en plus des recommandations premières de Jane Jacobs en seront faites. On peut toutefois considérer qu'en insistant sur le rôle que pouvait jouer la sécurité et surtout le sentiment d'insécurité dans la perception de la ville, elle aura participé à mettre en valeur des préoccupations pour lesquelles elle sert encore de référence actuellement du fait qu'elles conditionnent les formes des aménagements effectivement produits. En cela, le retour à la rue s'est donc aussi fait en rapport avec des préoccupations d'ordre sécuritaire.

Le deuxième passage, le fameux « ballet de la rue Hudson », consiste en une description fine et « romancée » des liens interpersonnels qui se jouent chaque jour sous la fenêtre de Jane Jacobs. Ce « ballet » met en scène une rue commerçante, fréquentée par des « extérieurs », mais pourtant largement appropriée par ses résidents. Bref, ce qui pourrait s'apparenter à une rue « de quartier » dans les représentations collectives des villes européennes « traditionnelles ». La place accordée à la question de la circulation dans cette description en est d'ailleurs un bon révélateur. Le volet automobile n'est ainsi que très marginalement évoqué, hormis par le biais des tournées matinales des taxis et de rares évocations de la présence de « scooters » ou de « décapotables ». Les modes « actifs » dominent outrageusement le tableau, donnant à penser que cette rue en apparence « idyllique » qui est la sienne, est une rue dans laquelle la présence de l'automobile, bien qu'effective, demeure relativement contenue. Le « ballet de la rue Hudson » tel que nous le décrit Jane Jacobs, est donc un spectacle qui se danse principalement avec les pieds.

Dans un ouvrage se présentant sous bien des aspects comme une réévaluation récente de celui de Jane Jacobs, Sharon Zukin constate que "*the much-quoted set piece in the first section of Jacobs's best-selling 1961 book […] dramatizes the neighborly interdependence of local shopkeepers, housewives, schoolchildren, and customers at the corner bar, all patron saints of social order in the city's neighborhoods who were either scorned or ignored by the powerful forces that controlled urban renewal*" [Zukin, 2010 : 12‑13]. C'est aussi sur ce passage en particulier que se concentrent ses principales critiques :

"*Strangely, though - and here is the great problem with her work - Jacobs failed to look at how people use capital and culture to view, and to shape, the urban spaces they inhabit. She did not see that the authenticity she admired is itself a social product. […] Neighborhoods that Jacobs admires […] are white ethnic neighborhoods with a working-class culture. This culture shapes the ballet of the street that Jacobs describes*" [Zukin, 2010 : 17].

Ces liens, et ces oppositions, entre les points de vue défendus par Jane Jacobs et les travaux de Sharon Zukin avaient déjà été mis en avant par Eric Charmes [Charmes, 2006 : 21‑50] sur les bases d'un de ses ouvrages antérieurs, *Landscapes of Power*. Leurs lectures (nécessairement contemporaines) de *The Death and Life of Great American Cities* se rejoignent d'ailleurs sur différents points [voir en particulier Charmes, 2006 : 27‑28].

Le troisième passage sélectionné est présenté par Jane Jacobs comme le point central de son livre[75]. Il présente les quatre conditions qu'elle considère aussi nécessaires qu'indissociables dans l'émergence et le maintien d'une « diversité »[76] dans les rues d'une ville :

> « 1) L'ensemble du district, et si possible chaque quartier, doit posséder plus d'une fonction primaire, plus de deux de préférence. Cela, pour que ses rues soient remplies de gens qui circulent à toutes les heures de la journée pour les motifs les plus divers mais avec la possibilité d'utiliser les mêmes équipements.
>
> 2) Les blocks doivent être pour la plupart de petite dimension, de façon à augmenter le nombre des croisements et par là même celui des possibilités de tourner au coin de la rue.
>
> 3) Le district doit comporter un mélange d'immeubles qui diffèrent par leur date de construction et leur standing ; ce mélange doit inclure une forte proportion d'immeubles anciens pour que l'éventail des loyers soit très ouvert, et doit être dosé avec soin.
>
> 4) La densité de la population qui fréquente le quartier parce qu'elle y réside ou pour tout autre motif doit être suffisamment élevée » [Jacobs, 1991 : 155].

Derrière ces différents points se cachent un certain nombre de théories développées par Jane Jacobs sur la « bonne » organisation d'un réseau viaire. Ainsi, et à l'opposé des conceptions de Le Corbusier par exemple, elle recommande d'augmenter autant que possible les croisements de rues afin d'accroitre le champ des possibles des promeneurs et des habitants, et de favoriser la création d'activités économiques en de multiples endroits. La conséquence directe de cette théorie est que des îlots (blocks) de taille réduite doivent être mis en œuvre. Ce point fait d'ailleurs l'objet d'une série d'illustrations, les seules de tout l'ouvrage (cf. *Figure 39)*. Multiplier les croisements pour offrir une plus grande diversité d'itinéraires piétons, implique de fait une relative « dé-hiérarchisation fonctionnelle » du réseau viaire dont les piétons, visiteurs comme résidents, seraient les principaux bénéficiaires.

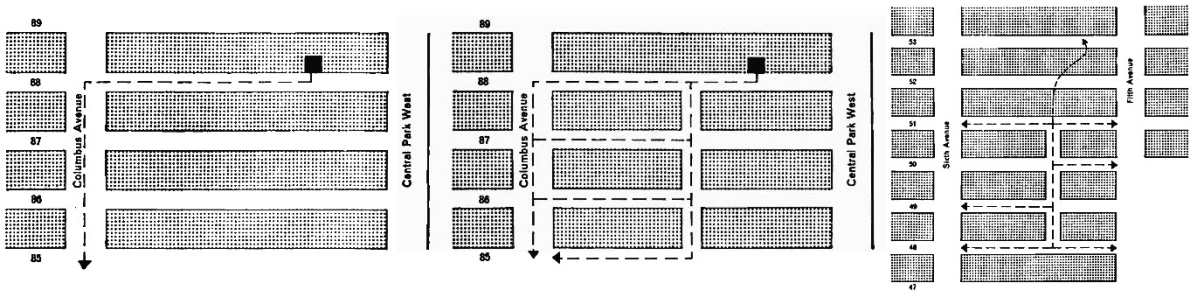


Figure 39 : Illustration des avantages des blocks courts et des « percées » préconisées par Jane Jacobs dans l'obtention d'un réseau viaire plus densément maillé et offrant un plus grande variété d'itinéraires [Jacobs, 1991 : 184, 186, 187].

[75] « Le point le plus important que je veux souligner dans ce livre, c'est la nécessité absolue de réunir ces quatre conditions car de leur conjugaison résulte la création de synergies fonctionnelles efficaces » [Jacobs, 1991 : 156]

[76] Une « diversité » caractérisée par des « mélanges entre fonctions » [Jacobs, 1991 : 150].

Ce dernier ensemble de recommandations constitue pour Stephen Marshall un exemple probant de ces hypothèses non-vérifiées autour desquelles s'est structuré l'*urban design*[77]. Il remarque ainsi que ces « quatre conditions », qui semblent encore actuellement faire l'objet d'un consensus relatif dans l'ensemble du monde de l'urbanisme, n'ont quasiment jamais été testées dans les faits. Les rares travaux qui ont cherché à en vérifier la validité, invitaient d'ailleurs à la précaution vis-à-vis de leur effectivité [Marshall, 2012 : 262] *:*

"Clearly, there have been many investigations that have 'followed' Jacobs' work, on density, mixed use, social capital, crime and so on, but generally these works simply restate Jacobs' assertions as if already factually established" [Marshall, 2012 : 262].

Le quatrième et dernier passage nous semble par contre avoir bénéficié d'une reconnaissance et d'une visibilité moindre par rapport aux précédents, au moins dans le contexte français. C'est pourtant à nos yeux le plus intéressant dans la perspective d'un « retour à la rue » intégrant la prise en compte d'un « fait » automobile déjà bien présent aux Etats-Unis, caractérisé par une forte motorisation des ménages, mais sans pour autant lui subordonner la ville. Jane Jacobs s'attaque donc ici à cette question de savoir « comment organiser les transports dans la ville sans porter atteinte à la complexité et à la densité du tissu urbain correspondant ? » [Jacobs, 1991 : 335]. Son analyse s'appuie sur la base d'une théorisation de deux dynamiques opposées qu'elle instaure en quasi-choix de société : d'un côté « l'érosion de la ville par l'automobile » qui affecte la plupart des villes américaines, et de l'autre « l'attrition de l'automobile par la ville » comme alternative permettant de sortir de cet écueil. Ce chapitre s'ouvre sur une description d'une ville soumise à ce phénomène d'« érosion par l'automobile » :

« Les grandes artères, les parcs de stationnement, les stations-service, les cinémas en plein air constituent autant d'instruments puissants et persistants de la destruction de la ville. Pour les intégrer, on fait éclater la rue et on l'étale de façon cohérente et sans intérêt pour les piétons. On éventre carrément les centres-villes et les quartiers qui constituaient autrefois de merveilleux labyrinthes où la diversité faisait écho à la diversité. On émiette les lieux les plus prestigieux et on les détache de leur environnement en leur faisant perdre ce qui faisait leur intérêt et leur charme. Les caractéristiques d'une cité deviennent tellement floues que n'importe quel endroit finit par ressembler à n'importe quel autre endroit, c'est-à-dire à nulle part » [Jacobs, 1991 : 333].

Ainsi décrite, l'« érosion de la cité » ressemble à s'y méprendre à la *subtopia* dénoncée par les campagnes de l'*AR* quelques années auparavant[78]. Néanmoins comme nous l'avions déjà évoqué dans le *Chapitre 1*, Jane Jacobs se refuse à faire de l'automobile le coupable « idéal » pour tous ces maux qui lui sont trop souvent imputés. Elle préfère la considérer, à la manière de Colin Buchanan, comme un

[77] A partir d'une analyse de ces textes « fondateurs » qui continuent à faire référence dans le champ, Stephen Marshall affirme qu'il s'agit là d'une des caractéristiques propres à l'*urban design* que de majoritairement s'appuyer sur des "*untested hypotheses, or individual scientific findings that are not scientifically incorporated into the urban design corpus of knowledge*" [Marshall, 2012 : 267] ; c'est en ce sens qu'il peut s'apparenter à une « pseudo-science ».
[78] L'intérêt de Jane Jacobs pour les travaux de Ian Nairn et Gordon Cullen apparaît d'ailleurs explicitement exprimé dans cet ouvrage [Jacobs, 1991 : 373]. Cette « connexion » transatlantique entre Jane Jacobs et les membres de l'*AR* avait déjà eu l'occasion de s'exprimer à l'occasion d'un article de Jane Jacobs paru dans la revue américaine *Fortune*, et pour lequel Ian Nairn et Gordon Cullen avaient été chargés des illustrations [Orillard, 2009 : 293-294]. Cet article intitulé *Downtown is for people* paru en 1949 et réédité par la suite, assura la célébrité de Jane Jacobs et lui permit d'obtenir la bourse de la fondation Rockfeller à l'origine de l'écriture de *The Death and Life of Great American Cities.* La réhabilitation de la rue était déjà au cœur de ses réflexions (cf. *Figure 40*).

« excellent instrument pour développer l'intensité urbaine » [Jacobs, 1991 : 337]. Cependant, de par sa présence trop marquée dans les villes, elle lui apparaît mal employée, de telle sorte que la plupart de ses bienfaits potentiels sont soit annulés, soit contrebalancés par ses inconvénients, à mesure que la nécessité de l'utiliser pour tout un ensemble de trajets « du quotidien » augmente. L'autre intérêt de sa réflexion réside dans son scepticisme précoce vis-à-vis des tentatives de conception de réseaux différenciés entre piétons/modes doux et automobiles, dont les méfaits en matière d'animation urbaine lui semblent plus importants que les éventuels bénéfices à en retirer, notamment du point de vue de la sécurité :

« Simplifier les problèmes de la circulation en les ramenant à un conflit piétons contre voitures, et en se donnant pour objectif principal de séparer strictement les deux antagonistes, c'est prendre le problème à l'envers. Prendre en compte les besoins des piétons dans la ville, c'est prendre en compte leurs besoins en matière d'animation, et de diversité et de concentration des fonctions urbaines. S'il n'y a pas de diversité, les habitants des grandes agglomérations sont sans doute mieux lotis s'ils circulent en voiture que s'ils vont à pied » [Jacobs, 1991 : 342].

C'est en cela qu'elle critique les voies piétonnières dont elle estime que les raisons du succès ne sont pas celles que l'on croit de prime abord :

« […] la principale vertu que présentent les rues piétonnières ne réside pas dans le fait qu'elles sont exemptes de voitures mais plutôt dans le fait qu'elles ne sont pas envahies par des flots ininterrompus de voitures et sont, par conséquent, faciles à traverser » [Jacobs, 1991 : 342].

Une prise en compte sérieuse et pragmatique des besoins des piétons ne doit donc pas nécessairement se faire en opposition mais en complémentarité avec une automobile dont la présence en ville représente une ressource pour tous :

« Lorsqu'on prend en compte les besoins des piétons, le problème sous-jacent est celui que l'on trouve à la base de toutes les autres difficultés relatives à la circulation urbaine : comment réduire de façon radicale le nombre des voitures et faire en sorte que celles qui subsistent puissent remplir leur rôle de façon plus intense et plus efficace. Le recours excessif aux voitures particulières et la concentration des fonctions urbaines sont deux notions parfaitement incompatibles. L'une doit donc triompher de l'autre, et c'est effectivement ce qui se produit dans la réalité. Suivant le processus qui l'emporte, il y a soit érosion de la ville par l'automobile, soit attrition de l'automobile par la ville » [Jacobs, 1991 : 342].

Les arbitrages faits en faveur d'un mode ou d'un autre sont donc en mesure de faire pencher la balance de ce système complexe d'un côté ou de l'autre, tant la concurrence entre modes pour l'occupation de l'espace représente pour elle un des principaux leviers pour tendre vers cette fameuse « attrition », qu'elle définit comme un point d'équilibre entre « l'accessibilité croissante et l'intensité fonctionnelle décroissante » [Jacobs, 1991 : 346] :

« L'attrition de l'automobile s'effectue lorsque les conditions d'utilisation des voitures particulières sont rendues plus difficiles. Et si cette attrition empruntait la forme d'un processus lent et régulier (ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle), elle ferait baisser de façon régulière le nombre de gens utilisant leur voiture pour leurs déplacements. Si elle était bien conduite - comme un moyen permettant de stimuler la diversité et l'intensité des fonctions urbaines - cette attrition diminuerait à la fois la nécessité et la facilité d'utiliser la voiture particulière, tout comme à l'inverse l'érosion augmente à la fois la nécessité et la facilité d'utiliser la voiture particulière » [Jacobs, 1991 : 354].

Les « tactiques » à mettre en œuvre seraient donc en grande partie coercitives pour l'automobile sans que cela soit une fin en soi, mais plutôt un moyen d'être aussi favorable à l'existence d'autres activités urbaines que l'automobile restreint. Comme elle l'explique, « il ne s'agit pas de l'attrition de l'automobile *dans* la cité, mais bien de l'attrition de l'automobile *par* la cité. Ces tactiques seront donc celles qui favorisent l'expansion d'autres fonctions urbaines, qui sont à la fois nécessaires et recherchées mais qui sont en concurrence avec les besoins de la circulation automobile » [Jacobs, 1991 : 355]. La piétonisation des rues ne lui apparaît là encore pas représenter une solution adaptée, du fait qu'« étant presque toujours assortie de mesures compensatoires en faveur des voitures, [elle] constitue en réalité un réaménagement de la circulation et non pas une forme d'attrition de l'automobile » [Jacobs, 1991 : 352][79].

A travers ces deux concepts d'« érosion » et d'« attrition », Jane Jacobs offre une analyse particulièrement fine, « équilibrée » et pragmatique de la manière dont les villes se sont développées avec l'automobile, des problèmes engendrés lorsqu'elles se développent seulement « par » ou « pour » celle-ci, sans pour autant oublier de traiter des alternatives possibles. D'autres auteurs paraissent d'ailleurs partager ce sentiment quant à l'actualité de ce passage de l'ouvrage de Jane Jacobs. Antoine Brès fait ainsi de l'« attrition », la phase ultime de la stratégie de « riverainisation » des voies qu'il propose (cf. *Chapitre 1*) :

« La phase ultime de ce processus rejoint ce que Jane Jacobs a dénommé l'« attrition » de la voiture par la ville et qu'elle oppose à l'« érosion » de la ville par la voiture : l'intensité de la vie urbaine fait que l'automobiliste doit composer en permanence avec ce qui en fait la substance essentielle, à savoir la combinaison aléatoire des multiples itinéraires des piétons qui relient leur destination à l'un des divers moyens de transport qu'ils empruntent, ou même des derniers « flâneurs » qui ne font que déambuler » [Brès, 2006 : 94].

Michael Hebbert souligne par ailleurs l'originalité de ces deux notions d'« érosion » et d'« attrition » par rapport aux différents courants de pensée en circulation à l'époque de sa parution, et en retient le fait qu'ils constituent encore et toujours des grilles de lecture pertinentes pour appréhender l'urbanisme contemporain :

"*Unlike Pushkarev, Tunnard, Burns, Ritter and Buchanan, Jacobs recognized that street traffic is a benefit as well as an evil, and can coexist if the terms are right. Drivers, like any other economic actors, make marginal choices reflecting current differentials in speed and convenience among ways of getting aroun*d. […] Death and Life of Great American Cities *outlines a strategy of demand management to keep the balance between road traffic and other modes of circulation. The strategy should be incremental, aiming at cumulative effect, and its tactics might include pavement widening, frequent pedestrian crossings, traffic calming, parking controls, pro-taxi measures and signal frequencies to favour buses (Jacobs, 1961). More than four decades later the description of city erosion remains timely, but so too does the concept of attrition*" [Hebbert, 2005a : 46].

A ce titre, sa description du phénomène d' « érosion » de la ville par l'automobile et son alternative que représente l'« attrition » annonce, voire anticipe sur un certain nombre de phénomènes et dynamiques qui continuent à interroger le monde de l'urbanisme : la volonté croissante pour les villes de concilier accessibilité et qualité urbaine, deux notions prises dans des acceptions larges, avec les

[79] Un constat et une grille de lecture dont la pertinence ne semble pas s'être atténuée avec le temps [voir notamment Reigner *et al.*, 2013 : 101-105].

ambivalences que cela engendre en matière de politiques publiques urbaines et d'aménagement en lien avec l'automobile, ou même les exemples d'« évaporation de trafic » qu'elle relate [Cairns *et al.*, 2002 ; Commission Européenne. Direction générale de l'environnement, 2004 ; Lecroart, 2012]. En cela, et contrairement à ce que l'on a pu évoquer précédemment à propos des « quatre conditions à la diversité dans les rues », les arguments et intuitions formulés par Jane Jacobs dans ce chapitre, en plus de continuer à bénéficier d'une certaine approbation de la part du monde scientifique, semblent en partie avoir été corroborés par différents travaux ultérieurs[80].

Au sortir de l'analyse de ces quatre passages, il est difficile de résumer la contribution de Jane Jacobs à un « retour à la rue », tant la question de la rue apparaît au cœur de *The Death and Life of Great American Cities* et tant elle y est finalement appréhendée de multiples manières. Remarquons néanmoins que ce sont les descriptions de la vie de sa rue de quartier et de son fonctionnement, ou pour le dire autrement, son « apologie de la rue » comme « matrice de la sociabilité et de la culture urbaine » [Charmes, 2006 : 27] qui semblent le plus durablement avoir marqué les esprits. Ces descriptions s'apparentaient néanmoins dès l'époque de leur écriture à la chronique d'un monde en cours de disparition, bientôt rattrapé par le changement de peuplement dans les anciens quartiers populaires des centres urbains, avec l'arrivée de populations plus aisées, pour un phénomène aujourd'hui connu sous le terme de « gentrification ». Le discours de Jane Jacobs aurait ainsi, de par son exaltation des qualités d'un espace urbain essentiellement « viaire », participé du développement d'« un répertoire de sens et de valeurs » à même de favoriser l'installation de populations nouvelles dans des quartiers ne correspondant pas à leur statut social [Charmes, 2006 : 27‑28]. Toujours dans cette idée d'un différentiel entre les principes promus et les résultats qui en découlent, Sharon Zukin revient elle aussi sur l'héritage de Jane Jacobs et dresse un constat d'échec, car, malgré l'adhésion apparente du monde de l'urbanisme à la plupart des valeurs promues dans l'ouvrage, la diversité souhaitée n'a que rarement été atteinte dans les faits :

"*Today city planners swear loyalty to Jane Jacobs's vision. Her goal of preserving the city's physical fabric by maintaining the small scale and interactive social life of the streets has been translated into laws for preserving much of the built environment. But these laws go only part of the way toward creating the vibrant city that Jacobs loved. They encourage mixed uses, but not a mixed population*" [Zukin, 2010 : 25].

Ces éléments de bilan renvoient clairement au passage sur les « quatre conditions de la diversité » et font écho aux remarques de Stephen Marshall quant à leur effectivité supposée mais jamais vérifiée.

[80] Comme en témoigne assez bien ce commentaire de Donald Appleyard sur ses travaux : "*Jane Jacobs did not worry much about the traffic on her Greenwich Village street, though she talked about traffic elsewhere. She did develop one important idea about traffic however. She argued that just as traffic increases to fill newly provided highway space, so traffic congestion can lead to its own attrition. Like most of her ideas, this was a hunch supported by the evidence of one case around Washington Square, but it is a theory that intuitively seems possible. It depends, of course, of the elasticity of demand for driving ; which we are presently finding is not very high*" [Appleyard, 1981 : 3].

San Francisco's Union Square is the city at its best. Around the square are the big buildings and the busy city streets; below is an underground garage with much coming and going. But the square itself is a benign oasis of trees and seats. Come here on a sunny day and you may eat a box lunch on the grass (there are no chains or keep-off-the-grass signs to bar you), take a nap, or watch the crowds go by.

Downtown Is for People

by Jane Jacobs

Figure 40 : La première page de l'article de Jane Jacobs paru dans la revue Fortune, illustré par Gordon Cullen et légendé par Ian Nairn, annonciateur de différents thèmes développés par la suite dans The Death and Life of Great American Cities et dans lequel la question de la rue est déjà centrale [Orillard, 2009 : 195].

Le grand mérite de Jane Jacobs avec *The Death and Life of Great American Cities* est d'avoir su, sur la base d'une attention forte portée au « réel », interroger et remettre en perspective l'utilité sociale de la présence de l'automobile dans la ville. Parmi les leçons que l'on peut retirer de son travail, son appréhension de la circulation urbaine comme un système socio-spatial complexe fondé sur un équilibre entre offre et demande en modes de transports dans le temps et l'espace, demeure un cadre intellectuel aussi stimulant pour concevoir les enjeux contemporains de mobilité. Par son aménagement et en tant qu'élément de base d'une trame viaire, la rue représente alors un enjeu majeur pour tendre vers cette possible « attrition » de l'automobile par la ville. Ressort ainsi de ce travail une volonté de rendre la ville plus perméable par la multiplication des croisements, des percements des blocs, qui va de concert avec une opposition à la présence d'infrastructures lourdes de transports, servant selon elle autant au « détournement » qu'au « déversement » d'automobiles dans les villes [Jacobs, 1991 : 358]. Le « modèle » promu par Jane Jacobs s'oppose ainsi assez nettement au modèle du *precinct* prôné par l'*AR* (réinterprété plus tardivement dans le rapport Buchanan sous le terme d'*environmental area*), autour d'une conception « étanche » des quartiers, en se positionnant au contraire en faveur d'un maillage fin et régulier offrant une multitude d'itinéraires potentiels[81].

[81] L'idée est encore plus clairement développée dans l'article paru dans la revue *Fortune* précédemment évoquée et préfigurant sous bien des aspects *The Death and Life of Great American Cities* : "*Users of downtown know very well that downtown needs not fewer streets, but more, especially for pedestrians. They are constantly making new, extra paths for themselves, through mid-block lobbies of buildings, block-through stores and banks, even parking lots and alleys*" [Jacobs, 1993 : 160].

Un tel regard critique porté vis-à-vis de cette conception « cellulaire » de l'aménagement induite par le rapport Buchanan apparaît plus largement partagé par la dernière de ces « figures » de l'émergence de l'*urban design* auquel nous allons nous intéresser, Christopher Alexander. Ce dernier se présente comme un personnage relativement « atypique » dans les champs de l'urbanisme et de l'architecture. Né à Vienne, il a d'abord fait ses études à Cambridge en Angleterre dans le domaine des mathématiques avant d'y obtenir son diplôme d'architecte, puis d'émigrer aux Etats-Unis pour y obtenir le premier doctorat en architecture de l'histoire de l'université américaine d'Harvard. A la fois architecte et chercheur, il a consacré l'essentiel de sa carrière à travailler sur des problématiques liées à la conception de formes, l'amenant à l'édification progressive d'une théorie plus générale du *design*. Ses premiers travaux correspondent néanmoins au développement d'une approche « cognitiviste » de l'urbanisme à l'instar de Kevin Lynch. Comme le remarque Clément Orillard, si Christopher Alexander « base lui aussi son approche sur l'image mentale », « […] il ne s'agit pas de celle des habitants d'une ville mais de celle du concepteur lui-même » [Orillard, 2005]. Le texte de Christopher Alexander auquel nous allons nous intéresser, *A city is not a tree*, s'inscrit en effet pleinement dans cette perspective.

Cet article au titre « surprenant » paraît pour la première fois en 1965 dans la revue américaine *Architectural Forum*, et sera successivement réédité dans différentes revues jusqu'au début des années 1990, fait relativement rare pour un simple texte de quelques pages. Il a ainsi été réédité en France par la revue *Architecture Mouvement Continuité* en 1967. La démarche de Christopher Alexander y est d'ailleurs, et assez paradoxalement, présentée comme « profondément fonctionnaliste » [Alexander, 1967 : 4], en ce qu'elle aborde la conception comme une série de problèmes fonctionnels à résoudre[82]. Il reprend dans ce texte la théorie des ensembles développée dans l'ouvrage issu de sa thèse de doctorat, *Notes on the synthesis of form* [Alexander, 1971], et s'y appuie pour montrer en quoi les principes prônés par l'urbanisme fonctionnaliste sont pour ainsi dire voués à l'échec. Dans cette optique, est en premier lieu posée la distinction entre deux types de villes : les villes « naturelles » qui ont progressé de manière plus ou moins spontanée, et les villes « artificielles » qui ont été conçues et planifiées délibérément. L'organisation générale de ces deux types de villes peut à son tour être associée à deux différentes formes de structure :

- pour les villes « naturelles » une structure en « semi-treillis »,

- pour les villes « artificielles » une structure arborescente, dont il reconnaît qu'elle n'est en fait qu'une variante plus « rigide » et contrainte d'une structure de type « semi-treillis ».

Il ajoute que le constat d'échec relatif à la grande majorité de ces villes « artificielles » est partagé par les populations et le milieu professionnel. Tout au long de cet article, l'objectif va être de démontrer que les théories actuellement en vigueur parmi les urbanistes et les aménageurs relèvent toutes d'une logique linéaire et arborescente. Christopher Alexander y voit là la cause de leur « échec » et avance au contraire que la vitalité d'une ville dépend d'une structure en « semi-treillis » d'ensembles qui se superposent, se recoupent et sont liés par des liens complexes et multiples. Selon lui leur principal défaut ne peut pas seulement tenir à une simple question de « style » mais réside dans la nature même des modes de conception dont elles sont issues. Christopher Alexander va ainsi présenter différents exemples de ces villes organisées autour d'une structure arborescente, et en particulier l'une d'entre elles, Londres, explicitement organisée autour de la notion de *precinct*. Nous avons déjà évoqué les

[82] Pour un aperçu de son appréhension des processus de conception, il peut être intéressant de se référer à l'ouvrage issu de sa thèse de doctorat en architecture, paru en 1964 et édité par la suite en France sous le titre *De la synthèse de la forme : essai* [Alexander, 1971].

implications en matière d'aménagement viaire du *County of London Plan* de 1943 dont il reprend la carte d'analyse sociale et fonctionnelle, restée notamment célèbre pour le surnom de « panier d'œufs » qu'ont pu lui attribuer ses contemporains.

Figure 41 : Le « panier d'œufs » du County of London Plan de 1943 par Patrick Abercrombie et John Henry Forshaw repris par Christopher Alexander… [Abercrombie et Forshaw, 1943 : coloured plate n°1].

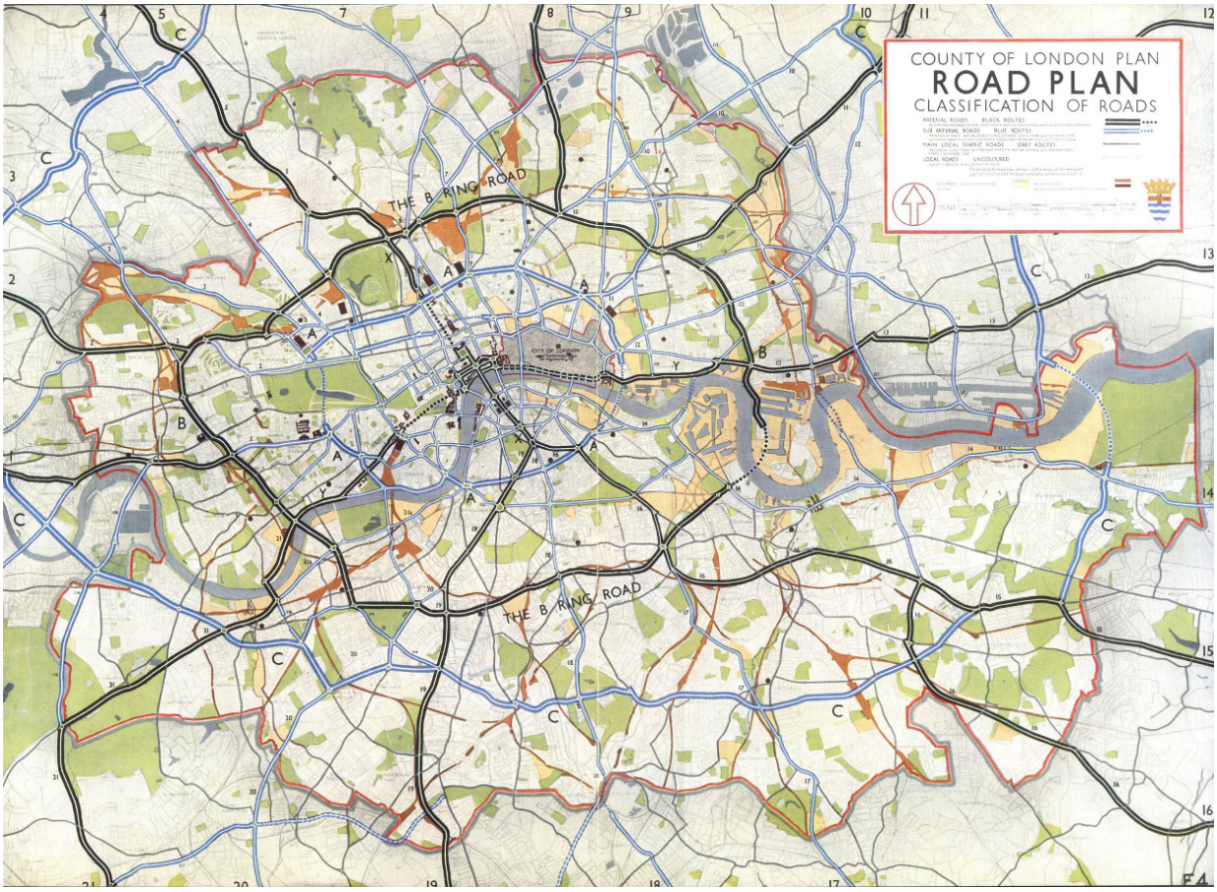


Figure 42 : …Et son négatif, la hiérarchie viaire. Les voies de rang les plus élevés représentent les interstices entre les « œufs », et participent de la délimitation des quartiers identifiés ci-dessus [Abercrombie et Forshaw, 1943 : coloured plate n°4].

La vision développée dans ce plan, autour du renforcement de communautés spatialement « séparées et définies », représente à ses yeux l'archétype même d'une logique arborescente à deux niveaux. Cependant, cette vision de quartiers enclos relèverait plus d'une sorte d'« illusion » cartographique et planificatrice que d'une réalité socio-urbaine :

« […] les communautés isolées n'ont pas de réalité comme unité de fonctionnement. A Londres, comme dans n'importe quelle grande ville, presque personne n'arrive à trouver un travail adéquat près de chez lui. […] Et pour cette raison, il existe des centaines de milliers de systèmes « travailleur/lieu de travail », chacun consistant en un homme, plus l'usine dans laquelle il travaille, qui tailladent les limites définies par l'arbre d'Abercrombie. L'existence de telles unités et leur nature superposée indiquent que les systèmes vivants de Londres constituent un semi-treillis. Seulement dans l'esprit des planificateurs, ils se sont transformés en arbre » [Alexander, 1967 : 9].

Comme nous l'avons vu précédemment et comme l'illustrent assez bien les deux images ci-dessus (cf. *Figure 41* et *Figure 42*), l'élément déterminant dans la mise en œuvre de cette vision demeure la reconfiguration du réseau viaire autour de principes de hiérarchisation à trois niveaux principaux. Ainsi, même si la question de la rue n'est pas directement évoquée par Christopher Alexander, elle reste bien présente en filigrane, comme outil de mise en œuvre de la logique arborescente dans le domaine de la planification. Cette dimension se vérifie d'ailleurs dans les autres exemples cités comme « archétypes »

d'un urbanisme arborescent : Chandigarh conçue par le Corbusier autour d'une division en secteurs ou Brasilia structurée par des *superblocks* issus des plans de Lucio Costa.

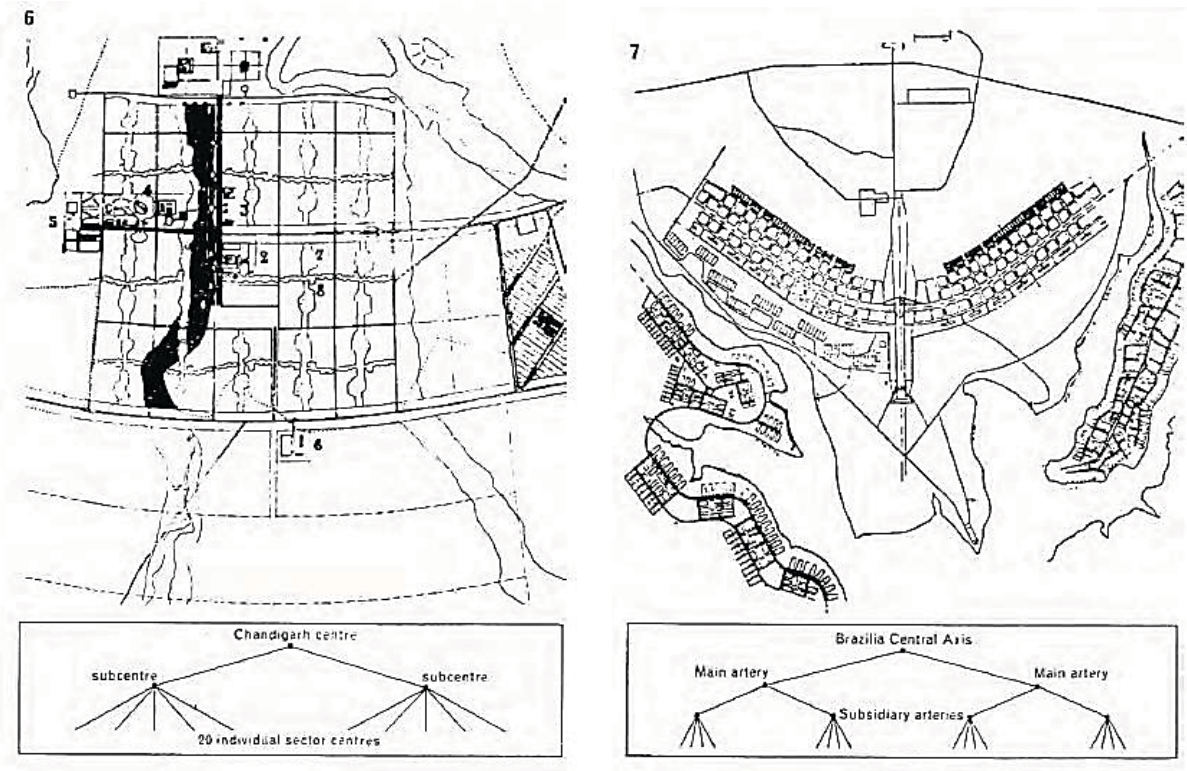


Figure 43 : Brasilia et Chandigarh, deux représentants d'une ville arborescente d'après Christopher Alexander, de même que deux incarnations assez pures de l'urbanisme « de secteurs » au sens de David Mangin. L'organisation du réseau viaire est dans ces deux exemples clairement mise au service d'une organisation urbaine [Alexander, 1967 : 6].

Les causes des dysfonctionnements connus par ces réalisations ne sont donc pas seulement à chercher dans des questions de « style », et ne s'apparentent pas à un quelconque passéisme ou nostalgie[83]. Elles sont pour Christopher Alexander à rechercher dans leur prise en compte d'une dimension humaine et sociale. Ainsi, pour comprendre et présenter les limites de la vision arborescente, celui-ci s'intéresse à différents travaux sociologiques, traitant en particulier de la structuration des réseaux de connaissances amicales et des réseaux familiaux. Ils tendent tous à démontrer que ces derniers se forment suivant des modèles beaucoup plus complexes et difficiles à appréhender que ceux des schémas de type arborescent. Ces considérations lui permettent notamment de revenir sur certains concepts-clés du Mouvement moderne en particulier le principe de séparation entre fonctions urbaines,

[83] « Il est d'une importance vitale que nous découvrions les propriétés des villes anciennes qui en garantissaient la vie, et que nous les restituions à nos villes modernes. Mais nous ne pourrons y réussir en refaisant simplement des villages anglais, des places italiennes ou de grandes gares centrales. Trop nombreux aujourd'hui sont les architectes qui semblent s'en remettre aux caractéristiques physiques et plastiques du passé, au lieu de rechercher le principe ordonnateur abstrait que les villes du passé possédaient et que nous n'avons encore pu retrouver » [Alexander, 1967 : 3].

et plus précisément dans le cas qui nous intéresse ici, celui de la séparation des circulations entre automobiles et piétons [Alexander, 1967 : 8].

Il reconnait la pertinence de l'idée à première vue car il est en effet dangereux de faire se côtoyer des voitures qui roulent vite avec des piétons. La vision arborescente induit alors un raisonnement du type « à chaque circulation son réseau de circulation », et en toute logique à la conception de réseaux séparés. Bien que cette idée de départ puisse paraître à première vue tout ce qu'il y a de plus censé, Christopher Alexander constate que le chevauchement entre ces deux sphères que l'on souhaiterait isoler peut parfois rendre de fiers services suivant « l'écologie de la situation » [Alexander, 1967 : 8] considérée. L'exemple mobilisé à l'appui de cette démonstration est celui du taxi dont la condition même d'existence découle du fait qu'il puisse servir de pont entre les deux « mondes » piéton et routier. Il s'agit alors aussi de remettre en valeur la multifonctionnalité de la rue au travers de sa capacité à les faire interagir.

Dans cet article, Christopher Alexander expose une critique profonde et méthodique du fonctionnalisme et de la façon dont les aménagements qui en sont issus se fondent sur des présupposés concernant les organisations socio-spatiales et les modes de vie. Après avoir comparé le fonctionnement réel d'une ville avec la façon dont la perçoivent les aménageurs, il en arrive finalement à la conclusion que ces derniers sont « naturellement » enclins à concevoir la ville comme un ensemble fini d'éléments organisés suivant une logique linéaire et arborescente. Ainsi, pour Stephen Marshall, l'hypothèse principale portée par ce texte, néanmoins jamais vérifiée à ce jour, remet en cause les fondements même de l'urbanisme : "*If true, it would imply that it is not humanly possible to plan or design anything as complex as a city. In other words, Alexander not only implies (as Jane Jacobs did) that cities were badly planned, but implies that cities could be unplannable in principle*" [Marshall, 2012 : 262].

Dans une autre perspective, celle de la généalogie des échanges urbanistiques transatlantiques centrés autour des concepts de *garden city*, de *neighborhood unit* puis de *precinct*, Peter Hall constate que cet article a eu une influence importante dans la remise en cause de ces modèles urbanistiques : "[…] *Christopher Alexander* […] *suggested that sociologically the whole idea was false: different people have varied needs for local services, and the principle of choice was paramount. In his view cities that had grown naturally demonstrated a more complex settlement structure, with overlapping field for shops and schools; planners should aim to reproduce this variety and freedom of choice*" [Hall, 1992 : 43]. Dans la même veine, d'autres y voient moins une renonciation, qu'une remise en cause plus profonde d'un urbanisme fonctionnaliste :

"*Alexander identified both the failings of design philosophies that considered 'form without context' and the dangers of approaching urban design in ways that fail to allow for a rich diversity of cross-connections between activities and places*" [Carmona *et al.*, 2010b : 7].

En matière de « retour à la rue » et en poussant maintenant l'interprétation un peu plus loin, de par les exemples proposés et à l'instar des auteurs précédemment évoqués, Christopher Alexander questionne lui aussi à sa manière la notion de hiérarchie viaire. Cette dernière lui apparaît alors comme un véritable « outil » au service d'une logique structurelle arborescente. Le cœur de son propos consiste à démontrer qu'elle est intrinsèquement nuisible à la ville.

Pour prolonger les pistes tracées dans cet article, il peut être intéressant de se reporter à un ouvrage ultérieur, paru en 1977, *A Pattern Language* [Alexander *et al.*, 1977]. Il s'inscrit en effet dans la continuité de la réflexion développée dans *A city is not a tree*, à la différence près que Christopher Alexander ne se contente plus de formuler une analyse critique des modèles urbanistiques et des motifs

« cognitifs » qui les sous-tendent, mais ambitionne désormais de leur opposer des alternatives pratiques, selon des principes d'organisation spatiale prenant la forme de « *pattern* ». Ce concept de *pattern* est présenté par Christopher Alexander de la manière suivante :

"*Each pattern describes a problem which occurs over and over again in our environment, and then describes the core of the solution to that problem, in such a way that you can use this solution a million times over, without ever doing it the same way twice*" [Alexander *et al.*, 1977 : x].

Ces *patterns*, produits d'un temps de maturation souvent très long renvoient ainsi à des configurations que l'on retrouve de manière récurrente dans l'environnement humain. C'est à partir de l'identification et la mise en « langage » de plusieurs de ces problématiques de conception, allant d'une échelle *macro* (les rapports villes-campagnes) à très *micro* (l'organisation d'une étagère) que Christopher Alexander et ses collègues sont parvenus à constituer cette base de données d'une richesse impressionnante (253 *patterns* au total). La question de l'aménagement viaire y apparaît particulièrement présente. Parmi ces différents *patterns*, est ainsi proposé un certain nombre de typologies de rues organisées suivant une structure hiérarchique contenue à l'intérieur d'une unité cellulaire de base, dénommée *local transport area* (*pattern* n° 11). Celle-ci est délimitée par un réseau de *ring roads* (*pattern* n° 17), et maillée transversalement par des *parallel roads* (*pattern* n° 23), dont les interstices sont comblés par un réseau de *looped local roads* (*pattern* n°49) et enfin par des *green streets* (*pattern* n° 51), rues résidentielles « vertes » proposant un partage de la voirie entre piétons et automobilistes sur un sol non imperméabilisé[84].

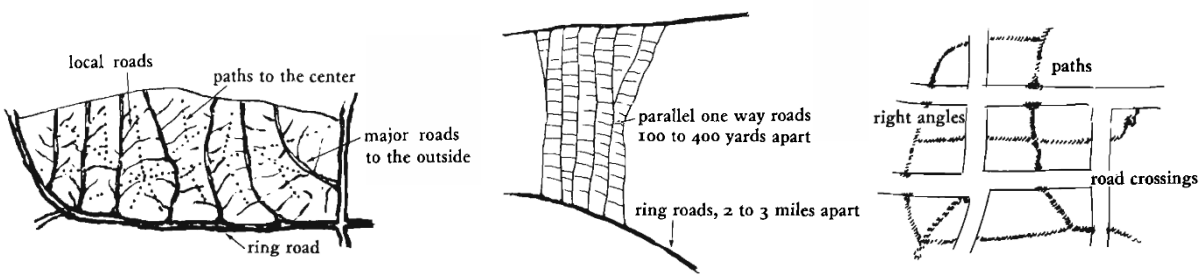


Figure 44 : Illustrations extraites des patterns n° 11 "Local transport area", n° 23 "Parallel roads" et n°52 "Network of paths and cars" [Alexander et al., 1977 : 68, 130, 274].

Nous ne nous attarderons néanmoins pas plus sur les solutions proposées - d'ailleurs discutables, dans leurs principes comme dans leur philosophie même[85] -, pour nous focaliser plutôt sur les problèmes auxquels elles sont censées répondre, dont le contenu nous semble plus pertinent. En ce qui concerne les liens entre trame viaire et circulation, les constats et problèmes recensés paraissent particulièrement significatifs d'une volonté d'aborder la complexité des relations liant l'automobile et la

[84] D'autres *patterns* auraient par ailleurs pu être évoqués, notamment ceux qui traitent des aménagements à apporter à l'intérieur d'une rue prise isolément.

[85] Bien que reconnaissant l'intérêt du travail de Christopher Alexander, Kevin Lynch a émis de lourdes réserves quant à l'universalité espérée des solutions qui y sont mises en avant : "[…] *those patterns are put forward as the "timeless" and "natural" ways of building, correct for all people, places, and seasons. Variations of culture, political economy, or individual values are submerged. The dogmatic form of these Tablets of the law belies their humane content and his own convictions about user participation*" [Lynch, 1981 : 253].

ville, et que le caractère parfois « ambivalent » de certains des énoncés utilisés traduit particulièrement bien :

- "*Cars give people wonderful freedom and increase their opportunities. But they also destroy the environment, to an extent so drastic that they kill all social life*",
- "*It is not possible to avoid the need for high speed roads in modern society; but it is essential to place them and build them in such a way that they do not destroy communities or countryside*",
- "*The net-like pattern of streets is obsolete. Congestion is choking cities. Cars can average 60 miles per hour on freeways, but trips across town have an average speed of only 10 to 15 miles per hour*",
- "*Nobody wants fast through traffic going by their homes*",
- "*Cars are dangerous to pedestrians; yet activities occur just where cars and pedestrians meet*",
- "*Streets should be for staying in, and not just for moving through, the way they are today*". [Alexander *et al.*, 1977 : 64, 97, 127, 261, 271, 590].

Un peu à la manière de Jane Jacobs, les problèmes posés par la cohabitation entre piétons et automobilistes, certes multiples et indéniables, ne lui font pas pour autant considérer ces deux modes comme strictement antagonistes, du fait même que leur coprésence peut dans certaines configurations agir comme un « catalyseur » d'intensité urbaine. Ainsi, pour lui, "*many of the greatest places in cities, Piccadilly Circus, Time Square, the Champs Elysees, are alive because they are at places where pedestrians and vehicles meet. New towns like Cumbernauld, in Scotland, where there is total separation between the two, seldom have the same sort of liveliness*" [Alexander *et al.*, 1977 : 271]. Plus précisément, "*at very high densities,* […] *a great deal of the excitement is actually created by the fact that pedestrian paths are running along the roads*" [Alexander *et al.*, 1977 : 274]. En dehors de ces cas « extrêmes », il se prononce en faveur de la mise en œuvre de réseaux séparés mais « croisés » entre piétons et automobiles, se superposant de manière régulière afin de maintenir en contact ces deux mondes, expression d'un fonctionnalisme intégrant les vertus de l'organisation en « semi-treillis ».

Aujourd'hui encore, ces travaux ultérieurs demeurent relativement peu connus en France, et Christopher Alexander est principalement cité pour ses premiers travaux produits dans les années 1960 et traduits en français. Leur influence reste néanmoins vive, et l'architecte-urbaniste David Mangin fait ainsi du texte *Une ville n'est pas un arbre* l'une des références théoriques à son modèle de la « ville passante », estimant que « […] l'avertissement d'Alexander, énoncé voici plus de trente-cinq ans, […] garde toute son actualité » [Mangin, 2004 : 340].

Cet exemple du modèle de la « ville passante » promu par David Mangin, sur lequel nous reviendrons plus longuement, témoigne plus largement du fait que cet article de Christopher Alexander a trouvé un fort écho en France dans son domaine d'application relatif à l'organisation du réseau viaire, malgré le fait que cette thématique soit loin d'être la seule à y être abordée. Dans un article revenant sur les évolutions de la notion de « réseau », Jean-Marc Offner et Gabriel Dupuy, confirment d'ailleurs cette assez nette orientation des lectures :

« Une ville n'est pas un arbre », titrait Christopher Alexander en 1965 dans son fameux ouvrage contre les réseaux viaires hiérarchisés, contre les cul-de-sac, opposés aux structures en treillis (la ville passante, dirait aujourd'hui David Mangin) » [Dupuy et Offner, 2005 : 44].

Et, signe que ces lectures ne relèvent néanmoins pas d'une simple réinterprétation du travail de Christopher Alexander au prisme de problématiques contemporaines, ces deux auteurs reprennent un texte publié par le sociologue Henri Lefebvre en 1969, soulignant à son tour la « supériorité scientifique du treillis sur l'arbre […] Sur un arbre, le trajet d'un point à un autre est obligé (contraint et unique) : il passe inévitablement par tel ou tel sommet, et par la hiérarchie des sommets. Il ne se définit que par des relations binaires […] Tandis que les treillis et semi-treillis permettent de multiples parcours pour aller de chaque point à chaque point » [Lefebvre, 1969, cité par Dupuy et Offner, 2005 : 44].

En conclusion aux paragraphes précédents et pour offrir une lecture plus transversale de ces différents textes, il semble judicieux de remettre en perspective les travaux de ces auteurs. Dans une première approche Gordon Cullen et Kevin Lynch peuvent être considérés comme développant un même intérêt en faveur d'une vision perceptive et dynamique du paysage urbain [Orillard, 2010], ne se rencontrant pas aussi clairement chez Christopher Alexander et Jane Jacobs. De la même manière, de par leur intérêt pour les sciences cognitives qui se remarque dans leurs travaux respectifs, Kevin Lynch et Christopher Alexander peuvent être appréhendés comme les pionniers d'un « urbanisme cognitif » [Orillard, 2005]. Les auteurs étudiés s'inscrivent en effet dans l'élargissement donné à la définition de ce nouveau champ de l'*urban design,* depuis la définition inaugurale donnée par Josep Lluis Sert en 1956 en tant que « partie de l'urbanisme qui traite de la forme physique des villes » [Raynaud et Wolff, 2012 : 32] pour, au-delà de sa seule dimension visuelle et artistique dont Gordon Cullen constitue l'un des plus éminents représentants, en explorer de nouvelles, plus en relation avec les usages, pratiques et représentations des espaces.

En ce qui concerne maintenant la participation plus spécifique de ces auteurs à un renouvellement des regards portés sur la rue, elle apparaît manifeste. Elle porte de façon transversale sur la remise en valeur de la rue comme système socio-spatial complexe, lieu d'expériences urbaines aussi bien individuelles que collectives, dont le bon fonctionnement détermine celui de la ville dans son ensemble. Dans cette optique, leur appréhension du réseau viaire apparaît clairement structurelle, et les amène à traiter sur un relatif pied d'égalité l'ensemble des rues, quelle que soit leur taille ou leur importance, du fait qu'elles ont toutes à leur niveau et à leur(s) échelle(s) un rôle à jouer dans le bon fonctionnement de l'ensemble. Bien que nous ayons peut-être légèrement forcé le trait quant à l'importance relative de cette dimension au travers des différents auteurs étudiés et que nous nous soyons parfois appuyés sur des textes ultérieurs pour encore mieux étayer notre propos, il ressort néanmoins chez chacun d'entre eux un questionnement plus ou moins fort et plus ou moins explicite sur le bien-fondé d'une hiérarchie viaire trop strictement hiérarchisée : Kevin Lynch en montrant l'existence et l'importance des autres types de hiérarchie dans la lisibilité des espaces urbains, Jane Jacobs en se positionnant en faveur d'une multiplication des rues et des itinéraires et Christopher Alexander en critiquant le modèle cognitif arborescent qui le sous-tend. Si l'on peut d'ores et déjà s'interroger sur les répercussions connues par cet éventail de réflexions dans la pratique urbanistique, le questionnement plus généralement amorcé autour des rôles joués par le réseau viaire à l'intérieur des espaces urbains se présente bien comme un enjeu fort et presque constitutif de l'*urban design*.

En plus de corroborer les liens de concomitance que nous avions établis entre l'émergence de cette branche de l'urbanisme et celui d'un « retour à la rue », cette remarque nous semble déterminante en ce qu'elle témoigne de l'ambiguïté permanente associée au traitement à apporter aux grands axes urbains. Ceux-ci se trouvent en effet dans une situation hybride à l'intérieur de ce schéma de pensée antagoniste, à la fois entourés d'îlots bâtis et bien souvent en limite de quartiers. Ces réflexions ne vont

pas sans rappeler les écrits de l'urbaniste américain Kevin Lynch, prenant clairement parti en faveur du renforcement de leur rôle de « couture », qu'il pose comme une évolution de la simple « limite » :

« Une limite peut-être plus qu'une simple barrière qui domine, s'il est possible de pénétrer visuellement ou par le mouvement à travers elle : si elle est, en quelque sorte, structurée sur une certaine profondeur avec les régions situées de chaque côté. Plutôt qu'une barrière, elle devient alors une couture, une ligne d'échange le long de laquelle deux zones sont cousues ensemble » [Lynch, 1998 : 117]

Cette citation de Kevin Lynch amène alors à la question du rôle associé aux rues *qui séparent les quartiers*, au travers aussi de leurs liens avec celles *à l'intérieur des quartiers*, et qui tendent à avoir chacune leur vocation propre. Le modèle Buchanan, comme celui du *precinct*, résout la question de la relation entre ces deux types de rues sur un mode espace servi/espace servant. Les rues résidentielles « de quartiers » y sont en effet explicitement protégées des « méfaits » du trafic automobile, au détriment des axes périphériques qui en concentrent l'essentiel, en même temps qu'ils marquent les limites de ces secteurs privilégiés. Certains auteurs préconisent ainsi en réaction de réaffirmer les deux principes suivants :

"[…] *the combining of street roles and avoiding separation without good reason. In turn, rather than the idealised simple, separated, and 'logical' forms of modernism, it creates and/or perpetuates the infinitely complex stage for management that is the modern, 'traditional' city*" [Carmona *et al.*, 2008 : 40].

Finalement, bien que les fondateurs de l'*urban design* aient été à l'origine d'un renouvellement des regards portés sur la rue au cours de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle et dont les leçons continuent aujourd'hui encore à servir de référence pour le champ de l'urbanisme dans son ensemble, cette « forme urbaine » ne paraît pas pour autant en avoir fini de susciter le débat à l'intérieur de ce sous-champ en particulier, comme dans l'urbanisme en général. Malgré les recommandations de ces auteurs en faveur d'une approche globale et complexe des rues et de leur fonctionnement, la naissance de l'*urban design* n'a semble-t-il pas abouti à la formulation de véritables alternatives « techniques » à ce fonctionnalisme viaire prédominant dans la pratique, et dont les axes structurants apparaissent alors comme les principaux laissés pour compte.

Le contexte dans lequel « retour à la rue » et « *urban design* » ont pu trouver naissance de l'autre côté de l'Atlantique désormais clarifié, il convient maintenant de faire le point sur les perspectives plus « européennes » de ce renouvellement des cadres théoriques traitant du statut et des rôles associés aux différents types de rues dans l'urbanisme.

2. La sociologie et l'architecture urbaine comme contrepoints d'Europe latine aux réflexions anglo-saxonnes sur *l'urban design*

Les auspices sous lesquels le « retour à la rue » a pu trouver naissance entre Angleterre et Etats-Unis retracés, cette partie reviendra sur la médiation et les contrepoints à opérer entre les travaux anglo-saxons présentés précédemment et ceux issus de l'Europe continentale auxquels nous nous intéresserons parallèlement. Pour rappel, nous avons avancé l'idée d'un décalage entre les préoccupations urbanistiques propres aux principaux représentants de ces deux aires « géographico-socio-culturelles », que nous avons cherché à expliquer par des décalages entre leurs niveaux d'« automobilisation » relatifs. A ce titre, l'Europe a pu avoir pour les Etats-Unis valeur de « modèle » dans l'art de bâtir des villes non asservies à l'automobile. Donald Appleyard, urbaniste né en Angleterre mais dont l'essentiel de la carrière universitaire s'est déroulée aux Etats-Unis, met en valeur les spécificités propres à ces deux contextes et insiste à son tour sur cette idée de décalage, soulignant les dissymétries de contextes comme de dynamiques :

"[…] *it has been the European countries, Australia, and Japan who have had more experience in managing traffic in residential neighborhoods, partly because the automobile arrived in their cities much more slowly than in North America, and partly because when it did arrive its impacts on their narrower streets were more spectacular*" [Appleyard, 1981 : 151].

En revanche, du côté des similitudes, en Europe comme aux Etats-Unis, à partir des années 1960-1970 l'heure est clairement au rejet de l'asservissement de la rue et à la mise en œuvre d'une organisation fonctionnaliste des espaces urbains, dont les fondements même apparaissent de plus en plus discutés au sein de la société civile. La remise en cause de ce modernisme viaire a en quelque sorte représenté l'un des vecteurs privilégiés d'une dynamique de rejet plus large, ainsi que le suggère Hélène Reigner :

« Ce modèle d'organisation des voies est contesté dès les années 1970. Des voix s'élèvent contre des politiques urbaines trop axées sur une répartition fonctionnelle de l'espace urbain. La critique du principe de ségrégation des flux est donc en même temps une critique du fonctionnalisme et de l'urbanisme moderne » [Reigner *et al.*, 2013 : 84].

En France en particulier, cette critique sera appuyée et soutenue par de nombreux travaux issus d'une frange de la sociologie urbaine des années 1960 et 1970, qui se sont appliqués à identifier les véritables ressorts et déterminants de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Comme le souligne Alain Hayot, « là où l'aménagement ne voyait que distorsion ou désordre à réguler, la sociologie urbaine des années soixante-dix y verra un ordre social et un ordonnateur, l'État. Là où les aménageurs ne verront que la conjonction anarchique de forces aveugles à canaliser, cette sociologie va s'attacher à démonter le jeu complexe des déterminants économiques et politiques à l'œuvre dans les transformations qui s'opèrent » [Hayot, 2002 : 94]. Dans un même regard rétrospectif sur cette époque, pour Christian Topalov, « il ne s'agit plus de mieux adapter l'urbanisme aux besoins des citadins, mais d'analyser la production capitaliste de la ville, les politiques urbaines de l'État et les mouvements sociaux qui contestent celles-ci » [Topalov, 2013]. A ce titre, Henri Lefebvre a joué un rôle actif dans cette entreprise de « dévoilement critique », notamment par l'intermédiaire de ses réflexions vis-à-vis du fonctionnalisme et de l'urbanisme moderne. Aux yeux de l'historien Alain Leménorel, il « incarne le courant intellectuel qui dans les années 1970, s'inquiète de l'enterrement des valeurs urbaines, dont la

rue, de ces valeurs qui fondaient l'urbanité et la sociabilité, de la rue réduite à un espace de transit et au culte de l'automobile, de la rue sans homme, de la « rue sans joie » [Leménorel, 1997 : 431‑432]. La rue sera en effet l'un de ses sujets d'attention particulière, et il l'envisage notamment comme le reflet des différents rythmes et temporalités qui apparaissent dans la ville, et plus généralement en tant qu'espace permettant le rassemblement, phénomène propre à l'urbain. Dans l'un de ses ouvrages majeurs, *La révolution urbaine*[86], afin de montrer ce qu'il présente comme la « profondeur de la crise » [Lefebvre, 1979 : 29] Henri Lefebvre propose un double argumentaire , « à charge et à décharge » de la rue, que nous avons choisi de synthétiser ci-dessous. Il représente à nos yeux un véritable état des lieux des questionnements et des débats suscités par celle-ci au sein d'un monde intellectuel et universitaire français de l'époque, et assez fortement orienté par les grilles d'analyses marxistes [Topalov, 2013].

Synthèse des arguments donnés par Henri Lefebvre « pour » et « contre » la rue	
« Pour la rue »	**« Contre la rue »**
- Le lieu de la rencontre et pas seulement celui de la circulation. - Dans la rue, on devient spectacle, spectateur et parfois aussi acteur. C'est un lieu de vie. - Le lieu du mouvement et du brassage constitutifs de la vie urbaine. - L'expérience le montre, lorsqu'on supprime la rue on supprime la vie et celle-ci devient un dortoir. - Elle contient trois fonctions oubliées par le Mouvement moderne : la fonction informative, la fonction symbolique et la fonction ludique. - La rue protège de la criminalité. - L'appropriation des rues montre que la ville peut être dominée par sa valeur d'usage et non sa valeur d'échange. - Le lieu du débat, de la parole, de l'échange.	- Le lieu de rencontres superficielles, de l'ordre du côtoiement. - L'espace des masses annexées au monde de la marchandise. C'est un étalage, un défilé. - Le lieu où prédomine la valeur d'échange sur la valeur d'usage. - Le lieu de la répression sociale et politique. - Un espace qui se scinde entre des piétons oppressés et des automobilistes favorisés. - Un espace organisé par le temps de la consommation, le « temps-marchandise ». - L'espace du spectacle, de la publicité, victime d'une colonisation par l'image. - Un espace qui s'uniformise jusqu'à devenir sa propre caricature.

Tableau 3 : Synthèse des divers arguments pour et contre la rue donnés par Henri Lefebvre (réalisation : Benoit Romeyer à partir de [Lefebvre, 1979]).

Sans détailler ces différents points à nos yeux déjà assez parlants, on peut néanmoins constater que les arguments émis en faveur de la rue sont assez hétérogènes et donnent déjà le ton des travaux d'une nouvelle sociologie urbaine qui s'intéressera en particulier aux « espace(s) public(s) ». De l'autre côté, les arguments énoncés « contre » la rue ne l'attaquent en fait pas véritablement dans son essence et dans sa forme. Ils évoquent plutôt les transformations induites par l'avènement progressif de ce que des auteurs comme Guy Debord ou Jean Baudrillard ont pu quelques années auparavant décrire sous les termes de « société du spectacle » (1968) pour le premier, ou de « société de consommation » (1970) pour le second. Sans agir directement sur le contenu de la production urbanistique, ces différents travaux

[86] Au niveau des références d'Henri Lefebvre, il est intéressant de constater que Jane Jacobs apparaît dans le même ouvrage citée pour « la pertinence des analyses sur la destruction de la rue et des voisinages » [Lefebvre, 1979 : 30].

et courants de pensées participeront néanmoins à nourrir les fondements intellectuels des « luttes urbaines » des années 1960 et 1970, et par extension des nouvelles inflexions données à un urbanisme, littéralement devenu « post-moderne ». A défaut de nous appesantir sur la teneur générale de ces courants contestataires et ces mouvements sociaux qui nous éloigneraient trop de nos préoccupations premières, nous pouvons néanmoins souligner leur ancrage fort dans un milieu urbain en cours de recomposition, sur fond de revendication d'un « droit à la ville » :

« Pour innovante qu'elle soit du point de vue des actions collectives, des représentations ou encore des concepts, cette « nouvelle culture urbaine » reste profondément ancrée dans la ville dense héritée. Elle tend donc à valoriser fortement les lieux hérités, rues et places notamment, aux dépens des autres formes urbaines qui continuent à se développer aux marges de la ville ; elle reste très attachée à l'histoire et au patrimoine » [Fleury, 2007 : 29‑30].

Pour continuer à tirer les fils de cette série de « retours », c'est donc aussi un certain « retour à la ville » qui va s'opérer en France et en Europe parallèlement à ces différents auteurs, courants et travaux que nous venons d'évoquer. Par un renversement de perspective, la ville apparaît désormais non plus comme une entité « dépassée » inapte à l'avènement d'une société définitivement moderne, mais comme une entité spatiale et culturelle en recomposition permanente, support et vecteur de mémoire collective. Françoise Choay constate ainsi dans son ouvrage fondateur, *L'urbanisme, utopies et réalités* de 1965 à propos de l'urbanisme fonctionnaliste que « l'espace éclaté, qui abolit la rue s'est révélé source de dissociation et de désintégration mentale ; à une forte structuration de la ville correspond une forte structuration psychique des habitants » [Choay, 1979 : 68]. De nombreux auteurs embrasseront cette approche « culturaliste » et vont ensemble participer à restaurer ce que Michael Hebbert a identifié comme une nouvelle appréhension de l'espace urbain en tant que « lieu de mémoire collective » [Hebbert, 2005b : 586]. Dans les champs de l'urbanisme et de l'architecture, ce retour à la ville et donc aussi à l'« histoire » s'est décliné en un triple retour à la parcelle, à l'îlot, et enfin à la rue. Ce regain d'intérêt pour la constitution du tissu urbain des villes s'inscrit dans la lignée des travaux des « typo-morphologues » italiens, pour qui la connaissance des structures de développement et de transformation des tissus urbains est appréhendée comme un préalable indispensable à l'action urbanistique :

« L'étude des morphologies urbaines et des typologies architecturales est alors indispensable pour lire la ville et comprendre ses transformations. Désormais, la méthode de la table rase a vécu, et il faut s'aviser avant tout que la ville est une sédimentation historique, du temps cristallisé comme le disait Marx pour les marchandises. Ce processus historique doit être étudié, et plus encore, le savoir qui en résulte doit être mis au service du projet d'aménagement afin de guider les choix et les partis des nouvelles formes urbaines et architecturales. […] Un tel historicisme sera un des piliers d'une approche originale s'efforçant d'articuler l'échelle de la ville et celle du bâtiment sous la dénomination d'architecture urbaine » [Wachter, 2004 : 123].

Ce courant de l'école typo-morphologique italienne[87] aurait ainsi potentiellement pu représenter un pendant plus « continental » aux auteurs anglo-saxons précédemment évoqués. Parmi les travaux qui s'inscrivent dans ce courant, l'ouvrage majeur d'Aldo Rossi, *L'Architecture de la cité* paru en 1961, occupe un place fondamentale [Ellin, 1999 : 24‑25] et aurait donc à certains égards pu bénéficier, avec d'autres, du même traitement que celui apporté aux ouvrages « fondateurs » de *l'urban design*. Il nous semble néanmoins que son propos demeure plus centré autour des questions de l'usage et du devenir

[87] Aussi identifiés sous le nom de « *Tendanza* » ou de mouvement « néo-rationnaliste » [Ellin, 1999 : 23-27 ; Frampton, 2009 : 313-317]

des typologies architecturales, que sur la rue à proprement parler. Les implications de certaines de ses réflexions ne sont toutefois pas dénuées d'intérêt par rapport à nos propres préoccupations. Ainsi en est-il de son appréhension des rues comme des lieux de mémoire collective précédemment évoquée :

"*Rossi looked for urban memory not in buildings but in the voids between them, the space pattern that constitutes the enduring skeleton of a town. He argued that a city's street plan is "a primary element, the equal of a monument like a temple or a fortress*" [Hebbert, 2005b : 587].

La rue apparaît alors comme un « patrimoine » collectif, porteur de sens et de signification, et dont la fonction ne peut être réduite à ses seuls aspects techniques et à sa dimension fonctionnelle. L'autre point intéressant réside dans sa conception du fonctionnalisme, à travers la critique de l'axiome "*form follows fonction*", invalidé pour son aveuglement vis-à-vis du renouvellement des usages des formes urbaines lorsque leurs fonctions de départ sont devenus obsolètes [Ellin, 1999 : 24]. Bien qu'initialement basé sur des exemples de changement de fonction de bâtiments, ce raisonnement nous semble tout aussi bien pouvoir s'appliquer à la rue[88].

De manière générale, il semble en effet que les analyses issues de la typo-morphologie ne se soient pas tant intéressées à la rue pour elle-même que pour son statut de double générateur d'urbanisation et de support à l'édification. Autrement dit, chez la plupart des typo-morphologues, la rue est appréhendée non pas pour son aménagement et ses usages propres comme « vide », mais pour ses relations topologiques avec les éléments « pleins » qui la bordent. A ce titre, l'« ouvrage » français le plus représentatif de ce courant dit de « l'architecture urbaine », issu de la réappropriation française des acquis de l'école italienne de typo-morphologie [Wachter, 2004 : 122‑131], *Formes urbaines : De l'îlot à la barre*, se conclut dans son édition française dont la première édition remonte à 1975 sur le constat de cette « primauté » de la rue sur les autres constituants du tissu urbain :

« Sans nier l'intérêt de ces propositions, ni leur actualité dans le débat sur la construction de la ville contemporaine, il faut repartir d'un autre point de vue pour retrouver la logique élémentaire du tissu urbain. Qu'elle préexiste (le chemin), ou provienne d'un tracé neuf, c'est la rue qui distribue, alimente et ordonne l'édification. […] Le tracé des rues détermine le rapport au site, la relation au centre, et les capacités d'extension » [Panerai *et al.*, 2004 : 184][89].

Pris dans leur ensemble, ces différents éléments nous amènent alors à considérer que la recherche de nouveaux paradigmes urbanistiques s'est manifestement accompagnée en Europe d'un certain historicisme, d'une quête de « vérités » à déchiffrer de l'analyse fine de modèles historiques passés. C'est en tout cas le point de vue de Nan Ellin :

"*In reaction to the high modernism which has informed most urban development after the World War II and which mandated a clean break from the past […], European urban designers began turning to*

[88] Dans ce même ordre d'idée, on peut aussi y relever la présence de cette citation de l'historien Marcel Poëte avançant l'idée que : « une ville naît dans un endroit donné, mais c'est la route qui la maintient en vie. Associer le destin de la ville aux voies de communication est donc une règle méthodologique fondamentale » [Rossi, 2001 : 46].

[89] Ce « retour à la rue » terminal dans un ouvrage pourtant consacré aux « îlots » se trouve réaffirmé dans le chapitre rajouté à l'occasion de sa première traduction anglaise de 2004 qui insiste encore sur le fait que : "*This focus on the urban block* […] *does not imply that we regard it as the primary element in the production of urban form. From a morphological point of view,* […] *this role is played by the street as that element of the public space system that structures settlements*". L'étude de l'îlot est ainsi finalement présentée dans ce nouveau chapitre comme "*exploration of the use and appropriation of the space between the streets*" [Panerai *et al.*, 2004 : 168].

the pre-industrial past for inspiration and legitimization. The closed book on ancient medieval, renaissance, baroque, and vernacular townscapes was reopened and closely studied" [Ellin, 1999 : 23].

Néanmoins, cet attrait pour l'ancien, propre à certaines branches de cet urbanisme post-moderne naissant, n'a pas pour autant abouti à la mise en pratique d'un urbanisme ou d'une architecture qui aurait pris le parfait contre-pied du modernisme[90]. Il s'est plutôt traduit par une tension dialectique permanente entre ces deux versants d'une même vision historique linéaire, que sont l'innovation comme fuite en avant et la nostalgie comme retour en arrière, et qui va pour un temps structurer les débats français et européens sur la rue[91]. D'une certaine manière, cette tension était déjà visible dans le double argumentaire proposé par Henri Lefebvre. Mais deux exemples en particulier datant de la fin des années 1970 et du début des années 1980 nous semblent, de par leur postériorité à la période considérée, encore plus à même d'appuyer, d'illustrer et d'éclairer ce propos. Il s'agit du dossier « La rue innovation ou passéisme ? » paru en 1978 dans la revue *Techniques et Architectures* et de l'installation *Strada novissima* présentée en 1980 à la première biennale d'architecture de Venise.

Le premier exemple nous renvoie à la première occurrence du terme de « retour à la rue » que nos recherches bibliographiques nous ont permis de repérer. Celle-ci remonte à 1978 et correspond donc à la parution d'un dossier intitulé « La rue, innovation ou passéisme ? » dans la revue *Techniques et Architectures* (*T&A*), une parution à portée principalement architecturale et d'ascendance éminemment moderne[92]. Derrière ce titre, émerge une série de questionnements liés à la transition entre deux manières différentes de penser et d'agir sur la ville. Ils marquent, cinq années après la directive Guichard de 1973 et son appel à une redécouverte des « vertus de la rue » (cf. *Chapitre 2*), à la fois la fin des velléités modernistes vis-à-vis de la rue mais aussi et surtout les doutes quant à la pertinence d'un « retour à la rue » dite « traditionnelle ». A ce titre, ce document revêt une valeur toute particulière pour nous, tant il témoigne des interrogations d'une discipline face au renouvellement de ses principaux paradigmes.

Le premier paragraphe du texte liminaire de ce dossier, écrit par le journaliste et auteur de plusieurs livres sur l'architecture Jean-Michel Hoyet, en pose les principaux enjeux, en même temps qu'il permet de justifier notre intérêt pour cette revue *a priori* plus inscrite dans le champ de l'architecture que dans celui de l'urbanisme :

« Le champ de la recherche en architecture semble s'être peu à peu déplacé. Centré, il y a peu de temps encore sur l'habitat, il avait pour cadre les méthodologies de conception des logements et de leur groupement, qui pour la plupart relevaient d'une logique interne à la cellule et à son fonctionnement ; le rapport à la ville était ténu et s'inscrivait dans les limites étroites qu'avait fixé le Mouvement moderne. Aujourd'hui c'est la ville qui est devenue champ d'expérience, ou plutôt l'urbain, car la ville est souvent

[90] Hormis peut-être l'architecte luxembourgeois Léon Krier dont la démarche semble la plus radicale, en ce qu'elle s'oppose aussi aux techniques « modernes », et prône le recours à l'artisanat.

[91] Une citation d'Aldo Van Eyck de 1967 reprise par Kenneth Frampton paraît bien témoigner de cette situation, et des questionnements de fond qui la caractérise : « De nos jours, les architectes sont atteints d'une compulsion pathologique du changement ; celui-ci est considéré comme quelque chose auquel on s'oppose, ou après lequel on court ou, au mieux, que l'on garde avec soi. Je suppose que c'est pour cela qu'ils tendent à dissocier le passé du futur, le résultat étant que le présent est maintenant dépourvu d'émotion et d'épaisseur temporelle. Je réprouve tout autant l'attitude des antiquaires, sentimentale vis-à-vis du passé, que l'attitude technophile, sentimentale vis-à-vis du futur. Toutes deux sont fondées sur une conception du temps statique, métronomique (commune aux passéistes et aux technophiles) ; alors commençons pour changer par le passé, et découvrons les constantes dans la condition de l'homme ! » [Aldo Van Eyck cité par Frampton, 2009 : 317-318].

[92] Cette revue fut ainsi, et entres autres, fondée par les architectes Auguste Perret et Le Corbusier.

absente des projets, trop récents, auxquels on se réfère. Le renversement qui s'opère actuellement consiste à faire de l'espace public et collectif l'élément générateur de formes bâties » [Hoyet, 1979 : 25].

Est mis en avant ici le regain d'intérêt des architectes pour des problématiques plus urbaines ; d'où cette attention renouvelée vis-à-vis de la rue de la part d'architectes-urbanistes qui ont pourtant bien conscience de ne pas repartir d'un terrain « vierge ». Ils entendent en effet capitaliser sur les apports théoriques et les expérimentations pratiques entrepris par les tenants de la « modernité critique » évoquée précédemment :

« Si le retour à la rue traditionnelle comme type d'espace urbain est le fait de propositions récentes, en revanche la réévaluation de la rue comme lieu public et système viaire structurant l'ensemble bâti, n'est pas tout à fait une idée neuve. Sous l'impulsion des réflexions menées au sein de Team 10 plusieurs projets furent conduits dans ce sens, le plus proche de nous étant celui de G. Candilis pour Le Mirail » [Hoyet, 1979 : 25].

Ainsi, bien que l'idée de maintenir un avatar de la « rue » pour permettre d'articuler le tissu urbain semble à travers ces exemples continuer à faire sens dans la pratique urbanistique, sa réactivation sous des formes passées ne peut constituer aux yeux de l'auteur de cet avant-propos qu'une solution transitoire, dont on ne peut légitimement pas se satisfaire :

« Car c'est en approfondissant les nouvelles valeurs qu'engendrent changements économiques et transformations sociales que nous découvrirons des arguments et des supports pour inventer d'autres formes urbaines. Cela, sans doute, avec des essais et des erreurs – contraintes et limites de toute expérimentation – mais, aussi, avec plus d'authenticité qu'en réactualisant les modèles du passé » [Hoyet, 1979 : 25].

Dans ce préambule, le « retour à la rue » est ainsi abordé sous un angle critique, dans un contexte de désenchantement induit par l'échec du Mouvement moderne à faire advenir sa vision d'un progrès directement lié aux avancées techniques et technologiques. Il est par ailleurs présenté comme un phénomène contemporain aux auteurs de ce numéro de *T&A*, en particulier au niveau de sa mise en pratique. Cet état de fait transparaît dans la majorité des autres articles de ce dossier, s'adossant pour la plupart à des expériences européennes plus ou moins abouties, au sens propre comme au figuré : « *street-in-the-air* » d'Alison et Peter Smithson, rue piétonne du Lijnbaan à Rotterdam, mais aussi et surtout les villes nouvelles françaises qui occupent une place prédominante dans ce numéro. Le fait que ces dernières soient l'objet d'un tel traitement n'est d'ailleurs pas surprenant, tant leur conception a été marquée par des interactions entre des disciplines et des métiers autour d'objets urbanistiques « nouveaux » comme les « espaces publics » dont la prise en compte a généralement connu une attention toute particulière. Malgré l'importante place accordée à ces lieux d'« expérimentation » et « de formation aux pratiques de l'aménagement » [Claude, 2007], en matière d'innovation architecturale et urbanistique, les regards semblent désormais tournés vers les premières réalisations de ce nouveau courant architectural en cours d'affirmation qu'est l'« architecture urbaine ». Elle est symbolisée ici par ce « manifeste » qu'est rétrospectivement devenue l'opération parisienne dite des « Hautes Formes », alors en phase d'achèvement (1975-1979), et sur laquelle nous reviendrons.

Poursuivant une veine similaire, l'architecte Emile Duhart[93] porte quant à lui un regard éminemment suspicieux sur le « retour à la rue », au sein d'un article intitulé « Réflexions sur la rue et la ville suivies de quelques propositions », divisé en deux parties : l'une à vocation « théorique » et l'autre « pratique ». À ses yeux, les raisons de ce nouvel engouement pour la rue sont en effet plus à chercher du côté de l'échec du modernisme que de celui des ressources spécifiques que la rue aurait encore à offrir :

« Agressée ou dénaturée dans nos vieilles villes, inexistante dans les nouveaux ensembles, la rue apparaît à certains comme un antidote contre la laideur ou la tristesse de ces derniers et une réponse à une insuffisance ou à un constat d'échecs fréquents de l'urbanisme contemporain » [Duhart, 1979 : 36].

Prenant ensuite acte de sa « disparition » au cours des années 1950 et 1960, l'auteur présente son retour comme « une nouvelle mode « historiciste » où l'on retrouve des accents « rétro » », mais déconnectée des véritables problématiques de l'époque comme « […] la tendance mondiale vers l'urbanisation, l'évolution technologique, (par exemple : l'impact croissant de l'automobile qui refuse de disparaître), enfin les impératifs du développement des agglomérations et des logements à leur échelle régionale et mondiale dans leur contexte social, culturel et économique » [Duhart, 1979 : 37]. Ce « retour à la rue » s'apparenterait finalement à une sorte de retour en arrière, tant « ce qui en 1941 était du conservatisme étriqué devient l'avant-garde (allant vers l'avenir le dos tourné) ». Même si Emile Duhart lui reconnaît quelques avantages, ce retour en grâce implique des tergiversations qui lui semblent rapidement devoir être dépassées. La question qu'il pose est alors de savoir comment « retrouver les atouts de la rue traditionnelle tout en créant les conditions qui dépasseront ses insuffisances ? » [Duhart, 1979 : 37]. Les références proposées par l'auteur renvoient du côté de la « rue intérieure » du Corbusier ou de la « *street-in-the-air* » des époux Smithson, ou autrement dit, vers un ensemble de dispositifs architecturaux qui ont plus cherché à se substituer à la rue qu'à combler ses « insuffisances ». La suite de l'article est l'occasion pour l'auteur de proposer un certain nombre de solutions qui se revendiquent de l'« échelle humaine » mais restent clairement marquées par les théories fonctionnalistes de Le Corbusier, dont il reprend les grands principes d'organisation des villes : maillage d'avenues tous les 400m (comme énoncé dès 1924 dans *Urbanisme*), délimitant des quartiers regroupés en « secteurs » de 800m par 1200m (soit la taille exacte des secteurs de Chandigarh)…

[93] Architecte franco-chilien (1917-2006) dans la mouvance moderne, il a principalement œuvré en Amérique du sud et en Europe. Au cours de sa carrière, il a notamment collaboré avec des architectes de grande renommée et fortement impliqués dans les CIAM tels que Walter Gropius ou Le Corbusier à Chandigarh.

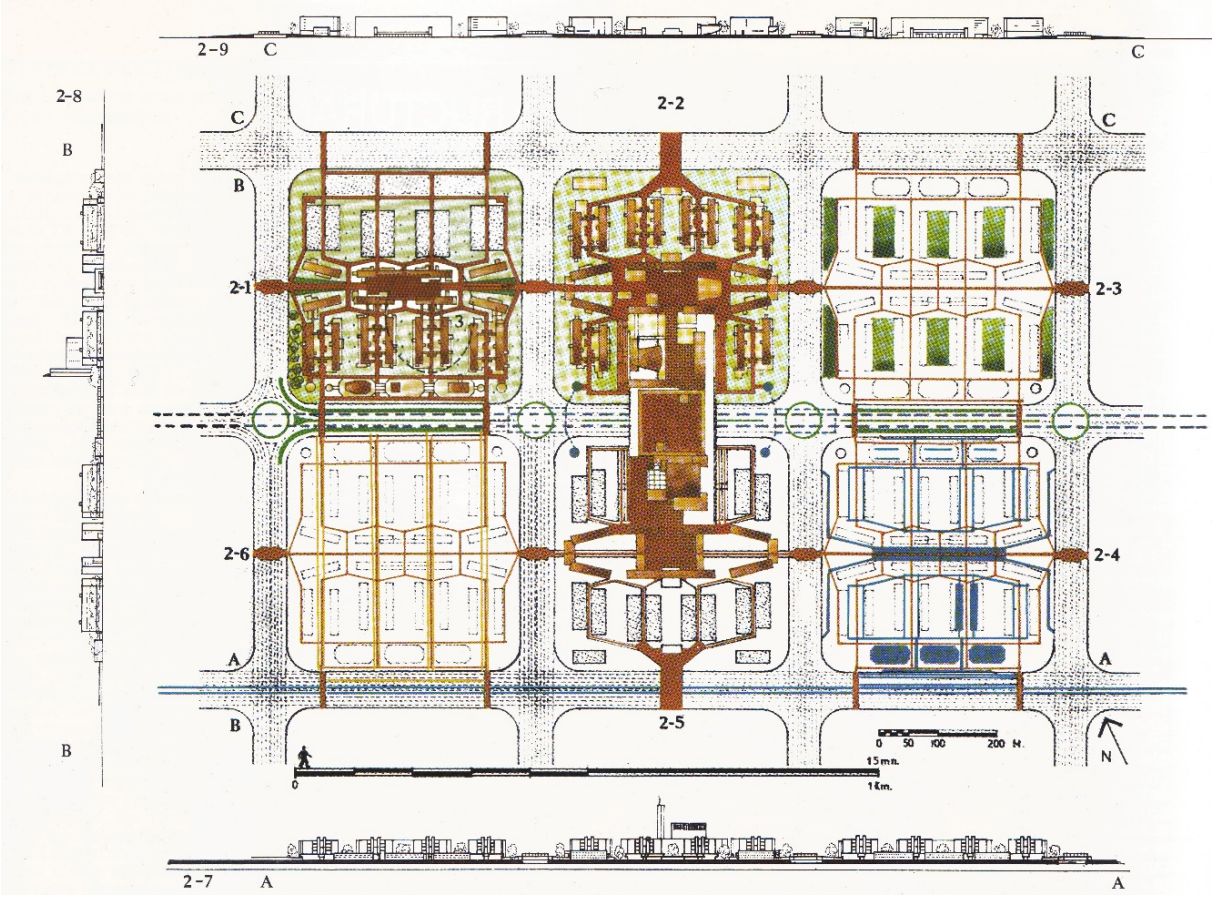


Figure 45 : Illustration des propositions d'Emile Duhart, se présentant comme un modèle particulièrement abouti d'un urbanisme de secteurs [Duhart, 1979 : 41][94].

A travers cet article, à la fois le plus « véhément » et d'une certaine manière le plus révélateur de l'esprit général de ce dossier de *Techniques et Architectures*, la pertinence d'un « retour à la rue » est clairement remise en question s'il ne débouche que sur un simulacre de rue, un décor, déconnecté de la réalité des évolutions de la société. La mise en garde est encore plus explicitement énoncée dans un autre article du présent dossier :

« Il nous faudra sans doute réfléchir là-dessus, si nous ne voulons pas avoir demain, au lieu d'utopies de la ville sans rue, des nostalgies de la rue sans ville » [Joly, 1979 : 28].

Au-delà de ces incertitudes sur les formes urbaines à privilégier, ressort aussi un certain nombre de réserves quant aux conséquences que pourrait entraîner un « retour à la rue » « total », dont l'arbitraire et le systématisme n'aurait finalement rien à envier à celui qui a présidé à sa condamnation. Cette idée

[94] A noter l'extrême contraste dans le niveau d'attention portée aux « voiries-automobiles » périphériques aux secteurs, et aux « rues » contenues à l'intérieur. Cet aspect qui témoigne d'un dévoiement du terme de « rue » au profit des seules voies piétonnes est aussi bien visible dans le texte proposé que dans les représentations qui les accompagnent : « Les quartiers de 400*400 m seraient donc entourés par les voiries-automobiles générales et de desserte dûment classifiées et séparées au niveau du sol, elles pénètrent les quartiers dans les circuits en sous-sol. La rue utilisée, peuplée et animée par les habitants jeunes et vieux ingambes ou handicapés, dans leurs activités et loisirs quotidiens redevient l'endroit où converge et s'exprime la vie urbaine » [Duhart, 1979 : 40].

est exprimée par l'urbaniste Marcel Cornu en conclusion d'une critique pourtant élogieuse de l'opération des Hautes Formes précédemment citée[95] :

« Ainsi, la récente réhabilitation de la rue est née des déconvenues qu'ont provoquées les tentatives de supprimer la rue. A l'expérience, on s'est rendu compte que la rue était polyvalente, et que sa condamnation, au nom du 'fonctionnalisme', était le résultat d'une analyse élémentaire, partielle, superficiellement rationnelle. Mais il est aussi peu rationnel (encore moins peut-être) de poser en principe que dans toute opération de constructions neuves, quelle qu'elle soit, il est obligatoire qu'il y ait des rues. Et obligatoire que ces rues aient leur forme traditionnelle. Cet a priori est typiquement dogmatique » [Cornu, 1979 : 55].

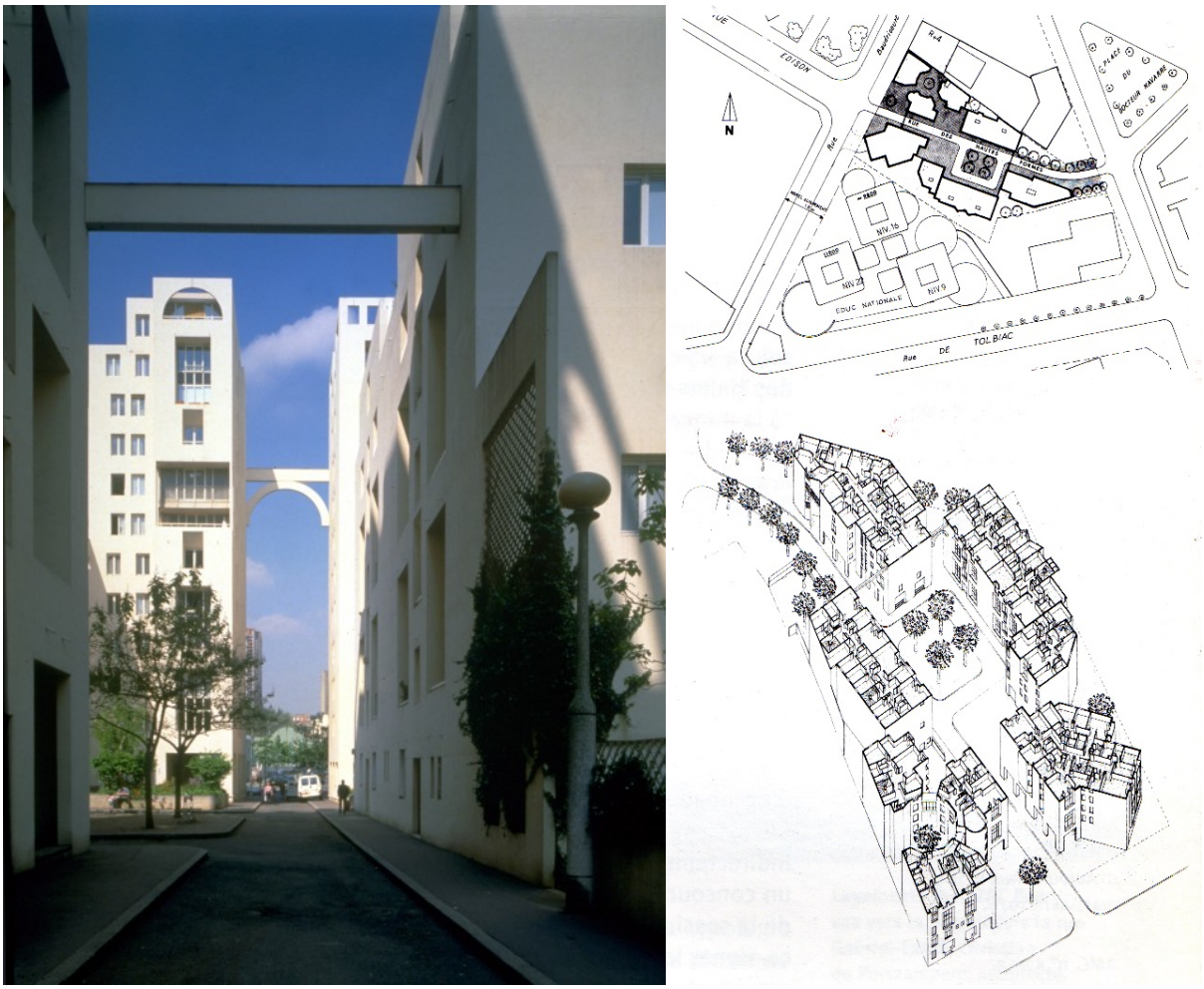


Figure 46 : Différentes vues de la rue des Hautes-Formes [http://www.portzamparc.com, consulté le 17/02/2017 ; Fromonot, 2007 : 257].

[95] A ce titre, un commentaire de Françoise Fromonot relatif à cet article mérite d'être cité ici, en ce qu'il laisse présager d'un changement de direction connu par la revue *Technique et Architectures* au cours des années 1970. Celui-ci invite par ailleurs à nuancer la force des auspices modernes et fonctionnalistes au moment de la sortie de ce numéro. Françoise Fromonot note ainsi que le complexe des Olympiades qui jouxte l'ensemble des Hautes Formes, est moqué par Marcel Cornu dans son article, « alors que, moins d'une décennie plus tôt, la même revue ouvrait grandes ses colonnes aux concepteurs de l'opération Italie XIII^{ème} » [Fromonot, 2007 : 257-258].

Il nous paraît opportun de profiter de cette évocation pour s'attarder un peu sur cet ensemble des Hautes-Formes, tant il nous semble pouvoir incarner les questionnements exprimés. Il s'agit d'une opération constituée de 209 logements, conçue par Christian de Portzamparc et Georgia Benamo, et organisée en un îlot dont le cœur, « ouvert » est traversé par une « ruelle élargie en placette à mi-parcours » [Fromonot, 2007 : 256]. Aujourd'hui encore, les Hautes-Formes incarnent cette tension entre « innovation » et « passéisme » autour de la rue, dont témoigne le présent numéro de *Techniques et Architectures*. Ce rapport dialectique apparaît en effet très clairement réaffirmé dans un texte de Jean-Louis Cohen extrait de l'ouvrage issu du Grand Prix de l'Urbanisme de 2004 reçu par Christian de Portzamparc :

« Il y a vingt-cinq ans, Christian de Portzamparc apportait à Paris avec l'ensemble de la rue des Hautes-Formes un message de renouveau. Son architecture entendait alors « calmer la mélancolie » et « limiter l'angoisse » des grands ensembles par une interprétation poétique des configurations historiques de l'espace parisien. […] L'alternative entre le mimétisme néo-villageois et la rigidité des ZAC corsetées par une coordination trop rigide peut-être dépassée par une démarche aux accents musicaux, capable de susciter des effets choraux et de provoquer des résonnances, associant des timbres parfois surprenants en un paysage renouvelant les registres parisiens » [Jean-Louis Cohen dans Masboungi, 2005 : 19].

Cette réflexion autour d'une conception « de son temps » peut aussi par extension être vue comme transversale au travail de Christian de Portzamparc. En témoigne la conceptualisation de son activité urbanistique et architecturale autour de l'avènement d'un « âge III de la ville » qu'il formulera au début des années 1990, tant elle manipule ces mêmes référents de ville héritée d'un côté et de ville moderne de l'autre. Sa « ville de l'âge III » s'apparente alors à une épreuve de synthèse qui prend sommairement la forme d'un urbanisme viaire n'ayant pas pour autant renoncé à l'œuvre architecturale solitaire, symboliquement réintégrée à la ville par l'îlot, l'espace public, et la composition urbaine. Cette lecture transversale est étayée par les analyses de Françoise Fromonot :

« Sa ville « âge III » est une tentative de théorisation urbanistique de cette volonté de réconciliation d'héritages contradictoires : les morphologies persistantes de la ville sédimentaire et l'objet plastique revendiqué par les avant-gardes, les vertus de la continuité et l'esthétique de la rupture. Avec les Hautes-Formes, il en posait déjà tous les termes : retour à l'îlot, certes, mais découpé en volumes individuels capables d'architecturer le vide ; résurrection de la rue et de la place, peut-être, mais comme dispositifs capables de donner air, lumière et vues à tous les espaces intérieurs ; division du programme en bâtiments distincts, oui, mais unifiés par des enduits blancs qui rappellent les façades de plâtre du Paris des faubourgs tout en exaltant le « jeu savant, correct et magnifique » de la lumière et des ombres sur les volumes » [Fromonot, 2007 : 259].

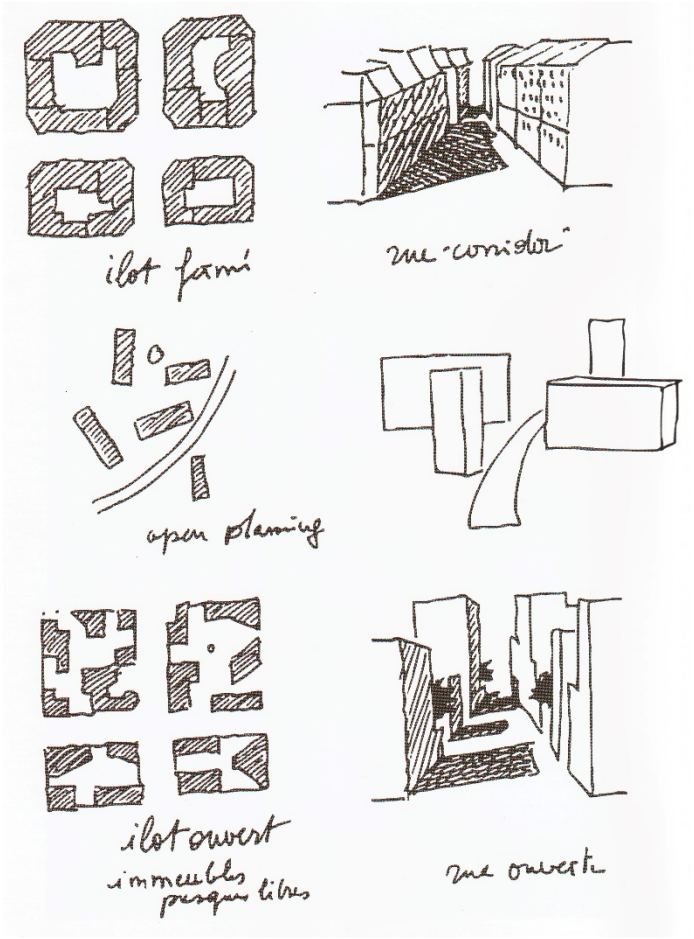


Figure 47 : Les trois âges de la ville conceptualisés et formalisés par Christian de Portzamparc [Trelcat, 2007 : 18][96].

Nous avons choisi de reprendre ici ces éléments de théorisation ultérieurs parce qu'ils nous semblent clairement faire écho aux problématiques exprimées dans le numéro de *Techniques et Architecture* et qu'ils renvoient, en creux, aux difficultés de positionnement exprimées à travers ces doutes quant à l'intérêt réel d'un tel « retour à la rue ». Les différents contributeurs invités à s'exprimer dans cette revue, pour la plupart architectes, affichent des postures contrastées qui se retrouvent très nettement au travers des titres de leurs différentes interventions. Ainsi, tandis que certains, comme les membres de l'influent Atelier d'Urbanisme et d'Architecture (AUA), se déclarent (non sans ironie) « à la rue » dans leur tentative de lui donner une forme nouvelle dans la ZUP de La Villeneuve à Grenoble construite entre 1963 et 1973[97] [Loiseau, 1979], d'autres, plaident en faveur d'un « retour à la rue en ville

[96] La ville de l'âge III qu'il propose, souhaite tirer le meilleur parti des acquis de celles des deux premiers sans nostalgie, et dans un contexte devenu incertain : « Nous avions hérité de cette longue histoire qui s'est toujours identifiée au concept de la rue, et de la ville des objets « bâtis » de la période moderne qui, pendant trente ans, s'était affirmée contre la première […] En parlant d'Âge III, j'ai donc voulu crier que nous sommes dans un temps nouveau, qu'il n'y a pas un retour à l'Âge I ou II, qu'il n'y a pas de régression possible. Nous sommes donc dans l'obligation d*e repenser* » [Christian de Portzamparc dans Masboungi, 2005 : 31-32, en italique dans le texte].

[97] Le paysagiste Michel Corajoud présente aujourd'hui comme un échec cette « rue-galerie » sur laquelle il a travaillé au sein de L'AUA., et évoque les raisons suivantes pour l'expliquer : « La rue intérieure de Grenoble, c'était dans l'imaginaire, et l'on a bien vu son échec dans la réalité. [...] C'est très difficile de réinventer la rue ; je n'ai pas

nouvelle » [Ayguavives, 1979]. Ainsi des « projets en formes de rues » [Lion et Tajan, 1979] côtoient des appels à « prolonger le tissu ancien » [Deroche, 1979], ou à reconsidérer la rue comme un « élément structurant » [Fainsilber, 1979]… Et Oriol Bohigas de présenter la rue en balance entre « conservatisme rétrograde ou incitation progressiste » [Bohigas, 1979]. En allant plus loin dans une identification plus fine de l'objet véritable des débats, force est néanmoins de constater que la dynamique d'un « retour à la rue » reste la plupart du temps générique et peu caractérisée. Au-delà de l'idée de « rue traditionnelle », les descriptions demeurent relativement vagues, ne donnent que peu d'indications sur la morphologie de cette rue, ou sur les caractéristiques des « tissus » dans lesquels elle s'insère. Est principalement renvoyée l'idée de modèle « éprouvé ». Ainsi, à la question « Quelle rue ? », Emile Duhart répond de la manière suivante :

« Prenons comme type celle qui, peinte, décrite et chantée depuis longtemps parmi les rues de Paris, issues à la fois du Moyen-Age, des siècles classiques et de la vie bourgeoise et populaire du XIX^{ème} siècle pré-haussmannien, est la rue qui motive nos regrets aujourd'hui » [Duhart, 1979 : 37].

D'autres éléments, peut-être un peu plus précis mais pas nécessairement tout à fait en accord avec ceux qui viennent d'être donnés, sont avancés par le critique Pierre Joly :

« La rue que nous regrettons, parce qu'elle est encore à portée de la main et de la mémoire, la rue commerçante appartient à une époque historique qu'on peut assez bien circonscrire » [Joly, 1979 : 28].

Plus explicitement cette fois, l'architecte Gérard Loiseau associe le « retour à la rue » à deux types de rues en particulier : la rue piétonne et la rue résidentielle, en insistant sur le rôle joué par l'automobile tant dans la « mort » que dans ce *revival* de la rue :

« La rue traditionnelle, tuée par la voiture, est donc réapparue sous deux vêtements très seyants : la rue de piétons et la rue à faible trafic. Ces deux parures rejettent la troisième : la rue à grand trafic […] » [Loiseau, 1979 : 56].

Ce dernier témoignage paraît alors particulièrement intéressant en ce qu'il laisse clairement entendre que le « retour à la rue », et le renouvellement des regards qui l'accompagnent, s'est traduit par l'aménagement très qualitatif de rues que l'on a cherché à « préserver » de l'automobile, mais que toutes, et en particulier les grands axes, n'ont pas fait l'objet d'une telle attention.

Au travers de ces quelques articles et extraits sélectionnés, le terme de « retour à la rue » apparaît employé par des commentateurs en majorité « sceptiques » quant à la pertinence d'une telle remise en scène de cette figure urbaine éprouvée qu'est la rue, sans renier le constat d'échec patent rencontré par les produits du fonctionnalisme architectural et urbain. Un tel « retour » est en effet perçu comme excessif voire inconsidéré s'il ne s'accompagne pas d'une véritable réflexion critique quant à l'intérêt et aux formes par lesquels la rue peut être réactualisée. Sans non plus prétendre que les différents points de vue présentés ici reflètent la pensée dominante dans les champs de l'urbanisme et de l'architecture français des années 1970, ils montrent bien comment le « retour à la rue » a, dans un premier temps et à une époque « charnière » dans l'histoire de l'urbanisme français, pu parfois être considéré comme un mouvement polémique, rétrograde et tout aussi « doctrinal » que les mouvements face auxquels il se positionnait comme alternative. La rue a ainsi fait l'objet d'interrogations et de débats auprès

d'exemple de rue réussie, dans des situations urbaines où l'on n'a pas été capable d'activer, d'une manière forte, les rez-de-chaussée [Texier, 2006a : 253].

d'architectes et d'urbanistes. Bien que faisant le constat partagé de l'échec des réalisations issues de l'épopée moderniste, ils restent encore attachés à certaines de ses « conquêtes » et affichent donc parfois quelques réticences à effectuer ce qu'ils considèrent comme un simple retour… en arrière. Bref, même en dehors du seul cercle des architectes ouvertement « modernes », le « retour à la rue » n'a pas toujours eu bonne presse, et le « contexte d'union sacrée » [Charmes, 2006 : 5] dont il a fini par bénéficier s'est préalablement accompagné de divers débats et controverses. Ces quelques traits que l'on peut tirer du premier des exemples présentés, s'appliquent tout aussi bien au second, qui relève pourtant lui d'un autre registre, celui de l'exposition architecturale internationale. C'est ce que nous allons montrer avec la *Strada novissima*, installation présentée lors de la première biennale d'architecture de Venise en 1980, au thème évocateur de « La présence du passé ».

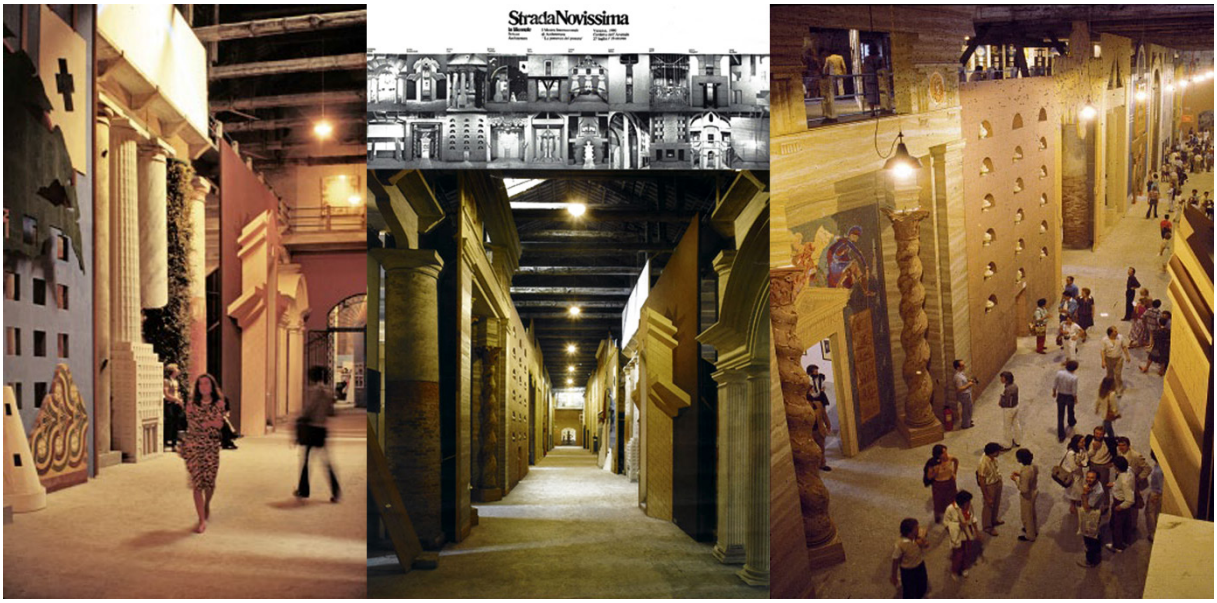


Figure 48 : Autour de l'affiche de la Biennale internationale d'architecture de Venise de 1980, deux vues de la Strada novissima lors de la biennale de Venise de 1980 [Szacka, 2011 : 99, 102].

Ce que certains considèrent comme "*the most important international architectural exhibition since the International Style was launched in Europe* », placée sous la direction de l'architecte italien Paolo Portoghesi, a marqué les esprits, en particulier grâce à sa « *Strada Novissima* » (« toute nouvelle rue ») qui en constituait "*its main part, or at least that remembered most*" [Szacka, 2011 : 99]. Celle-ci se présente comme une « rue » intérieure composée d'une vingtaine de façades d'égales dimensions, s'intercalant entre les colonnes du bâtiment de la Corderie ré-ouvert à cette occasion. Chacune d'entre elles a été conçue par un ou plusieurs architectes triés sur le volet dans le but de représenter la diversité des tendances prises par le courant « post-moderniste », avant d'être réalisée dans les studios romains de Cinecittà[98]. Pour Léa-Catherine Szacka, trois attitudes émergent de ces propositions qui se différencient dans leur manière d'articuler passé et présent : les « historicistes » qui encouragent la

[98] A l'exception de l'architecte luxembourgeois Léon Krier qui a tenu à ce que sa façade soit édifiée à l'aide de véritables matériaux de construction, en accord avec ses textes où il se prononce en faveur d'un « artisanat moderne » [Krier, 1996].

recherche du passé dans le présent, les « rêveurs » qui souhaitent une architecture qui ne relève pas plus du passé que du présent, et les « communicants » qui jouent la carte de l'ironie en mélangeant passé et présent [Szacka, 2011 : 100]. L'onde de choc générée par cette exposition fut importante et ses répliques nombreuses, en particulier en France où elle a également été présentée l'année suivante, avec cette fois pour titre « La présence de l'histoire » [Ellin, 1999 : 52‑55].

Au-delà de ces lignes de tension aussi bien doctrinales que stylistiques entre passé, présent et futur, que pouvons-nous retenir de cette « remise en scène » de la rue ? Tout d'abord le fait que le véritable enjeu n'est finalement pas tant la rue, que le décor qu'elle offre. C'est ici l'architecture qui fait la rue, et c'est bien à elle seule qu'est laissée la charge de (r)appeller et/ou s(t)imuler un contenu[99]. Bien qu'enthousiasmé par sa visite de l'exposition, le critique d'architecture au journal *Le Monde* Fréderic Edelmann, n'en laissait pas moins poindre un bémol quant au caractère pastiche assumé de cette mise en scène dans une chronique de la Biennale joliment intitulée « Rue de l'avenir » : « Rue décor, rue d'opéra, une vraie rue c'est moins sûr […] » [Edelmann, 1980]. Pour l'historien Jean-Louis Cohen, dans la lignée de l'ouvrage de Robert Venturi, Denise Scott Brown et Steven Izenour *Learning from Las Vegas,* qui témoigne du fait que la rue devient « bien plus qu'un système de circulation, […] une sorte de « machine à communiquer », cette *Strada Novissima* renoue avec la « dimension du spectacle architectural » [Cohen, 2007 : 46‑47]. Pour d'autres, moins émerveillés et plus critiques, cet ersatz de rue teinté de façadisme peut aussi être interprété comme l'application à la rue de techniques de communication propres au centre commercial. Ainsi la *Strada novissima* "[…] *was radical as it proposed new techniques of display for architecture adapted to the emerging "media world": the model of the mall with 20 shopfronts for each architect's self-promotion*" [Szacka, 2011 : 103]. Elle annoncerait alors plus largement la prise de pouvoir définitive des « communicants » sur les « historicistes » : "*If in the 1980s, in the immediate aftermath of the exhibition, communication became subsumed by historicism, in the long term the Biennale had the greatest impact through its realization of architecture's ability to communicate*" [Szacka, 2011 : 103]. Dans l'article qu'elle consacre à la « rue » dans le *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement* co-dirigé avec Pierre Merlin, Françoise Choay se fait clairement l'écho de ce nouveau virage adopté, et note que « parmi les partisans de la rue, beaucoup ne sont cependant pas assez attentifs aux révolutions sociétales et techniques (rôle des médias et des télécommunications, par exemple), qui depuis l'époque médiévale ont transformé son statut et au fait que la réhabilitation de la rue comporte sa part de jeu et de faux-semblants (on ne doit pas oublier le rôle joué aux Etats-Unis par les modèles de Disneyland, dans le retour à la rue[100]) » [Choay, 2010 : 791].

Les deux exemples traités ont permis d'illustrer qu'à l'instar des constats émis par Nan Ellin dans le cadre d'une approche croisée monde anglo-saxon / Europe continentale « latine » assez similaire à la nôtre sur certains points, il apparait que jusqu'au début des années 1980 "*the European debate between*

[99] Cet argument ainsi que les termes employés s'inspirent d'une remarque de Spiro Kostof, dont l'objet n'est pas précisé mais qui pourrait très bien pouvoir s'appliquer à cette *Strada novissima* : "*In all this the container mattered, of course, but it was not what matter most. If street design took certain turns, it is because that is how we wanted to live. "A street is a street" wrote Maurice Culot and Léon Krier, "and one lives there in a certain way not because architects have imagined streets in certain ways. That is why I cannot see the point of reviving the container without a solemn commitment to reinvest it with true urban vigor, with urbanity. As long as we would rather keep our own counsel, avoid social tension by escaping, schedule encounters with our friends, and happily travel alone in a climate-controlled and music-injected glossy metal boxes, the resurrected street will be a place we like to visit every so often but not inhabit – a fun place, a museum*" [Kostof, 1992 : 243].

[100] Cette référence au parc d'attraction n'est d'ailleurs pas anodine ici, Nan Ellin avançant que l'idée même de la *Strada Novissima* a été inspirée "*by an amusement park in Berlin*" [Ellin, 1999 : 52].

the ancients and the moderns has continued to rage and to drive urban design theory and practice" (Ellin, 1999, p. 55). L'enjeu réside alors dans une refondation théorique de savoirs en matière d'aménagements viaires dont les leçons passées peinent à apporter des éclairages directs à la spectaculaire augmentation de la circulation automobile. Refondation théorique d'autant plus lente à émerger au sein d'une communauté d'architectes-urbanistes que celle-ci se trouve comme nous l'avons vu « embourbée » dans une dialectique progrès/passéisme toujours vivace, la faisant collectivement osciller entre historicisme convaincu et foi soutenue dans le progrès technique.

Le « retour à la rue » émerge dans les années 1960, à un moment charnière dans l'histoire de l'urbanisme. Au cours du chapitre précédent et au travers d'une perspective transatlantique croisant des références d'ascendances anglo-saxonnes et latines, nous en avons retracé les principaux fondements, figures et énoncés théoriques. Tandis que d'un côté, la mise en œuvre des théories fonctionnalistes atteint son apogée, sur fond de croissance soutenue, tant démographique qu'économique, et que la plupart des principaux pays d'Europe occidentale connaissent une explosion de la motorisation des ménages, de l'autre, la contestation du modernisme gagne de nombreux pans de la société civile ; tant et si bien qu'une refondation des principes mêmes de l'urbanisme, alors toujours fortement inspirés par la philosophie fonctionnaliste de la Charte d'Athènes de Le Corbusier, apparaît inévitable. C'est ainsi qu'après avoir traité du contexte historique ainsi que de l'étendue et de la diversité des fondements conjoncturels et théoriques à l'origine de cette dynamique de « retour à la rue » dans le champ de l'urbanisme, nous allons maintenant tenter de comprendre quelles en ont été ses répercussions dans l'évolution des modes d'intervention sur la rue au cours de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Au cours de ce troisième chapitre, il s'agira alors de chercher à mettre en lumière un certain nombre de tentatives pouvant lui être associées et visant plus généralement à aller dans le sens d'un dépassement théorique et pratique des tensions inhérentes à la coprésence de deux modes distincts d'appréhension de la rue dans le champ de l'aménagement viaire :

- **un premier que nous qualifierions de plus « infrastructurel » et envisageant principalement la rue en tant que composante participant du bon fonctionnement d'un réseau technique,**
- **et un second plus centré sur l'ensemble des autres fonctions que celle-ci est amenée à jouer en tant que forme urbaine et représentante de la famille des « espaces publics ».**

La mise en avant de ces approches porteuses de « paradigmes alternatifs » [Hebbert, 2005a : 57], et ayant en commun de participer à démontrer que ces deux conceptions n'ont justement rien d'antinomique par nature, préfigurera de la progressive intégration des démarches dites « de projet » au champ de l'aménagement viaire. Ces « nouvelles directions » qu'elles ont pu participer à rendre possibles ont ainsi eu, selon Albert Lévy, pour point commun de viser à une meilleure conciliation de ces deux logiques. Comme celui-ci a pu l'exprimer dans le cadre d'un double numéro de la revue *Espaces et Sociétés* paru à la toute fin des années 1990, sur le thème « Infrastructure et formes urbaines » :

> **« Il y a là, derrière toutes ces expériences, l'idée d'associer au projet routier un projet urbain pour créer un véritable espace public » [Lévy, 1999 : 47].**

Mais, et avant d'en arriver à cet avènement progressif des démarches de « projet » dans le champ de l'urbanisme qui seront plus particulièrement abordées au cours du *Chapitre 4*, le chapitre à venir sera consacré à l'analyse des premières initiatives pouvant être associées à la mise en pratique

concrète de ce « retour à la rue ». Celles-ci seront dans un premier temps abordées en nous focalisant sur ces deux entrées aux imbrications fortes que sont la régénération des centres-villes et les mesures de modération du trafic automobile, puis par l'étude d'un cas relativement « alternatif » de conciliation entre intérêt pour la ville traditionnelle et mise en pratique d'éléments innovants en matière d'aménagement du réseau viaire. Enfin, et dans un dernier temps nous interrogerons la manière dont la spatialisation de ces différents dispositifs pouvant être associés au « retour à la rue » participe et témoigne parallèlement de l'émergence de nouveaux modèles d'organisation des circulations dans les villes.

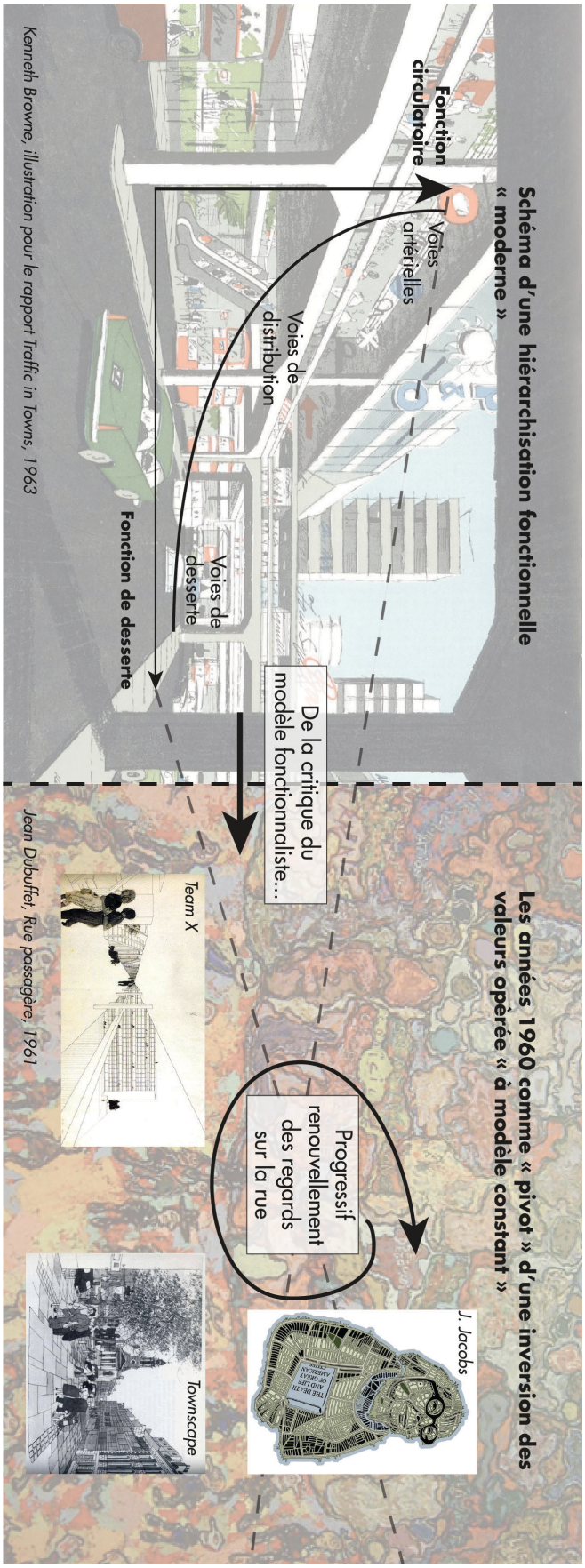


Figure 49 : De la hiérarchisation fonctionnelle « moderne » à un « retour à la rue » (réalisation : Benoit Romeyer).

Chapitre 3 - … Mais un « retour à la rue » focalisé sur les rues résidentielles des centralités constituées, et ne remettant pas en cause les fondements sous-jacents aux modèles fonctionnalistes d'organisation du réseau viaire

> *"For any environmental area the traffic problem can be approached in terms of three main variables. – the standard of environment, the level of accessibility, and the cost that can be incurred on physical alterations. These can be related in a rough and ready "law". It is that within any urban area as it stands the establishment of environmental standards automatically determines the accessibility, but the latter can be increased according to the amount of money that can be spent on physical alterations" [Ministry of Transport, 1964 : 66-67].*

En introduction à ce troisième chapitre, et pour bien reprendre les différents fils tirés jusqu'alors, il semble judicieux de recontextualiser quelque peu le propos en replaçant rapidement le « retour à la rue » par rapport à ses principaux déterminants structurels et techniques, en particulier face à la diffusion massive de l'automobile et ses répercussions dans l'aménagement urbain. A ce titre l'économiste des transports Bruno Faivre d'Arcier constate que « la prise de pouvoir de l'ingénierie routière sur la voirie urbaine a été pensée au début du siècle par les urbanistes utopistes et s'est réalisée au début des années soixante, sous l'influence de l'industrie automobile, au nom du progrès social et de l'intérêt général » [Faivre D'Arcier, 1992 : 128]. Cette « prise de pouvoir » se présente comme le produit d'une conjonction de dynamiques urbanistiques aussi complexes qu'intimement liées, marquées par une urbanisation périphérique grandissante facilitée par le rôle structurant des infrastructures de transports, et un renforcement progressif de la centralité des pôles urbains ; ou pour le dire avec des termes toujours en vigueur aujourd'hui, entre « périurbanisation » et « métropolisation ». Même si l'automobile a joué un rôle déterminant dans toutes ces transformations, il faut néanmoins rappeler que ce n'est pas pour autant que l'ensemble des différents phénomènes y trouvent leurs origines. En effet, pour Gabriel Dupuy, si « les Lumières de la Renaissance, la révolution industrielle, ont déjà ôté à la ville historique sa vocation de territoire unitaire et fédéral », elle n'en a pas moins été un « instrument formidablement puissant, et extrêmement général pour composer de nouveaux territoires, recomposer ce qui avait été décomposé » [Dupuy, 1995 : 186]. Ainsi, dans ces nouveaux « territoires de l'automobile » qu'il identifie, « l'espace urbain peut désormais s'étendre sans cohérence apparente et sans vraie limite entre cœurs de ville et déserts. L'automobile propose aux urbains, qui depuis longtemps n'étaient plus citadins, des identités territoriales nouvelles et multiples. Une écologie de l'automobile ordonne et distribue ces territoires inédits. Sans l'automobile de masse, le processus d'urbanisation se serait-il poursuivi ? On peut sérieusement en douter » [Dupuy, 1995 : 186]. Cette diffusion massive de l'automobile s'est accompagnée de transformations inattendues dans les modes de vie. Elles se sont traduites par de nouvelles aspirations individuelles et collectives, ce qui n'a pas été sans poser de nouvelles questions (et de nouveaux problèmes…) en matière d'urbanisme. C'est donc dans ce contexte que, pour François Ascher, le « primat des fonctions de transport en général, et de l'automobile en particulier, s'est heurté progressivement à des limites nouvelles » [Ascher, 2007a : 27], qui ont à ses yeux été de trois ordres :

> 1) Une saturation physique et fonctionnelle des rues du centre-ville face aux besoins croissants de l'automobile, qui n'a pu être durablement résolue « même en construisant des autoroutes les unes sur les autres […] et en creusant des parkings souterrains ». Plus généralement, les solutions

techniques qui auraient pu permettre de pallier ce manque d'espaces, se sont heurtées à des contraintes économiques et/ou de non-acceptation sociale de la part des citadins. Enfin, « la multiplication des modes de transports et […] la différenciation des vitesses », à l'intérieur d'un espace contraint appelle à de nouveaux arbitrages, et à repenser le « modèle de répartition de l'espace » [Ascher, 2007a : 27].

2) Des changements dans l'appareil commercial induits par une société où les loisirs ont pris une place croissante : les magasins ont alors cherché à accroitre leur chalandise en se mettant « au contact des flux de circulation » dans le but de favoriser les achats d'impulsion nécessaires à leur fonctionnement.

3) Le retour d'un « imaginaire urbain » qui se caractérise par une recherche d'une urbanité, présentée comme « l'adéquation d'un lieu à ses usages » et faite de « mélange », de « variété », d'« altérité » et de « sérendipité », autant de ressources que seule la ville est en capacité d'offrir [Ascher, 2007a : 27‑28].

Face à ces nouveaux freins à la mise en œuvre d'une ville « fonctionnelle » et « performante » dans les tissus urbains constitués, et pour répondre aux nouvelles attentes d'une société toujours plus urbaine et de plus en plus dominée par le secteur tertiaire, des modulations vont alors s'opérer dans les modes d'aménagement et de gestion du réseau viaire ; notamment dans les cœurs des villes, où se développent de nouveaux et nombreux points de saturation dans le réseau circulatoire. Momentanément délaissés, ils reviennent alors progressivement sous le feu des projecteurs, en même temps que les acteurs de l'architecture et de l'urbanisme retournent à leur chevet[101]. Partout ailleurs, et en particulier aux avant-gardes des nouvelles urbanisations, là où s'est finalement joué le gros de la production urbaine des Trente Glorieuses, l'application d'un modèle urbanistique d'organisation du réseau viaire par « secteur », maturé à l'issue de plusieurs décennies de réflexions convergentes sur l'intégration des vitesses mécaniques dans l'aménagement (cf. *Chapitre 1*), et centré sur l'accessibilité automobile, demeure « la norme », sans connaître de réajustements profonds [Mangin, 2004]. Ainsi, alors même que les besoins en construction et l'avancée de l'urbanisation vont induire l'aménagement et l'« équipement » de nouveaux territoires de plus en plus à la marge des villes et de leurs noyaux urbains historiques, le « retour à la rue », à l'inverse, se focalisera justement sur les espaces centraux, sans véritablement influer sur cette tendance lourde de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle qu'est l'étalement urbain.

Dans ce climat qui demeure éminemment dominé par des logiques « routières », quels rôles et quelle place peuvent alors être attribués au « retour à la rue » ? Comme nous l'avons vu, ce dernier a d'abord participé à un renouvellement notable des valeurs attribuées à cette forme urbaine et des regards qui y sont portés. Il reste que l'on peut légitimement s'interroger sur leurs véritables répercussions dans le champ de l'urbanisme. En contrepoint à l'angle d'approche par les théories de l'urbanisme adopté au cours du chapitre précédent, les ambitions associées à ce troisième chapitre s'orienteront cette fois plus du côté des modes d'interventions urbanistiques. De manière plus transversale, nous défendrons la thèse que le « retour à la rue » n'a, au moins assez clairement dans un premier temps, qu'abouti à des adaptations relativement mineures à l'intérieur du modèle fonctionnaliste d'organisation du réseau

[101] La tendance était déjà visible à l'intérieur même des CIAM, comme en témoigne le thème du huitième congrès de 1951 intitulé *The Heart of the City*. Pour Eric Mumford, ce congrès "*suggested a basis for modern architecture going beyond the design of social housing, one that looked both backward to the classical tradition and forward to a later generation's interest in reconstituting urbanity in late-twentieth-century cities*" [Mumford, 2000 : 215].

viaire, et ce, principalement à l'intérieur des secteurs urbains les plus sensibles. A cet égard, les axes structurants à la « multifonctionnalité » affirmée apparaissent, en particulier, la plupart du temps avoir été sacrifiés sur l'autel d'une accommodation de la ville à l'automobile. Leur transformation en simple « artère » ou « collecteur » a ainsi été bien souvent considérée comme un « mal nécessaire » au bon fonctionnement du système d'organisation des circulations dans son ensemble. Aussi importante et symbolique que soit cette reconsidération de la rue, elle n'a donc finalement pas bouleversé outre mesure les fondements fonctionnalistes des modèles d'organisation du réseau viaire, au sens où circuler demeure toujours perçu comme une fonction simplement mise au service d'un autre modèle (ou vision) de la ville. De même, elle n'a pas perturbé sa mise en application généralisée sur les territoires. Un reflux du mouvement fonctionnaliste a néanmoins bel et bien eu lieu, focalisé en France sur la critique de « grands ensembles » qui ont parfois, et pour des raisons diverses, poussé les dogmes architectoniques et stylistiques du Mouvement moderne jusqu'à leur propre caricature. Les implications de cette contestation en matière d'organisation du réseau viaire, un élément pourtant central du projet moderniste, se sont en revanche révélées plus contrastées, avec néanmoins des variations notables suivant les secteurs urbains considérés.

Ce « retour à la rue » ne se présente donc pas de prime abord comme la « révolution » proclamée par certains, puisqu'il s'est concentré, sur des portions relativement limitées de l'environnement urbain. Plus généralement, ce regain d'intérêt pour la rue va alors accompagner la constitution et la diffusion progressive d'un modèle d'organisation des circulations dans les villes et les agglomérations qui tend à se généraliser à l'échelle européenne [Fleury, 2002b]. Son objectif principal consisterait à conjuguer « bonne accessibilité et limitation des nuisances en ville », deux conditions considérées comme indispensables pour « structurer un territoire compétitif » [Reigner *et al.*, 2009]. Ainsi, sur fond de concurrence interurbaine croissante et de marketing urbain naissant, le « retour à la rue » a, par certains aspects, participé à la mise en œuvre d'une logique territoriale « insulaire » à grande échelle, fonctionnant sur un mode « espaces servants/espaces servis ».

Pour développer ces différents aspects, nous présenterons d'abord les premières manifestations concrètes d'un « retour à la rue » dans les pratiques urbanistiques, au prisme de l'apparition progressive des mesures dites de « modération de la circulation ». Notre approche de ces mesures se veut « originale » en ce que nous ne les traiterons pas pour en retracer précisément l'histoire, déjà particulièrement bien balisée par une littérature consistante sur laquelle nous nous appuierons par ailleurs, ni pour revenir dans le détail sur leurs caractéristiques techniques, abondamment diffusées dans les guides de bonnes pratiques, ni encore pour en analyser les effets, aujourd'hui quasi unanimement reconnus comme globalement positifs, au moins en termes d'amélioration de la santé publique et de la réduction des nuisances environnementales. Même si nous nous réfèrerons nécessairement à certains de ces éléments, notre intérêt nous portera à mettre l'accent sur les objets-cibles de ces mesures et donc sur les différents « types » de rues qu'elles ont concernés. Pour rappel, nous sommes en effet ici partis du postulat que l'attention plus ou moins forte accordée à certaines rues, caractérisées par leur capacité à être elles aussi plus ou moins fortement porteuses des « innovations » propres à chaque époque, est un bon révélateur de ses tropismes urbanistiques. Il s'agira donc dans un premier temps de montrer que, les principales bénéficiaires de ce « retour à la rue » ont été les rues résidentielles et/ou commerçantes des centres de la ville héritée. Et, comparativement à l'attention dont elles ont bénéficié, les autres typologies de rues apparaissent reléguées aux rangs de relatives oubliées de la pensée urbanistique de cette première partie de la seconde moitié du XX^{ème} siècle. Pour illustrer ce dernier aspect nous nous appuierons dans un second temps sur une étude de cas de la première phase du quartier de Poundbury, conçu pour être une extension de la commune de *Dorchester* en Angleterre et symbole de la montée en puissance des théories

urbanistiques d'inspirations « néo-traditionnelles » en Europe. Elle servira plus largement de support à une réflexion croisée sur les liens existants entre ces mesures de modération de la circulation et les différentes déclinaisons urbanistiques du « retour à la rue ». Les potentielles articulations et intégrations de ces mesures à des modèles plus généraux d'organisation des circulations à l'intérieur des territoires urbains seront le sujet du troisième temps. Plus précisément nous interrogerons les modèles de ville que ces derniers sous-tendent, et dont ils représentent des instruments majeurs de la mise en œuvre.

Enfin, et à l'instar des chapitres précédents, une proposition de formalisation des modes symboliques et techniques de classification de la nouvelle échelle de valeur des rues engendrée par ces différentes évolutions permettra de conclure et synthétiser ce troisième chapitre. Nous constaterons ainsi que malgré le développement et l'élargissement du champ de ces mesures, le « retour à la rue » n'a pas abouti à une profonde remise en cause des fondements fonctionnalistes du modèle de hiérarchisation viaire évoqué au *Chapitre 1*. De plus, et comme nous l'avons déjà laissé entendre, nous avancerons l'idée que le « retour à la rue » a ainsi joué un rôle de « pivot » qui s'est traduit par un « retournement » du modèle de hiérarchisation fonctionnaliste en vigueur ; une inversion de regard opérée « à modèle constant ».

1. Le « retour à la rue » et l'apparition des mesures de « modération de la circulation » : de nouveaux modes de partage de la voirie pour une approche spatialement sélective de l'aménagement du réseau viaire ?

a. La modération de la circulation : définitions et état des lieux

Aujourd'hui communément employée dans le monde de l'urbanisme, l'expression « modération de la circulation »[102] apparaît généralement précédée des mots « mesure » ou « technique », et se place en cela clairement dans des registres de l'ordre de l'opératoire et du pratique. Comme bon nombre d'autres termes issus du monde opérationnel qui trouvent des échos dans le monde de la recherche et la littérature scientifique, celui-ci est porteur d'un certain nombre d'ambiguïtés[103]. Dans le cas présent, l'emploi de ce terme pose d'abord question par rapport au spectre des « mesures » et « techniques » qu'il recouvre. C'est à ce titre en particulier que la modération de la circulation apparaît présentée par certains auteurs comme un « concept équivoque » [Bellefleur et Gagnon, 2011], voire même comme une « expression ambivalente » [Reigner *et al.*, 2013 : 69][104]. Ces « réserves » apparaissent par ailleurs récurrentes et ne se limitent pas au contexte francophone évoqué, l'ambiguïté étant aussi présente dans son équivalent anglophone de *traffic calming*, ainsi que dans le terme allemand *Verkehrsberuhigung* dont il découle. Ainsi, dans un article de référence sur le sujet paru en 1992 dans la revue scientifique internationale *Accident Analysis and Prevention*, il est établi dès l'introduction une distinction entre deux notions : *speed management*[105] et *traffic calming*. Tandis que les mesures de *speed management* ne se consacrent, en toute logique, qu'à la « régulation » (la diminution) des vitesses de déplacement, celles de *traffic calming* peuvent aussi traiter de réduction de la circulation automobile au sens strict sans se préoccuper des vitesses de circulation, et inversement. Cette double signification que l'on peut aussi rattacher à l'expression « modération de la circulation » semble donc faire l'objet d'un relatif consensus dans le champ de la recherche. Dans le cadre d'un état de l'art des liens entre apaisement de la circulation urbaine et question de santé publique, des chercheurs canadiens du Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé du Québec ont poussé encore plus loin cette déclinaison, en précisant les grandes entrées des « boîtes à outils » associées à chacun de ces deux volets des mesures, cette fois regroupées sous le terme d'« apaisement de la circulation » (cf. *Figure 50*).

[102] Le terme d'« apaisement de la circulation » est aussi parfois employé. Nous l'éviterons néanmoins car jugé trop peu explicite au regard du contenu malgré tout assez bien circonscrit que recouvre ce champ de mesures.

[103] La notion de « développement durable », et les controverses qu'elle suscite dans le monde de la recherche, notamment urbanistique, en constitue à cet égard un archétype [voir notamment Hagel, 2013 : 24-90].

[104] L'expression « modération de la circulation » fait à ce titre, l'objet d'une entrée à part entière du récent *Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre* [Reigner *et al.*, 2009 : 69-72]. Le lecteur y est d'ailleurs d'emblée averti sur les ambiguïtés associées à l'emploi de ce terme ainsi que sur les évolutions de ses acceptions.

[105] La modération des vitesses constituant d'ailleurs le thème du numéro spécial dans lequel cet article est paru.

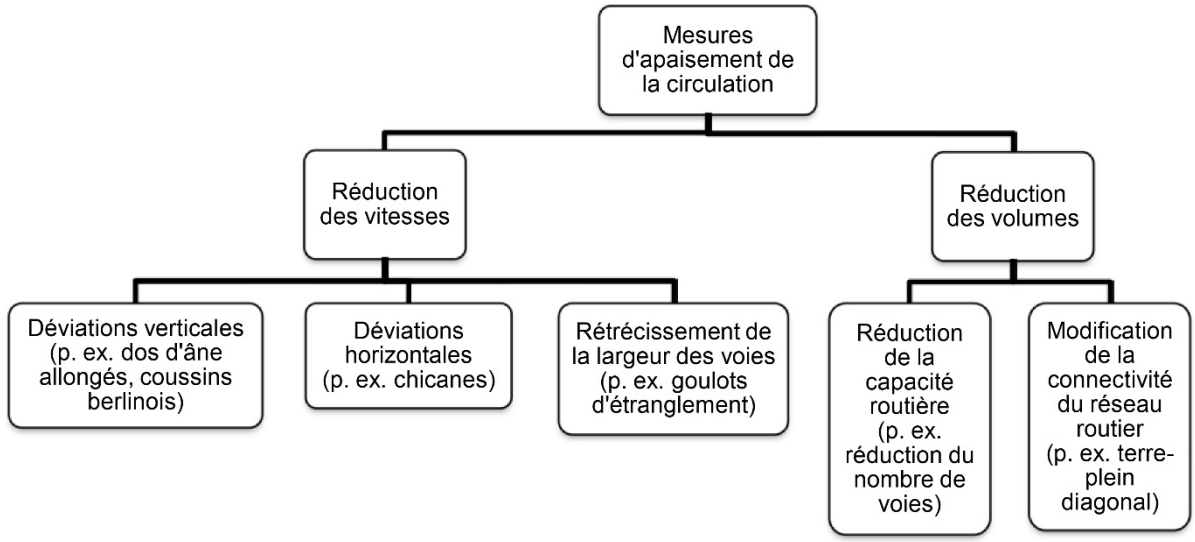


Figure 50 : Classement et déclinaisons des principaux types de mesures de modération de la circulation [Bellefleur et Gagnon, 2012 : 6].

Au-delà du détail des mesures décrites dans ce schéma, cette représentation générale du spectre des actions relevant du registre de la « modération de la circulation », permet finalement d'insister sur le fait qu'il s'agit de mesures principalement correctives, relevant bien essentiellement de la sphère « technique ». Elles visent à favoriser une meilleure accommodation de l'automobile dans la ville, mais ne sont pas adossées à un principe général de réduction de sa place à l'intérieur de celle-ci [Reigner *et al.*, 2013 : 69]. Il apparaît que la somme des textes réinscrivant à un moment ou à un autre ces dispositions et leur développement dans le cadre d'une perspective historique représente un corpus non seulement consistant [Appleyard, 1981 ; Bonanomi, 1990 ; Kjemtrup et Herrstedt, 1992 ; Fleury, 1998 ; Ewing, 1999 : 10‑16 ; Eriksson *et al.*, 2003 ; Muhlrad, 2008 ; Bellefleur et Gagnon, 2011] mais aussi, et surtout, particulièrement cohérent. En effet, bien que très largement dominé par l'angle déjà évoqué de la sécurité routière[106], d'autres approches plus directement urbanistiques existent parallèlement, et il ressort de cet ensemble une périodisation qui reste relativement bien partagée, tant dans son séquençage que dans son contenu[107,108]. Nous pouvons d'ores et déjà relever quelques principaux traits communs, à commencer par le fait que ces mesures sont très souvent appréhendées à une échelle « européenne », restreinte dans les faits aux pays de l'Europe de l'ouest. Si les exemples du Japon, de l'Australie, d'Israël ou des Etats-Unis reviennent aussi de manière fréquente, les pays de l'Europe occidentale focalisent généralement l'attention de la plupart des travaux consultés. Le fait que ce soit là où ces dispositions ont

[106] Ainsi que le suggèrent les deux chercheurs canadiens précédemment cités : « Probablement parce que l'apaisement de la circulation est principalement promu pour améliorer la sécurité routière, la littérature à cet égard est abondante et concluante » [Bellefleur et Gagnon, 2012 : 81].

[107] Notamment morpho-historique [Kostof, 1992 : 239-243], environnemental [Appleyard, 1981 : 248-253], ou à vocation « critique » vis-à-vis des politiques publiques se réclamant d'une « mobilité durable » [Reigner *et al.*, 2013 : 69-72].

[108] Malgré les quelques limitations liées à leur seule appréhension du cas des rues résidentielles qui nous a incité à le reléguer en note de bas de page (ainsi que leur tropisme très prononcé en faveur du mouvement du *New Urbanism*), l'ouvrage *Streets and The Shaping of Towns and Cities* des américains Michael Southworth et Eran Ben-Joseph [Southworth et Ben-Joseph, 2003 : 117-128], aurait lui aussi pu figurer dans cette liste.

été mises en œuvre pour la première fois fait l'objet d'un relatif consensus. Ces différentes histoires de la « modération de la circulation » peuvent donc faire sens pour nous au travers des territoires sur lesquels elles portent, tant elles se superposent relativement bien à notre propre échelle de réflexion. Il convient par ailleurs de signaler que la plupart de ces historiques démarrent peu ou prou par l'évocation du rapport Buchanan, parfois comme simple élément de contexte mais aussi, souvent, comme un des principaux inspirateurs de ces mesures, dont certains auteurs lui en attribuent même littéralement la « paternité » [voir notamment, Ewing, 1999 : 12 ; Southworth et Ben-Joseph, 2003 : 119]. Bien qu'indéniable par certains aspects, une telle ascendance nous semble néanmoins mériter un certain nombre d'éclaircissements afin de comprendre comment *Traffic in Towns* peut à la fois être considéré comme la principale référence en matière de hiérarchisation de la voirie, outil développé en vue d'une meilleure « efficacité » de la circulation, et en matière de « modération de trafic », aux fins presque diamétralement opposées. Des éléments de réponse à cette situation pourtant assez paradoxale de prime abord peuvent alors être recherchés dans les écrits de la chercheuse et praticienne allemande Carmen Hass-Klau :

"*Buchanan's ideas were not primarily concerned with restricting private motor traffic in favour of other modes. His main tenet was that, wherever possible, urban area should be reconstructed to accommodate existing and future private and other traffic […] Further, Buchanan and his team suggested ways of calculating the environmental capacities of streets, and it appears that these suggestions have never been seriously explored or developed. The report may be seen simply as an expression of its time, when the aim was to create the 'car-compatible city'*" [Hass-Klau, 1986 : 7‑8].

La reconstruction des centres urbains préconisée par le rapport Buchanan n'a en effet pas pu s'opérer pour tout un ensemble de raisons que ses auteurs avaient d'ailleurs anticipées pour une bonne part. En effet, « il s'avère rapidement que la ségrégation totale doit être conçue avec beaucoup de soin pour être effective et bénéfique pour la sécurité des piétons, qu'elle coûte cher en termes d'espace et d'aménagements et qu'elle a d'autres inconvénients, notamment pour la lisibilité de la ville et l'organisation des transports collectifs » [Muhlrad, 2008 : 24]. Les mesures de modération de la circulation auraient donc permis de pallier ces difficultés de mise en œuvre de véritables « aires environnementales » en milieu urbain comme préconisées par le rapport *Traffic in Towns*. Une lecture plus transversale de ces mesures montre bien qu'elles ont « accompagné la transition entre des techniques de simple cantonnement, consistant à écarter la circulation automobile non locale de certains espaces résidentiels pour la reporter sur d'autres voiries, et des techniques d'intégration, tentant plutôt d'infléchir les conditions dans lesquelles les voitures circulent dans l'espace public, pour les rendre compatibles avec la présence de piétons et les usages locaux de cet espace » [Reigner *et al.*, 2013 : 69]. Dès lors, la modération de la circulation apparait clairement moins comme le produit direct des préconisations du rapport Buchanan que comme un ensemble d'interventions de substitution ; celles-ci s'étant justement développées là où les principes de stricte hiérarchisation des réseaux et séparation des circulations n'ont pas rencontré l'ensemble des (nombreuses) conditions de leur mise en application. La relation directe de causalité que certains établissent entre la publication du rapport Buchanan et l'apparition des mesures de modération de la circulation peut alors apparaître surestimée. Il semble ainsi judicieux de considérer que ce document a plus joué un rôle de support « idéologique » que véritablement « technique », dans le développement des mesures de modération de la circulation ; l'argumentaire développé sur les interférences entre vie locale et circulation automobile ayant néanmoins certainement pu participer à justifier l'intérêt de leur émergence.

Une fois ces préalables sémantiques, historiques, géographiques et conceptuels posés, il est temps de rentrer plus en détail dans le récit de l'apparition de ces mesures de modération de la circulation. Nous chercherons plus spécifiquement à les analyser à l'aune de ce qu'elles révèlent sur les caractéristiques et le profil des rues qui en ont bénéficié. Ce récit débutera par l'exemple des rues piétonnes réalisées à partir des années 1960 « dans un contexte de dépérissement des centres-villes » [Feriel, 2013] des grandes villes occidentales. Bien qu'elles apparaissent généralement considérées comme des sortes de « pré-mesures » de modération de la circulation, celles-ci nous semblent néanmoins constituer un préalable nécessaire à l'évocation de leur développement à proprement parler.

b. La piétonnisation au service d'une revitalisation économique des centres urbains

Parmi les opérations de piétonisation qui se développent en Europe et aux Etats-Unis à partir des années 1960, l'exemple du *Lijnbaan* de Rotterdam fait évidemment figure de précurseur. Sans revenir sur les détails de ce cas déjà abordé, nous en retiendrons qu'il a donné le *la* à la propagation de ces types d'aménagements, dont l'Allemagne a constitué l'un des moteurs, avant qu'ils ne gagnent progressivement d'autres pays européens comme la France et le Royaume-Uni et y prolifèrent à leur tour.

Pays / Années	1960	1970	1980-1982
RFA	35	110	300
Royaume-Uni	0	20	108
France	0	7	266
États-Unis/Canada	2	28	70

Tableau 4 : Nombre de villes ayant réalisé un secteur piéton dans leur centre au sein de l'Allemagne de l'ouest, du Royaume-Uni, de la France et d'un ensemble Etats-Unis / Canada [Feriel, 2013].

Au-delà de cet exemple pionnier, un autre revient de manière récurrente dans la littérature autour de ces opérations de piétonisation des centres urbains : celui du *Strøget*, artère de Copenhague, piétonnisée sur 1,1 km de long dès 1962 par la mise en continuité des cinq rues composant l'ensemble. La brève évocation de cet exemple sera l'occasion d'illustrer certains des principaux traits caractéristiques de ces opérations de piétonisation. Il est ainsi intéressant de noter qu'à l'instar du Lijnbaan, le Strøget représente aussi un axe commerçant ; à la différence que si le Lijnbaan est une véritable création, la piétonisation du *Strøget* s'est opérée sur la base d'un réaménagement à l'intérieur d'une trame viaire préexistante. L'architecte-urbaniste danois Jan Gehl a été fortement impliqué dans les nombreuses évaluations qui ont suivi et accompagné sa mise en fonctionnement puis ses extensions successives[109]. D'ailleurs, cet important suivi n'est certainement pas tout à fait étranger à l'obtention du statut d'"*established success story*" [Gehl et Svarre, 2013 : 151] pour ce projet fréquemment cité en exemple dans les guides de bonnes pratiques d'aménagement [voir par exemple Commission Européenne. Direction générale de l'environnement, 2004 : 16‑17]. Jan Gehl livre son avis sur les raisons ayant présidé à sa réalisation :

"*In many ways, closing Strøget to car traffic in 1962 was a pioneering effort. It was not the first street closed to cars in Europe, but one of the first major streets that marked willingness to reduce the pressure from cars in the city center. Inspiration came largely from various German cities that had established pedestrian streets in connection with rebuilding after World War II. In these cities as well as in Copenhagen, the motive was primarily to strengthen trade and give customers in the inner city more room and better conditions for shopping. While that was indeed good for customers, it also proved beneficial for*

[109] Jan Gehl évoque ainsi le terme "*Strøget studies*" [Gehl et Svarre, 2013 : 152], témoignant de l'ampleur et de la diversité des études entreprises. Pour quelques exemples du contenu et des résultats de certaines de ces études voir par exemple [Gehl et Svarre, 2013 : 18, 86-88, 112-113].

the inner city, as downtown was increasingly forced to compete with the new, American-inspired shopping centers that began sprouting up on the outskirts of cities in the 1960s" [Gehl et Svarre, 2013 : 151].

Le processus de piétonisation a été poursuivi de manière incrémentale, débordant des limites initiales du *Strøget* pour constituer progressivement un véritable secteur piétonnisé à l'intérieur du centre de Copenhague, dont la superficie actuelle est d'un peu moins de 10 hectares [Commission Européenne. Direction générale de l'environnement, 2004 : 16].

Figure 51 : Augmentation progressive du secteur piétonnisé du centre de Copenhague rayonnant autour de cet acte fondateur du Ströget [Commission Européenne. Direction générale de l'environnement, 2004 : 16].

Figure 52 : La même portion du Strøget à soixante ans d'écart : tandis que les automobiles disparaissent du paysage, les piétons affluent en même temps que les enseignes fleurissent [Gehl et Svarre, 2013 : 150].

Pour aller au-delà de ce seul exemple du *Strøget* dont on pourrait légitimement reprocher le caractère « isolé », il nous semble d'abord important de noter que de manière générale ces aménagements piétonniers les plus souvent concentrés dans les secteurs hypercentraux n'ont pas tant pour effet de faire diminuer la circulation automobile dans son ensemble, que de la reporter sur d'autres voiries « extérieures », par le biais d'effets de « vases communicants », plus ou moins complexes, lointains, et mesurables. Les résultats compilés par Thierry Brenac, Hélène Reigner et Frédérique Hernandez dans un état de l'art sur la mesure dont des opérations de piétonisation à l'intérieur des centres urbains participent ou non à répondre aux enjeux de développement durable tendent ainsi à accréditer le fait que les diverses « améliorations locales » relevées à l'intérieur de ces secteurs « rendus » aux piétons, « ne permettent guère de tirer des conclusions globales, la circulation et ses nuisances et pollutions pouvant se déplacer vers d'autres espaces après les opérations de piétonisation ». Plus encore, « dans leur analyse conduite sur treize villes allemandes et britanniques ayant transformé des secteurs ou des rues de leur centre-ville en zones piétonnes dans les années 1970 et 1980, Peter Hall et Carmen Hass-Klau notent que la piétonisation entraîne une augmentation de la circulation automobile dans les zones adjacentes, malgré une amélioration notable de l'offre de transports collectifs dans la plupart des villes étudiées » [Brenac *et al.*, 2013 : 274]. Ainsi, le « succès » connu par ces aménagements à travers l'Europe [Kostof, 1992 : 239], qui se manifeste par l'augmentation de leur nombre, l'extension, la mise en réseau et le maintien dans le temps de ces secteurs piétonnisés, serait alors, et peut-être même avant tout, un succès économique, ainsi que tendent là encore à le montrer d'autres travaux remobilisés et croisés par ces mêmes chercheurs :

« Les conséquences sur l'activité économique des opérations de piétonisation ont été abondamment étudiées. Dans l'ensemble, ces études concluent que, pour la quasi-totalité des opérations de piétonisation, ce type d'aménagement engendre une augmentation des chiffres d'affaires (pour la plupart des commerces du secteur aménagé) et des loyers commerciaux » [Brenac *et al.*, 2013 : 275].

Ces rues-piétonnes issues de réaménagement ou nouvellement créées se sont ainsi souvent adossées à la création ou à la consolidation de centralités commerciales spécifiques dans les centres urbains. La tendance des opérations de piétonisation à s'étendre en conservant en toile de fond une dimension commerciale assez forte, déjà entrevue au niveau européen au travers de l'exemple du *Strøget* représente un trait récurrent qui paraît s'appliquer à de nombreux autres cas, notamment français :

« Si dans les années 1970, les projets de piétonisation se limitaient à quelques artères et leurs rues adjacentes aujourd'hui les espaces piétonniers couvrent des espaces élargis. Ils peuvent être le fruit d'un agrandissement d'une zone piétonne créée dans les années 1970 ou 1980 ou de la mise en réseau de plusieurs secteurs piétonniers. Ce dernier cas est observé dans les villes qui souhaitent une meilleure synergie entre leur hypercentre historique et les secteurs marchands issus des opérations contemporaines de renouvellement urbain, situés à proximité […] [Reigner *et al.*, 2013 : 103].

Au travers d'une perspective non plus seulement européenne mais « transatlantique », Cédric Feriel dresse un bilan d'ensemble de ces opérations soulignant qu'elles puisent finalement aux mêmes origines :

« Les *malls* nord-américains et les rue-piétons européennes des années 1960-80 ont ainsi en commun une même radicalité dans l'approche des problématiques urbaines qui renvoie contre toute attente aux logiques de l'urbanisme de dalle et au fonctionnalisme séparant strictement les circulations entre elles. Les rues-piétons en centre ancien et les ensembles sur dalle des années 1970 puisent aux mêmes sources et développent *in fine* une même logique de la ville qui tend davantage à séparer qu'à

articuler entre eux les différents modes de déplacements dans l'espace public. Ni l'un ni l'autre ne remettent, d'ailleurs, fondamentalement en cause l'usage de l'automobile en ville » [Feriel, 2013].

Même si le rapport *Traffic in Towns* n'apparaît pas explicitement cité dans l'article d'où cette citation est issue, la référence aux principes qui y sont promus semble évidente. Néanmoins, et comme le souligne l'auteur, malgré des origines similaires, comparativement à l'essor des rues-piétons européennes, « le destin des malls nord-américains a été tout différent. Beaucoup plus liés qu'en Europe à la fonction commerciale, la plupart ont périclité durant les années 1980 face à la concurrence de centres commerciaux de périphérie. Les malls nord-américains, à de rares exceptions, n'ont pas été en mesure de jouer le rôle de pôles d'attraction. Ils ont ainsi presque tous disparu ou ont été sévèrement amputés à la demande des commerçants durant les années 1990 » [Feriel, 2013].

Pour Spiro Kostof, l'objectif principal de ces mesures a donc bien tenu dans la création de "*car-free shopping streets in old urban cores*" par l'intermédiaire de la transformation de certains "[…] *business streets into pedestrian thoroughfares*" [Kostof, 1992 : 239‑240]. C'est pour ces différentes raisons que ces démarches renvoient, pour la plupart des observateurs, à une sorte d'« année 0 » des mesures de modération de la circulation, car toujours marquée du sceau de « la spécialisation et la hiérarchisation fonctionnelle des voiries » [Reigner *et al.*, 2013 : 69]. Ces mesures sont apparues dans un contexte de réaction à l'envahissement par l'automobile des centres-villes et de leurs commerçants en proie à la concurrence croissante opposée par l'urbanisation commerciale périphérique. Il ne s'est donc généralement pas agi d'intervenir sur la circulation automobile et ses impacts dans les secteurs urbains mais seulement de la tenir à l'écart de certains secteurs stratégiques. Il faudra attendre les années 1970 pour voir émerger ce que beaucoup considèrent comme le véritable point de départ de ces mesures de modération de la circulation : le *woonerf* hollandais [Kjemtrup et Herrstedt, 1992 : 58]. Ce modèle d'aménagement viaire, généralement traduit en français par « cour urbaine » a ouvert la voie à de nouveaux modes de « partage de la voirie » : un concept d'aménagement qui peut lui aussi sans peine être qualifié d'« ambivalent », sur lequel nous reviendrons, tant il fait figure d'enjeu systématiquement mis en avant dans tout aménagement de rue [voir par exemple CERTU, 2009b].

c. Du *woonerf* aux quartiers « apaisés » ou l'élargissement du champ des mesures de modération de la circulation

Le contexte d'émergence du *woonerf* comme nouveau mode, voire modèle, d'aménagement de rue se pose à l'encontre des processus urbanistiques classiques de type « descendant », auquel peuvent correspondre la plupart des exemples présentés jusqu'alors. Le *woonerf* naît en effet en un lieu précis, la ville hollandaise de Delft, de la rencontre entre des habitants demandeurs de changement, une municipalité à l'écoute, et de jeunes urbanistes en quête d'expérimentations et parmi lesquels les noms de Nick de Boer et de Joost Vahl reviennent le plus souvent[110]. Des rues résidentielles au front bâti continu, où la circulation automobile occupait une place physique et symbolique importante, sont alors réaménagées à l'initiative de leurs résidents, notamment « par l'installation de tables, de bancs et d'espaces de jeu. L'idée était de complexifier le paysage routier, obligeant ainsi les conducteurs à ralentir, et de réduire l'espace dédié au transport motorisé afin de créer un milieu de vie plus agréable pour les résidents riverains » [Bellefleur et Gagnon, 2011 : 3]. Donald Appleyard identifie deux principales caractéristiques d'aménagement propres au *woonerf* : sa mise en commun de la voirie entre véhicules et piétons marquée par une disparition des trottoirs, et son impression volontairement donnée aux piétons que l'intégralité de la rue est à leur disposition, et elle-même transmise par un ensemble de signes et d'objets, "*all designed as obstacles to vehicle travel and to create a residential atmosphere*" [Appleyard, 1981 : 250]. Le *woonerf* est par ailleurs plus techniquement défini par ce même Donald Appleyard de la manière suivante :

"*A "Woonerf" is a residential area in which most of the traffic has its destination within the area, and where traffic flows are generally between 100 and 300 vehicles per hour during the peak period*" [Appleyard, 1981 : 249]

[110] Au-delà de cette seule expérience, qui n'en reste pas moins fondatrice de nombreuses autres s'insérant dans son sillage, Frédéric Héran avance un certain nombre de déterminants et de facteurs éclairants vis-à-vis de l'émergence de ce rôle initiateur plus généralement joué par les Pays-Bas dans le développement des mesures de modération de la circulation. Parmi celles-ci, sont mises en avant les fortes contraintes géographiques (en termes d'espaces) et géotechniques (en termes de qualités des sols) connues par ce pays, mais aussi et surtout sa culture urbaine relativement ancienne et donc bien ancrée dans les modes de vie : « Le pas-de-porte (le *stoep*) fait quasiment partie de la maison. Les habitants se sont depuis longtemps approprié les espaces publics qui sont, en fait semi-privés […]. Ils considèrent que les enfants doivent pouvoir jouer dans la rue et l'absence de rideaux aux fenêtres permet de les surveiller. Ils ont le droit de cultiver au bord de leur maison, sur le trottoir, une étroite bande de terre pour des fleurs ou quelques plantes grimpantes. On comprend mieux pourquoi les réactions sont si vives, lorsque l'automobile menace cet art de vivre » [Héran, 2014 : 99].

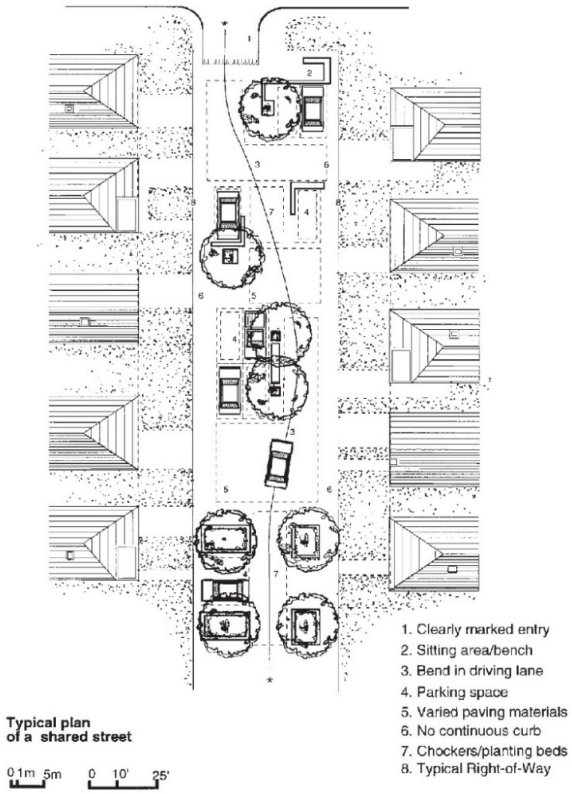


Figure 53 : Schéma de principe d'un woonerf *que les auteurs incluent à une famille plus large, celle des* shared spaces*, et que l'on pourrait littéralement traduire en français par « espaces partagés », bien que cette dernière expression soit moins univoque et recouvre une plus grande diversité de sens [Southworth et Ben-Joseph, 2003 : 118].*

Figure 54 : Photographie d'un aménagement de type woonerf *à Delft. La plupart des différents éléments évoqués dans la* Figure 53 *s'y retrouvent : l'entrée marquée (au moins par une signalisation), la disposition relativement irrégulière de stationnements par ailleurs bien délimités, les ruptures visuelles, les trottoirs absents ou abaissés et les différences dans les revêtements de sols [Appleyard, 1981 : 250].*

Cette expérience témoigne d'un changement de philosophie assez net par rapport aux aménagements antérieurs, tant il apparaît désormais qu'au travers de ces aménagements, « il ne s'agit plus de créer des îlots piétonniers dans l'hypercentre, mais de rendre sa place au piéton dans de vastes quartiers résidentiels largement automobiles » [Feriel, 2013]. Pour les accidentologues, ces nouveaux aménagements marquent plus généralement l'émergence d'une « prise en compte de la sécurité dans le traitement de l'espace public », qui se différencie d'« une vision rétistique hiérarchisée du système de circulation routière » [Fleury, 1998 : 69] caractérisant les approches précédentes. Fort du succès rencontré par ces expériences, le *woonerf* a fait l'objet d'une institutionnalisation progressive aux Pays-Bas dès les années 1970. Le concept a ainsi été « entériné » par le Ministère des Transports et des Travaux Publics hollandais par le biais d'une réglementation novatrice faisant que le *woonerf* n'est alors plus seulement une réalité physique mais aussi une réalité législative[111]. Du fait qu'il définit explicitement le champ d'application où ces mesures ont vocation à s'exercer et les rapports que ces rues doivent entretenir avec l'automobile, la lecture de ce règlement se révèle particulièrement instructive au regard des préoccupations qui nous animent. Les deux premiers articles du règlement originel, plusieurs fois complété et amendé par la suite, annoncent ainsi qu'un *woonerf* doit ("*must*") être mis en œuvre dans une zone résidentielle, même si d'autres usages peuvent être envisagés à la condition qu'ils ne constituent pas d'importants générateurs de trafic, et qu'en second lieu, un *woonerf* est supposé ("*should*") n'accueillir que le seul trafic automobile ayant pour origine ou destination la zone considérée [Guttenberg, 1993 : 207]. Au-delà de la priorité donnée aux usages piétons qui constitue l'essence même de ces aménagements, il ressort donc que le cadre quasi-exclusivement résidentiel dans lequel ces mesures sont vouées à être mises en œuvre apparaît clairement assumé, de même que la catégorisation des « types » de trafics qui ont vocation à occuper et traverser ces espaces ainsi « sanctuarisés ». Nous préciserons par la suite les conséquences induites à une échelle plus « urbaine » par cette nouvelle conception de l'organisation des circulations, dont nous pouvons néanmoins déjà constater qu'elle s'inscrit dans le registre de l'affectation d'usages circulatoires spécifiques à des voiries dédiées.

Le principe du *woonerf* suscitera rapidement l'intérêt de nombreux autres pays européens, où ces idées s'exporteront, non sans connaître, là encore, les ajustements inhérents à ces échanges transnationaux de « bonnes pratiques » d'aménagement. Cette diffusion du modèle du *woonerf* hors de ses frontières d'origine s'est faite en parallèle avec le passage plus général d'une approche ponctuelle (ou plutôt « linéaire ») des mesures de modération de la circulation, à une approche que l'on pourrait qualifier de « zonale » dans l'ensemble des pays européens, où elles ne cesseront de prendre de l'ampleur, à l'instar du cas des zones piétonnes qui vient d'être évoqué. L'exemple de l'Allemagne, qui représente à côté des Pays-Bas, l'autre pays moteur dans le développement des mesures de modération de la circulation, où « trois générations de modération de la circulation vont se succéder rapidement » [Héran, 2014 : 114], est à ce titre révélateur des évolutions connues par ces mesures, ainsi que de leur développement :

« A la fin des années 1970, […] les expériences de rues calmées se multiplient : cour urbaine, rue limitée à 30 km/h, rue à priorité aux cyclistes (*Fahrradstrasse*). Dans les années 1980, des quartiers entiers passent en zone 30 avec réduction du transit […]. Enfin, dans les années 1990, des agglomérations

[111] Ce qui, ainsi que le fait remarquer Thierry Brenac, a déjà constitué aux yeux de certains « un dévoiement de la notion originelle de *woonerf* » [Reigner *et al.*, 2013 : 72]. Le passage de pratiques citoyennes de reconquête d'espaces publics à proximité de leurs lieux d'habitat et dont ils se sont sentis, d'une manière ou d'une autre, dépossédés, à une démarche d'aménagement codifiée par la puissance publique ne va certainement pas sans faire émerger un certain nombre de questions.

entières deviennent des « villes 30 », par généralisation des zones 30 à toutes les voies de desserte » [Héran, 2014 : 114].

Derrière ce cas particulier, se dessine là encore une histoire relativement cohérente du développement des mesures de modération de la circulation en Europe, et dont les enchaînements ont été déjà bien balisés par d'autres auteurs :

"*So, in fact, the concept of the 30 km/h zones has been derived from the 'woonerf'-concept, enabling an application to much larger areas and at much lower cost, thus avoiding the major drawbacks of the 'woonerf' approach. Since the early 1980s, an increasing number of European countries apply 30 km/h speed limits for residential roads or residential areas, e.g. the Tempo-30 zones in Germany and the 'silent roads' in Denmark*" [Eriksson *et al.*, 2003 : 13].

Pays	**Vitesse**	**Statuts**	**Priorité**
France	30 km/h	Légal	Priorité aux piétons
Pays-Bas	20 km/h	Informatif	Egalité de droits
Danemark	15 km/h	Informatif	Priorité aux piétons
Allemagne	4-7 km/h	Informatif	Egalité de droits

Tableau 5 : Différents modèles européens d'aménagement dérivés du principe d'aménagement du woonerf *[Kjemtrup et Herrstedt, 1992 : 61].*

Cette expansion spatiale, renvoyant aux succès connus par ces aménagements, s'est toutefois accompagnée d'un certain nombre de contraintes qui ont eu des incidences sur les aménagements effectivement mis en œuvre :

- des contraintes financières tout d'abord, pour pallier aux coûts importants engendrés par ces aménagements sur le réseau de rues locales nécessitant un traitement très qualitatif de l'espace pour fonctionner - comme cela est particulièrement le cas pour ces *woonerven* - ; ce qui a assez logiquement constitué un important frein à leur multiplication,

- des contraintes de fonctionnement ensuite, ces aménagements ne pouvant s'appliquer que pour des rues accueillant un trafic automobile relativement restreint dans des villes où les déplacements automobiles n'ont pas pour autant cessé de croître.

Mais, plus généralement la diffusion de ce nouveau modèle d'aménagement de rues s'est inscrite dans un contexte de regain d'intérêt pour les rues résidentielles. Elles sont désormais appréhendées comme un véritable « écosystème » dont l'équilibre a été perturbé par une intrusion massive de l'automobile, dans la lignée des travaux de l'urbaniste américain Donald Appleyard (cf. *Figure 55*). Dans une étude pionnière menée avec Mark Lintell et publiée pour la première fois en 1972, *The Environmental Quality of City Streets: The Residents' Viewpoint* [Appleyard et Lintell, 1972], ceux-ci ont établi un lien direct entre volume de circulation et niveau de vie locale, dans un contexte urbain dense et résidentiel. Il en ressortait que pour une rue donnée, moins la circulation était importante, plus les relations de sociabilité à l'intérieur de celle-ci étaient fortes et plus ses habitants la considéraient comme faisant partie de leur « territoire » (cf. *Figure 56*). A l'instar du *woonerf*, cette étude a connu une postérité étonnante ; et c'est ainsi que pour Eric Charmes, l'ouvrage ultérieur paru en 1981, *Livable Streets*, où

celle-ci est reprise, demeure toujours « la principale référence bibliographique concernant les politiques de réduction du trafic dans les rues résidentielles » [Charmes, 2006 : 127].

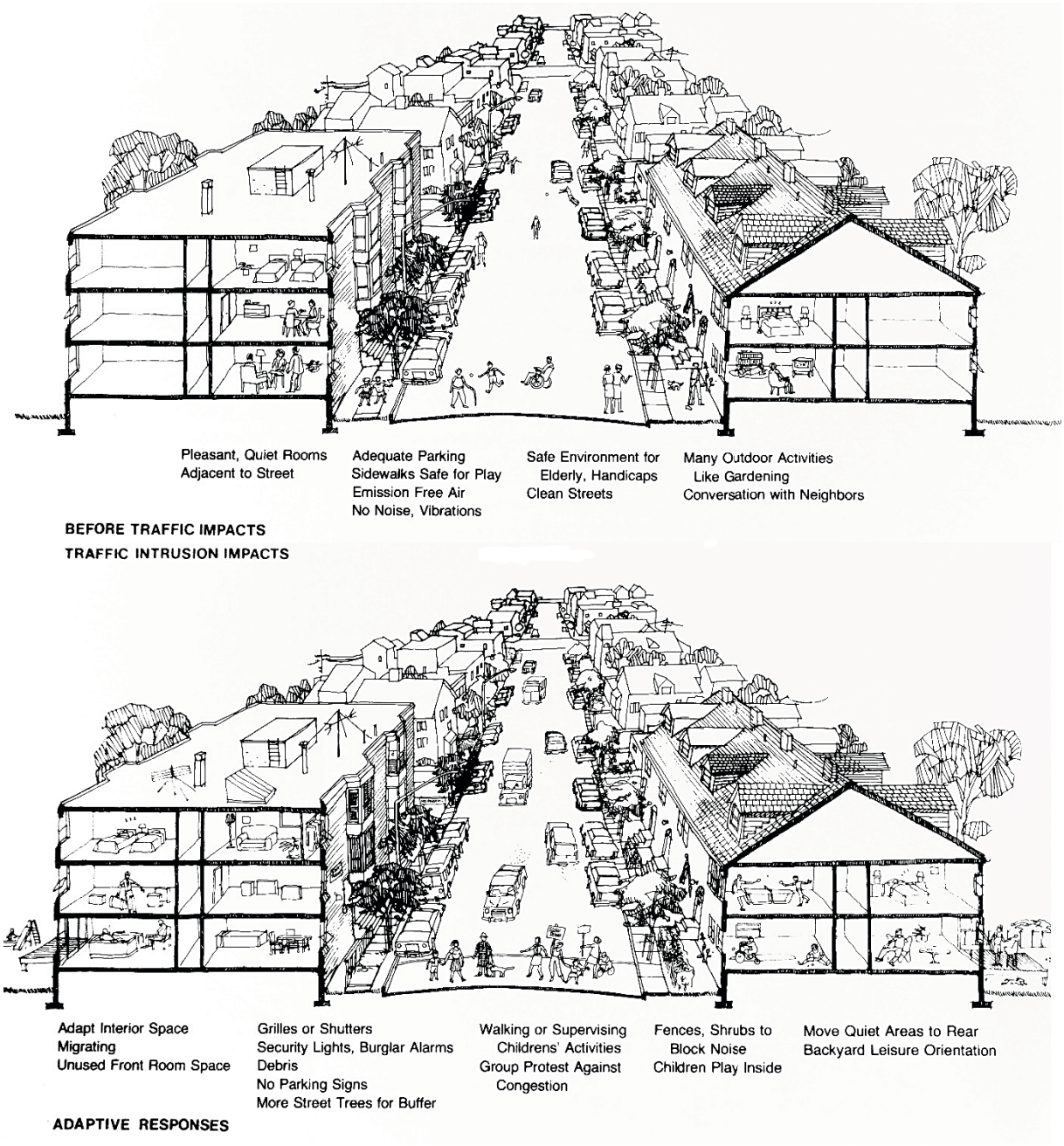


Figure 55 : L'augmentation du trafic automobile comme élément perturbateur de l'écologie d'une rue résidentielle [Appleyard, 1981 : 29-30].

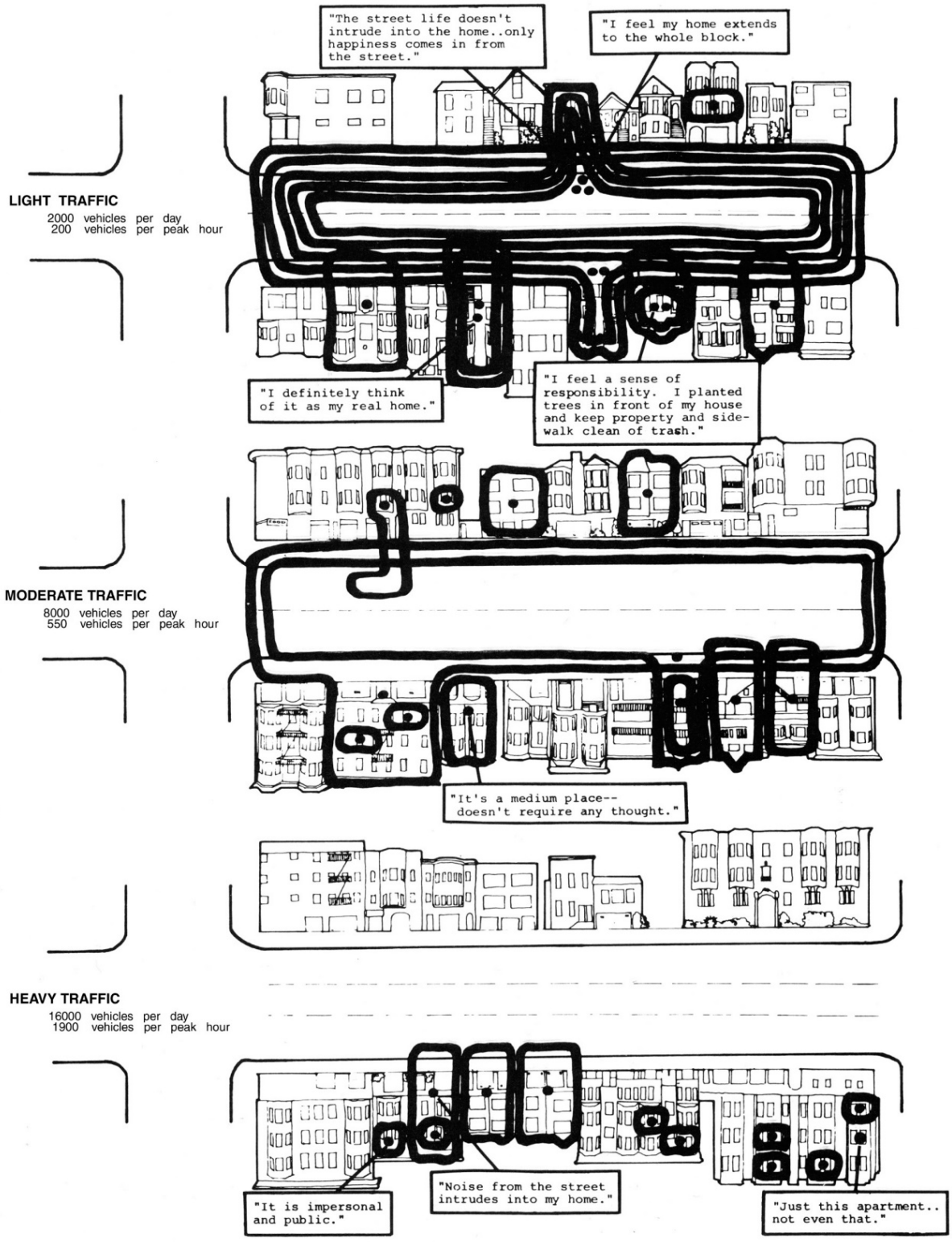


Figure 56 : A situation urbaine et aménagement « constants », pour une rue résidentielle, une corrélation forte existe entre le volume de la circulation automobile, et l'intensité des liens sociaux tissés entre leurs riverains [Appleyard, 1981 : 23].

Aidé entre autres par la diffusion de guides d'aménagements édités en différentes langues par les autorités néerlandaises entre la fin des années 1970 et le début des années 1980, cet intérêt se manifeste notamment par des publications ayant vocation à sensibiliser professionnels, élus et services techniques à ces nouvelles « bonnes pratiques » d'aménagements. Parmi celles-ci, une « note de sensibilisation » éditée en France sous l'égide du CETUR en 1978 et intitulée « Rues à circulation restreinte / Rues à priorité piétonne », est intéressante à mobiliser ici. Dans ce court guide, un chapitre est consacré aux « rues à priorité piétonne et trafic limité, servant à la desserte privée » et à leur aménagement. A l'intérieur de celles-ci, les « cours urbaines (*Woonerven*) », y sont présentées comme « l'exemple le plus élaboré, puisqu'elles font l'objet d'une règlementation spéciale qui n'existe pas actuellement en France » [CETUR, 1978 : 43]. A l'instar du cas hollandais, le champ d'application propre à ces types d'aménagement est là aussi clairement posé :

« Les rues « à priorité piétonne » concernent aussi bien les quartiers d'urbanisation récente que les quartiers anciens. On peut, cependant, préciser les lieux susceptibles d'apprécier ces solutions ; ce sont essentiellement :

- les îlots où la fonction résidentielle est dominante. Il peut s'y ajouter commerces, écoles, équipements de loisirs… Le motif essentiel de réalisation est l'amélioration de l'espace autour de l'habitat,

- les îlots où l'espace public (rues, places, placettes), dans les quartiers anciens, généralement centraux, supportait la présence anarchique des véhicules motorisés aux dépends des conditions d'habitation et de vie locale suggérées par le cadre originel et aux dépens de la mise en valeur de l'espace architectural » [CETUR, 1978 : 44; c'est nous qui soulignons][112].

La dimension résidentielle est ici croisée avec des critères de centralité ainsi que des valeurs patrimoniales et historiques, qui excluent de fait les formes urbaines propres à la « ville émergente » [Dubois-Taine et Chalas, 1997], où le cadre de vie reste bien souvent conçu par et pour l'automobile. L'autre volet complémentaire, l'élimination du trafic de transit identifié précédemment avec la règlementation du *woonerf*, est là aussi présent et explicite[113]. Il s'agit en effet dans ces rues de mettre en œuvre « […] un aménagement spécifique suffisant à trier les éventuels usagers notamment en dissuadant les trafics qui n'y ont pas leur destination […] » [CETUR, 1978 : 45].

[112] La référence à la notion d'îlots apparaît d'ailleurs récurrente pour définir le champ d'application de ces mesures zonales de modération de la circulation. Ce terme est ainsi repris par l'architecte-urbaniste et chercheuse suisse Lydia Bonanomi, pour présenter les dispositions institutionnelles mises en œuvre dans ce pays pour annoncer la possibilité d'instaurer des secteurs limités à 30 km/h : « En clair, l'article comme les instructions ont à l'esprit des *îlots*, surtout d'habitation, et non de grands secteurs soumis à la limitation de 30 km/h » [Bonanomi, 1990 : 18 en italique dans le texte].

[113] Une « tendance » dont la validité ne semble pas s'être démentie. Ainsi, à propos des « zones de rencontre », qui représentent l'outil institutionnel d'aménagement de rue le plus proche de l'esprit initial des *woonerven*, on peut noter une persistance de cet argumentaire. L'approche que nous avons cherchée à mettre en œuvre ici s'inspire de l'analyse d'Hélène Reigner sur les chaînes argumentaires développées dans les guides d'aménagements actuels pour justifier du champ d'application relativement restreint auquel sont cantonnées ces mesures : « A la fois outil de redynamisation des centres-villes, outil de régulation du trafic et outil d'aménagement, la localisation des zones de rencontre dans la ville est un bon indicateur de la hiérarchie des valeurs attribuées aux lieux à une époque donnée » [Reigner *et al.*, 2013 : 167-168].

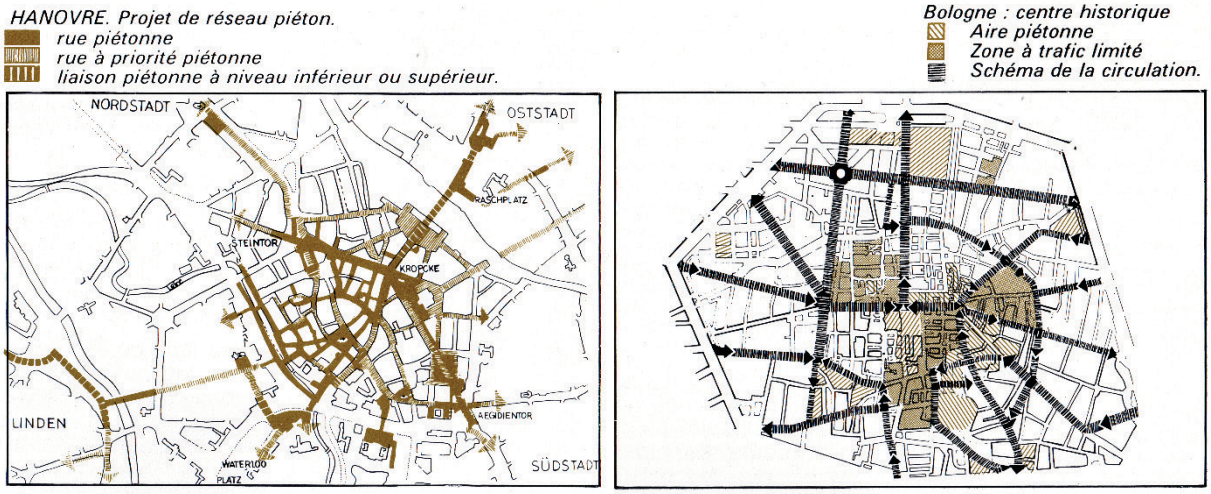


Figure 57 : Deux illustrations extraites du guide CETUR sur les « rues à circulation restreinte » et « rues à priorité piétonne », montrant leur intégration à des centralités urbaines constituées, en l'occurrence celles de Hanovre et Bologne [CETUR, 1978 : 43, 47].

Il apparaît donc que ce modèle d'aménagement de rue représenté par le *woonerf* s'est certes considérablement développé et exporté, mais a aussi dans le même temps connu un nombre important de variations et d'adaptations, tant dans son pays d'origine qu'au fil de ses déclinaisons nationales. Ces divergences vis-à-vis du contenu initial des *woonerven* font qu'aujourd'hui encore, cette approche d'initiative initialement « citoyenne » de l'aménagement des espaces publics [Reigner *et al.*, 2013 : 69‑70], continue de trouver ses défenseurs et promoteurs. En France, une telle conception de la rue résidentielle se retrouve ainsi encore mise en avant dans les écrits de l'architecte-urbaniste Nicolas Soulier [Soulier, 2012][114]. Ce parallèle avec le *woonerf* et les travaux de Donald Appleyard ressort assez clairement de cet extrait tiré de l'introduction de son ouvrage *Reconquérir les rues* :

« Dès lors que l'on considère les rues comme de simples voies de circulations, où l'on donne presque toute la place aux voitures pour rouler ou pour stationner, alors dehors, dans la rue, nous sommes chez elles, pas chez nous. Mais ce n'est pas qu'une question de voitures. C'est aussi une question de riverains. Pour être vivante, une rue résidentielle a besoin d'être habitée, et non simplement parcourue. Si nous tolérons que la rue devant chez nous ne soit qu'un tuyau pour circuler c'est que nous oublions que c'est un espace qui fait partie de l'habitat » [Soulier, 2012 : 6].

Dans l'ensemble de son livre, Nicolas Soulier plaide pour une importation relativement directe de ces pratiques en France, sur la base de modèles déjà en vigueur dans certains quartiers, bien souvent localisés dans ces pays d'Europe du Nord qui ont été les moteurs du développement des mesures de modération de la circulation : l'Allemagne et les Pays-Bas[115]. L'analyse de ces exemples internationaux lui permet de formuler différentes pistes d'action pour rééquilibrer le partage de la rue autour de deux notions : le « partage modal » et le « partage frontal ». Si la seconde s'adosse à la notion de *frontage*[116] et

[114] Bien que l'auteur lui-même se défende de toute prétention scientifique, cet ouvrage a malgré tout fait l'objet de plusieurs recensions dans différentes revues scientifiques en aménagement et urbanisme.

[115] D'autres exemples anglais, canadiens et états-uniens reviennent aussi de manière récurrente.

[116] Le *frontage* est un terme repris par Nicolas Soulier d'un vocabulaire urbanistique nord-américain où il désigne « l'espace de bord de rue, tant privé que public, qui s'étend devant un riverain » [Soulier, 2012 : 125]. Le *frontage*

s'intéresse aux interfaces « entre domaine public et riverains », la première traite du « partage entre les divers usagers de la rue, selon leurs manières de se déplacer […] » [Soulier, 2012 : 74]. Comme le fait remarquer l'auteur lui-même, cette notion de « partage modal » va « de pair » avec la « modération de la circulation », et se positionne plus généralement comme un quasi-synonyme de l'expression plus institutionnalisée de « partage de la voirie ». C'est donc en particulier sur cette facette de son travail focalisé sur les différents types de partage de la voirie que nous allons nous concentrer avant d'entamer un retour critique plus large sur ces questions.

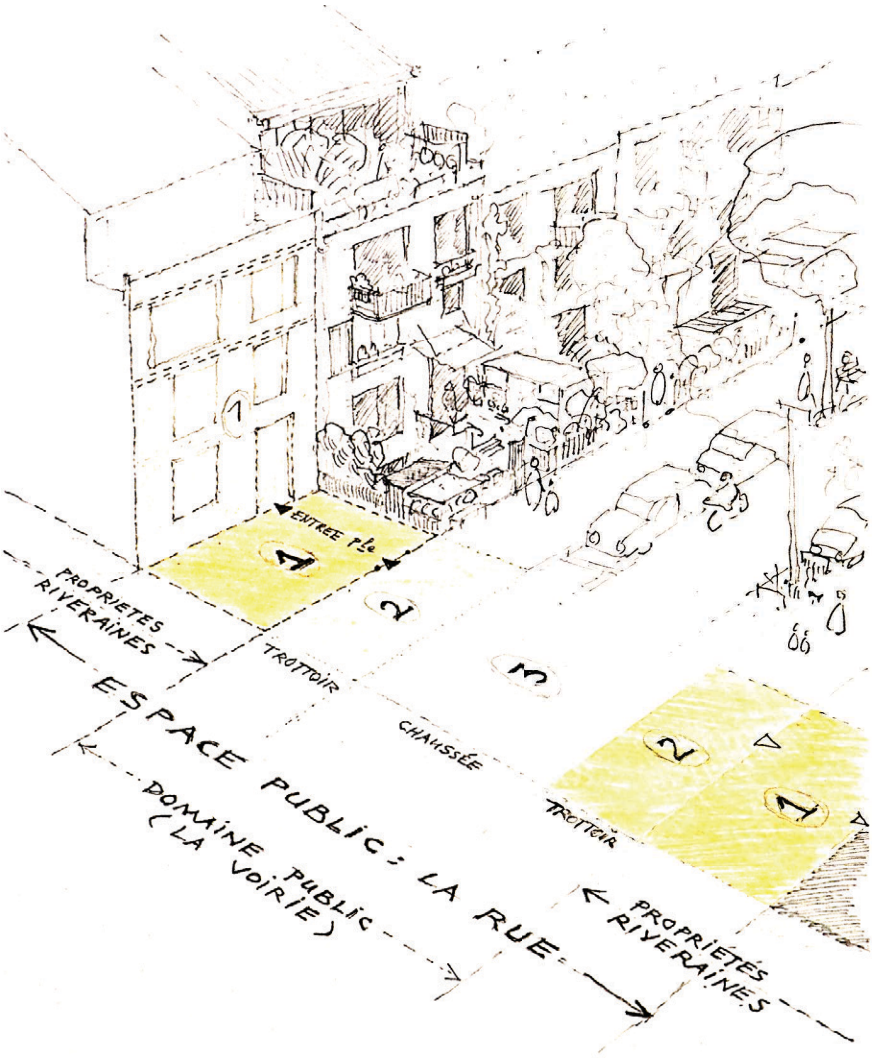


Figure 58 : De l'utilisation des frontages pour partager la rue selon Nicolas Soulier. Pour reprendre les deux modes de partage qu'il propose, si le « partage frontal » traite de l'interface entre les secteurs 1 et l'ensemble 2-3, le « partage modal » se joue lui uniquement à l'intérieur des secteurs 2 et 3 [Soulier, 2012 : 127].

est composé de trois entités : la ligne de *frontage*, équivalent de l'alignement, qui marque la limite entre la propriété privée (le *frontage* privé), et le domaine public de voirie (le *frontage* public).

d. Le partage de la voirie : un fonctionnalisme par d'autres moyens ?

Le point de vue développé par Nicolas Soulier sur cette thématique du partage de la voirie est très intéressant du fait qu'il lie très clairement logiques d'espaces (logique de la rue / logique de la route) à deux modes de partages (partage par mélange / partage par division). A ce propos, le détour par des termes anglophones permet par ailleurs à Nicolas Soulier de désamorcer l'ambivalence associée à ce dernier terme, qui renvoie dans la langue française, à au moins deux significations très différentes, voire opposées :

« La sécurité de la route ne répond pas aux mêmes principes que la sécurité de la rue, tout au contraire. Dans une rue, si l'on veut respecter toutes les fonctions que remplissent en principe les rues, il faut rendre possible les rencontres, les traversées, les croisements. Dans ce contexte, mélanger ne va pas à l'encontre de la sécurité tout, au contraire. […] Le partage modal de la rue est donc très différent de celui de la route. On passe de *to divide*, à to *share*. Pour le comprendre, il faut lutter contre les idées pré-conçues et les habitudes routières, car autant, la logique modale de la route, (*to divide*) est facile à penser et à appliquer, autant la logique modale de la rue (*to share*), est délicate et subtile. La première est fonctionnaliste, normative, simpliste. Elle coïncide avec les partages de pouvoir et de financement, et les chasses gardées ou les plates-bandes des uns ou des autres ; la deuxième implique des expérimentations, des confusions, des compromis, des prises de risques » [Soulier, 2012 : 252].

En ce qui concerne le « partage frontal », un même mode de différenciation entre « rues résidentielles tranquilles » et « rues où la circulation devient importante » est identifié par l'auteur, à partir des exemples qu'il tire de la visite d'un quartier de Brême. Il constate en effet à propos de ses rues que : « leur partage frontal est différent : les jardins de devant laissent la place aux terrasses de café, aux étals des boutiques, quand la largeur le permet. Les habitants riverains ne sont pas là en première ligne, la circulation est plus vive, les activités commerciales ou de service prennent le relais, de manière semblable aux rues du centre-ville » [Soulier, 2012 : 79]. Transparaît là encore en creux, l'espace relativement bien (dé)limité des catégories de rues auxquelles Nicolas Soulier s'intéresse dans son ouvrage. Elles peuvent en résumé être caractérisées par les deux grands qualificatifs suivants : résidentialité et (péri)centralité.

A l'occasion d'un compte-rendu de cet ouvrage, la sociologue Amélie Flamand, a toutefois mis en avant une interrogation forte qu'une telle approche peut être amenée à soulever :

« […] il ressort de ce parcours que Nicolas Soulier s'appuie sur une conception plutôt anglo-saxonne de l'espace public, compris comme communautaire, pris entre la puissance publique aménagiste et les habitants, et dans lequel est absent, si ce n'est exclu, le citadin, passant et étranger. Nicolas Soulier s'adresse donc aux habitants, et non à tous les usagers de l'espace public, pour assurer la co-gestion de l'espace public résidentiel. Qu'en est-il de l'ambition d'un espace public hospitalier et ouvert à tous ? » [Flamand, 2013].

Ces questionnements renvoient quant à eux aux écrits de François Ascher qui, à l'extrême opposé de Nicolas Soulier, affirme que la « rue n'appartient pas à ses riverains », en le justifiant par les raisons suivantes :

« Ainsi, les habitants de certains quartiers ont une tendance croissante à vouloir se protéger de toutes les circulations traversantes qui peuvent créer des nuisances et de l'insécurité. Ils ont le sentiment

d'être menacés par ceux qui passent par leurs quartiers et envahis par ceux qui « piratent » « leurs » places de stationnement. De façon générale, la demande de tranquillité et de sécurité pèse de plus en plus dans la conception et le réaménagement des rues, car les habitants d'un quartier en sont aussi les électeurs, tandis que ceux qui le traversent ou qui y travaillent ne le sont généralement pas. Dans ce contexte, la rue fait débat, voire devient l'objet de conflits assez complexes entre ses différents usagers, nécessitant des visions urbaines d'ensemble » [Ascher, 2007a : 29].

Se fait encore une fois jour la tension entre une approche « localiste » de la rue, pensée comme espace communautaire devant bénéficier à ses riverains en tant qu'extension du logement, et son pendant « réticulaire » privilégiant une appréhension de la rue comme support à la circulation des biens et des personnes, au service d'un intérêt public.

Face à ces questions et à ces rapports dialectiques inhérents au « système-rue », analysés notamment par Jean-Loup Gourdon sous l'angle de couples agonistes/antagonistes (cf. *Figure 59*), le point de vue et les perspectives exprimées par le sociologue belge Jean Rémy ouvrent à des voies de conciliations stimulantes :

« Paradoxalement, le débat public se focalise sur la sédentarité en vue de redécouvrir les avantages de la proximité résidentielle. Ceci amène à privilégier le thème de la rue en l'associant volontiers à la convivialité qu'elle pourrait redonner au voisinage. L'intégration d'un débat public sur la mobilité comme constitutive de liens sociaux doit venir contrebalancer le premier point de vue » [Remy, 2004 : 275][117].

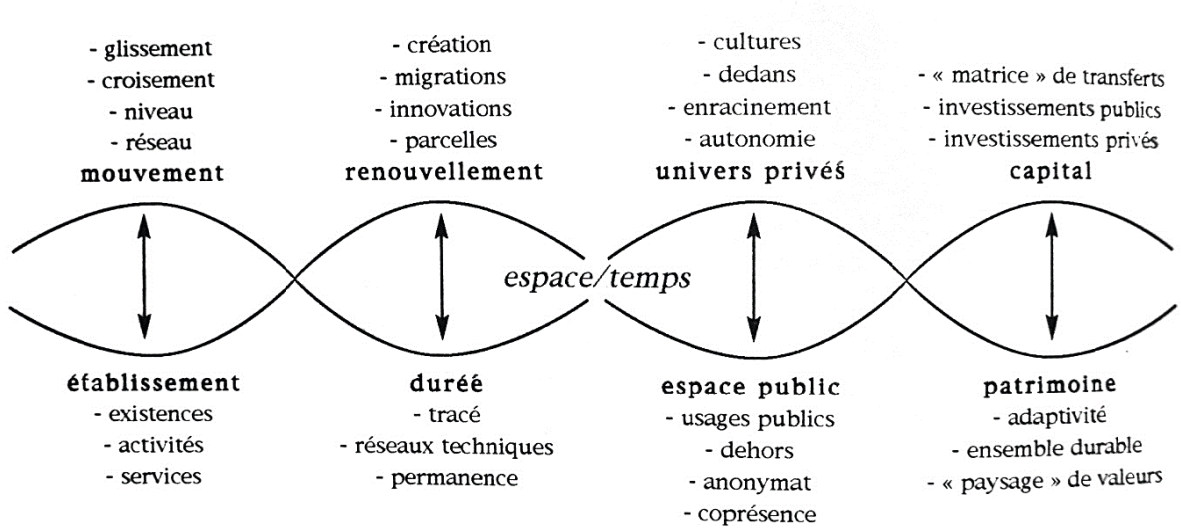


Figure 59 : « Le « système-rue » vu par Jean-Loup Gourdon au travers de ses rapports dialectiques [Gourdon, 2001 : 249].

[117] Un point de vue qui rejoint en partie certaines des thèses défendues par Eric Charmes : « L'intention initiale des urbanistes modernes fut sans doute bonne (qui pourrait contester que les citadins souffrent de la pollution et du bruit ?) mais elle a conduit à isoler les espaces résidentiels et à les extraire de ce qui fait l'essence de la vie urbaine : le passage. Le bruit et la pollution sont peut-être des nuisances, mais la circulation qui les produit a d'autres valeurs positives que l'on a sans doute trop négligées » [Charmes, 2006 : 148-149].

Cette question du partage de la voirie, et plus largement des rues, comme le suggèrent les différents auteurs qui viennent d'être cités, mérite alors d'être plus largement réinterrogée. Après avoir développé la manière dont cet enjeu est spécifiquement abordé par Nicolas Soulier à l'interface entre « partage modal » et « partage frontal », nous chercherons dans les paragraphes à venir, à relativiser cette notion. Pour poursuivre cette réflexion critique, nous allons là encore nous appuyer sur le *Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre* où cette idée de « partage de la voirie » fait l'objet d'un article entier, à partir de l'« accroche » suivante :

« Partager : répartir en divisant en parties ou posséder à plusieurs ? La sémantique consensuelle du partage de la voirie, remède à tous les maux urbains, entretient la confusion et renvoie, de fait, à des objectifs, des aménagements, et finalement à des visions de l'urbanité fort distinctes suivant l'acception donnée au terme « partage » [Reigner *et al.*, 2013 : 83].

Ainsi, et en cohérence avec les éléments qui viennent d'être posés, « […] dès lors qu'on s'intéresse aux aménagements physiques issus de la terminologie du partage de la voirie, la polysémie du terme se matérialise sous la forme de deux types d'aménagements bien distincts. D'une part, on trouve des voiries segmentées selon le principe de ségrégation des voies en fonction du mode de déplacement. D'autre part, certains espaces publics sont conçus pour que tous les usagers circulent conjointement dans le même espace » [Reigner *et al.*, 2013 : 83]. La distinction évoquée ressort en effet clairement du guide d'aménagement édité par le CERTU en 2009 dans le cadre du programme national « Voirie pour tous » : *Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines* [CERTU, 2009b], que nous utiliserons ici en qualité d'exemple et d'illustration. Les deux mêmes acceptions de cette notion de « partage » y apparaissent non seulement reprises, mais de surcroît clairement adossées à une séparation entre deux grandes familles de voiries :

« Les principes sur le partage évoqués […] montrent, en insistant sur la complexité du milieu urbain, que lorsque la fonction circulatoire est prépondérante, il importe de séparer celle-ci des autres fonctions, et lorsque la vie riveraine est plus forte, les échanges transversaux se trouvent facilités par plus de mixité. […] C'est pourquoi les voiries urbaines sont souvent classées en deux familles selon l'importance donnée aux fonctions circulatoires et riveraines » [CERTU, 2009b : 32].

C'est donc ici la compatibilité des différents « usages » des espaces publics qui préside à la mise en œuvre d'un modèle hiérarchique à deux niveaux principaux[118], subdivisés à leur tour en deux sous-catégories (cf. *Figure 60*), ayant chacune leur mode de « partage » privilégié. Même si l'argument de sécurité routière apparaît bien en filigrane, ce n'est néanmoins pas véritablement celui qui est mis en avant par les auteurs de ce guide. En effet pour ces derniers, « la voirie urbaine est avant tout un cadre de vie, un élément symbolique et signifiant de la ville porteur de significations multiples », qui se caractérise par « la complexité et la multiplicité de ses fonctions » [CERTU, 2009b : 5]. En accord avec cette « complexité », notons toutefois que des réserves sont émises quant à l'universalité et la clarté de la ligne de partage définie par ce modèle théorique :

« La réalité est bien plus complexe car entre l'aire piétonne, lieu de mixité d'usages et la voie rapide urbaine (VRU), où le partage avec d'autres usagers que les véhicules motorisés n'est pas admis,

[118] Par exclusion des « artères urbaines », « voies rapides urbaines » et autres « voiries à fonction circulatoire prépondérante sans lien avec les activités urbaines » qui, du fait du peu de relation qu'elles entretiennent avec les constructions riveraines ne sont pas des rues mais des routes (cf. *Figure 60*).

de nombreuses configurations combinant ces deux modes de partage sont possibles » [CERTU, 2009b : 32].

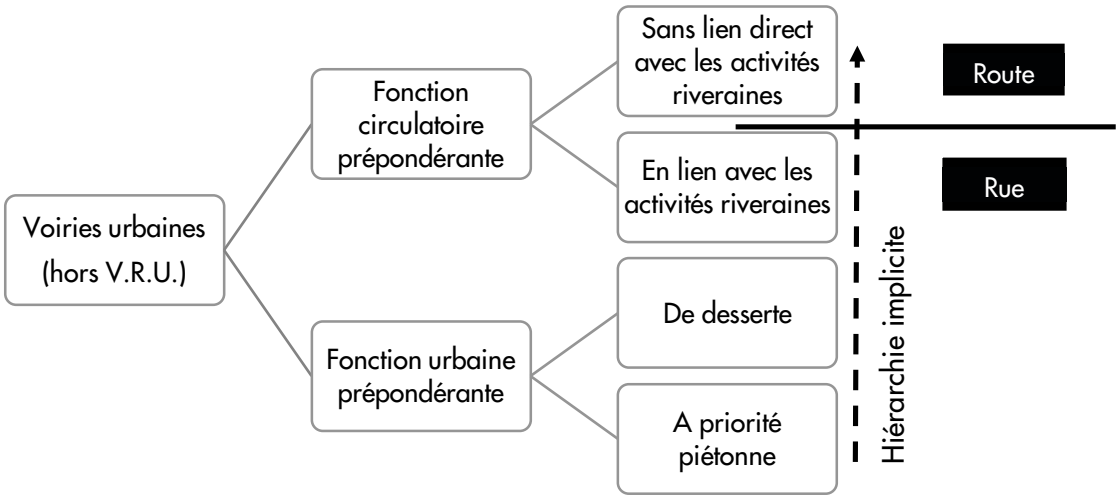


Figure 60 : Représentation schématique des différents types de voiries proposés dans un guide CERTU d'aménagement de rue tiré du programme « Voirie pour tous » (réalisation : Benoit Romeyer à partir de [CERTU, 2010 : 42]).

Malgré cela, l'existence d'un processus institutionnalisé présidant à la détermination du type de « partage modal » à privilégier, ressort clairement. Il peut schématiquement se résumer de la manière suivante : aux voiries stratégiques, les modes de partage par « séparation » ; aux voiries ordinaires et sans grands enjeux circulatoires, les modes de partage par « mise en commun ». Si le premier mode s'est progressivement généralisé, dans les grandes villes européennes au cours du XIX^{ème} siècle, en premier lieu par le biais de trottoirs [Kostof, 1992 : 209 ; Loukaitou-Sideris et Ehrenfeucht, 2009 : 17][119], le second s'apparente lui plus à un *revival*, ainsi que l'exprime Serge Wachter :

« Le néo-modernisme des années 1980 et le retour à la ville compacte admet de nouveau une cohabitation de la voiture et du piéton, cela étant rendu tolérable par des aménagements de voirie appropriés et par une hiérarchisation du réseau qui évite l'urbanisme des dalles, les désastres engendrés par le zoning, la fonctionnalisation de l'espace et *tutti quanti* » [Wachter, 2004 : 127].

Du côté des théoriciens et praticiens de l'urbanisme il est intéressant de noter que chacun de ces deux modes d'aménagement ainsi définis par les guides institutionnels connaît ses partisans et ses détracteurs. A l'instar de Nicolas Soulier, c'est ainsi au nom de la lutte « contre l'apparition d'un nouveau fonctionnalisme habillé du vert de l'écologie et du principe de précaution » que David Mangin dénonce les travers inhérents aux modes de partage par « séparation » : « Quant au partage de la voirie, il apparaît comme un faux remède. Pourtant, cette spécialisation des voies suivant les fonctions et les modes de transports est un thème à la mode. Fleurissent un peu partout des « sites propres », « voie partagée »,

[119] En effet, bien que l'utilisation de ce premier dispositif urbain en faveur d'une « partition de la rue » que représente le trottoir apparaît, à la lumière de la longue histoire que l'on peut associer à cet objet urbain, bien antérieure à l'automobile, celle-ci est finalement restée assez exceptionnelle "*until relatively recent times*" [Kostof, 1992 : 209].

« voie citoyenne », « espaces civilisés » où tout le monde (rollers, automobilistes, transports en commun, vélos, patinettes, handicapés…) pourrait cohabiter en bonne intelligence. Outre la véritable difficulté à mettre en œuvre ces demandes cumulées dans le cadre de la ville existante, le principe de la voie ségréguée favorise la vitesse maximale de chaque mode de transport. De ce fait, il augmente l'insécurité des traversées. Si l'on peut comprendre l'utilité de sites protégés sur certaines sections de centre-ville, visant à améliorer la vitesse des transports en commun, la généralisation des voies ségréguées devient contre-productive » [Mangin, 2006 : 136]

Par ailleurs, même si nous avons vu que les aménagements de rue réalisés sur le modèle des « espaces partagés », et dérivés des *woonerven*, font généralement l'objet d'un traitement laudateur dans la littérature urbanistique, ils leur arrivent aussi parfois d'être critiqués. C'est le cas de l'architecte-urbaniste danois Jan Gehl au motif que ces aménagements mettraient les piétons dans une situation de relatif inconfort :

« Se basant sur les statistiques des accidents, certains courants récents de l'urbanisme soutiennent qu'on peut minimiser les risques d'accidents en vouant une même rue à divers modes de transports. Ces rues, prétendent leurs défenseurs, offriraient aux camionneurs, aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons de tous âges, la possibilité de se déplacer calmement, côte-à-côte, en gardant un bon contact visuel les uns sur les autres. Les accidents graves y seraient rares, bien que cela s'explique sans doute par le fait que piétons et cyclistes y font preuve d'une vigilance accrue en tout temps. Evidemment, si les gens qui se déplacent sont assez craintifs pour maintenir un œil vigilant sur la circulation, rien ne se produit. Cependant, en matière de dignité et de qualité de vie, le prix à payer est élevé » [Gehl, 2012 : 105].

Cet écueil ne lui paraît pas insurmontable, à condition de renouer avec le principe « originel » du *woonerf*, dont il juge par contre le mode de partage satisfaisant :

« Il est certes possible de consacrer une rue à divers modes de transport, mais on doit éviter de les mettre sur un pied d'égalité comme le veut le concept d'espace partagé. Depuis des années, les *homes zones* britanniques, les *woonerven* néerlandais, et les *sivegader* scandinaves démontrent que les piétons peuvent trouver leur place parmi les véhicules, pour autant que le déplacement des premiers soit clairement identifié comme prioritaire. Pour être envisageable, la mixité de la circulation doit soit accorder la priorité aux piétons, soit isoler les usages les uns des autres » [Gehl, 2012 : 105‑106].

Néanmoins, et plutôt que de prendre parti entre l'un ou l'autre de ces deux modes de partage, d'autres cherchent à s'interroger sur leurs champs d'application ainsi que sur leurs modalités d'application respectives, en replaçant les enjeux pouvant être associés à de tels choix à différents niveaux d'échelles, voire de temporalités. Une réflexion de ce type nous est notamment proposée par François Ascher :

« La question du partage de la rue, dans son double sens de mise en commun et de séparation, se pose donc avec une acuité accrue et sous des formes en partie nouvelles, car chaque situation, chaque lieu et chaque moment doivent faire l'objet de solutions spécifiques tout en s'inscrivant dans des démarches à plus grandes échelles. Ici, à tel moment, on peut faire coexister telles ou telles fonctions, tels ou tels modes de transport; là, à d'autres moments, il faut au contraire les disjoindre; tandis qu'ailleurs encore, il faut définir d'autres lignes de démarcation, d'autres espaces de mélange, d'autres formes de juxtaposition, d'assemblage, d'agrégation, de fusion » [Ascher, 2007a : 31].

Ainsi, à l'issue de ce rapide tour d'horizon de divers positionnements coexistant dans le monde de l'urbanisme autour de cette question du « partage de la voirie », et sur les types de partage à privilégier, on peut alors légitimement s'interroger sur les raisons inhérentes à la perpétuation de ce concept dont nous avons pu mesurer le caractère intrinsèquement ambivalent. Certains chercheurs avancent que le fait de regrouper des aménagements aux contenus variables sous la même bannière consensuelle du « partage » aurait l'avantage de faciliter la sélectivité spatiale de leur mise en œuvre en même temps que de tendre à neutraliser les débats que de tels choix pourraient pourtant être susceptibles de susciter :

« Finalement, à travers l'analyse des rapports de force, sur le temps long, entre les deux aspects du partage de la voirie, on s'aperçoit que la polysémie du terme permet d'asseoir une division spatiale du traitement des espaces publics urbains. Le partage-ségrégation apparaît comme la solution déployée sur les grandes artères des espaces péricentraux où la mobilité, y compris automobile, est toujours considérée comme nécessaire à l'attractivité et au développement économique des villes. Le site propre autorise la vitesse, notamment la cruciale vitesse commerciale des transports publics, en même temps qu'il garantit les temps de parcours. Le partage-intégration s'impose surtout là où la ville historiquement piétonne se défend de l'envahissement automobile. Zones 30 et zones de rencontre sont autant d'îlots de qualités urbaines disséminés dans les cœurs historiques des territoires urbains et dans quelques secteurs résidentiels [Reigner *et al.*, 2013 : 86].

Ces aménagements ne vont ainsi pas sans poser question en ce qu'ils prennent seulement acte des méfaits induits par l'usage intensif de l'automobile dans certains lieux « sensibles », sans véritablement chercher à s'attaquer aux causes plus générales du « système automobile ». Plus précisément, la question soulevée ici renvoie à la pertinence (et *in fine* à l'efficacité) d'une approche spatialement sélective, par « points » ou « secteurs », pour résoudre une question dont la logique est éminemment systémique, comme l'ont particulièrement bien montré les travaux de Gabriel Dupuy :

« Ces pratiques [les aménagements de type « *woonerf* »] sont intéressantes car elles sont révélatrices d'une quête active de territoires à part du système automobile commun. Il s'agit toujours de s'approprier un accès plus ou moins exclusif à des lieux que l'on s'approprie ainsi de manière symbolique. Sur ces territoires, à partir de ces lieux attribués ou conquis de haute lutte, peuvent s'exercer des pouvoirs sur d'autres lieux. Pourtant, la diversité même des solutions, leur constant renouvellement, l'impossibilité de leur généralisation, les difficultés de leur reconnaissance juridique [...] montrent une certaine vanité de ces efforts. Ils ne parviennent pas à entamer l'essentiel, c'est-à-dire la logique profondément uniformisante du système automobile qui finalement requiert l'accès généralisé pour tout automobiliste » [Dupuy, 1995 : 142].

De la même manière, pour Bruno Faivre d'Arcier, si les *woonerven* « attestent de la possibilité d'un autre traitement de l'espace public, où l'on ne se contente pas de freiner la circulation par des mesures physiques (type ralentisseurs) mais où l'on se préoccupe d'une véritable reconquête de l'espace. […] cette démarche ne doit pas masquer la réalité. La concentration du trafic sur quelques grands axes pour écouler les principaux flux, ne signifie pas que l'on cherche par ailleurs à protéger la voirie de desserte qui serait plus « ouverte » à d'autres utilisations. En effet, l'importance des problèmes de

circulation conduit plutôt à « oublier » ce secteur pourtant non marginal qu'est la voirie secondaire[120] » [Faivre D'Arcier, 1992 : 53].

Ces réserves apparaissent toutefois, aujourd'hui encore, relativement marginales par rapport aux nombreux écrits qui continuent à faire la promotion des mérites associés à ces aménagements se revendiquant, parfois plus ou moins légitimement[121], comme des héritiers du *woonerf*. Leur essor s'est, comme nous l'avons vu, principalement opéré par l'intermédiaire de « zones » aux emprises de plus en plus vastes mais globalement cantonnées aux centres-villes et à certains secteurs résidentiels. Il semble néanmoins important de reconnaître « l'originalité de l'idée d'intégration remplaçant celle de ségrégation, qui par des mesures physiques appropriées permet une bonne sécurité et une meilleure qualité de vie » [Fleury, 1998 : 70]. Sans négliger leur aspect innovant, il ne s'agit donc pas non plus de surévaluer l'impact de l'apparition de ces aménagements sur les évolutions des pratiques urbanistiques en matière d'aménagement de rues et d'organisation du réseau viaire, tant il s'avère que « la spécialisation fonctionnelle des voies, visant par exemple à exclure le trafic non local des rues des quartiers résidentiels, reste un objectif important de cette période » [Reigner *et al.*, 2013 : 70]. Les auteurs cités appuient d'ailleurs leur affirmation sur différents cas d'études et résultats de travaux de recherche :

« Le rapport de synthèse publié par l'OCDE en 1979 concernant la sécurité des zones résidentielles relate diverses expériences de modification du réseau reposant sur des mises en impasse, des fermetures de rues, des mises à sens unique qui se traduisent par des gains de sécurité dans ces quartiers. Dans les projets de démonstration réalisés aux Pays-Bas dans les années 1970, les réaménagements visant la réduction des vitesses (ralentisseurs, plateaux surélevés, chicanes, rétrécissements par exemple) et la qualité de l'espace public sont associés à des dispositifs visant à limiter la présence du trafic non local (mise à sens unique, mise en impasse). Les stratégies de modération de la circulation dans des quartiers ou des secteurs de ville, dans la double acception de modération des vitesses et de réduction du volume de trafic (par report sur d'autres voiries, en réalité), se sont largement déployés en Europe entre 1970 et 1990, avec des résultats favorables, sans pour autant être massifs […]. Dans ces opérations, réalisées souvent sur des quartiers entiers, les mesures de réduction des vitesses ne sont pas utilisées de façon exclusive ni intensive et elles sont combinées à des mesures de fermeture de rues, de mise en impasse ou en sens unique » [Reigner *et al.*, 2013 : 70].

Dans un propos pouvant synthétiser la majeure partie des éléments développés jusqu'ici, Eric Charmes interprète pour sa part ces mesures de modération de la circulation comme les symboles d'une perpétuation de la séparation entre habitat et trafic, qu'il appréhende comme un des principes structurant de l'urbanisme du XX^{ème} siècle :

« Malgré ces évolutions, la séparation de l'habitat et du trafic demeure toutefois une exigence très forte. De ce point de vue, la vigueur de la critique actuelle contre le modernisme ressemble fort à de la dénégation. En effet, si à travers les *woonerven* et leurs divers clones, on affirme une volonté de faire

[120] Le terme de « voirie secondaire » est à prendre ici dans le sens de voies communales « non-primaires », incluant donc l'ensemble des voies secondaires et tertiaires, dans le cadre d'une classification usuelle des voies communales en trois grandes familles [Faivre D'Arcier, 1992 : 19].

[121] En effet et si comme l'exprime Dominique Fleury l'expérience des *woonerven* était le produit de la mise en œuvre d'une « vision plus qualitative, plus « démocratique » de concevoir l'aménagement urbain » [Fleury, 2002b : 30], cette dernière dimension en particulier apparaît aujourd'hui de plus en plus difficilement perceptible, à mesure aussi que les aménagements qui en ont découlé se sont vu intégrés à des procédures d'urbanisme institutionnelles de type plus « descendant ».

coexister les différents modes de déplacements, la voiture n'est admise que par défaut et avec l'obligation de rouler au pas. Tout trafic de transit est exclu de ces grandes zones résidentielles et reporté sur les grandes artères extérieures. Dans le meilleur des cas, ces grands axes sont aménagés en boulevards urbains. La séparation fonctionnelle entre les zones résidentielles et le trafic de transit reste donc la règle » [Charmes, 2000 : 57].

Après en avoir présenté les implications d'un point de vue théorique, et pour maintenant bien comprendre la manière dont ces « nouvelles » formes de partage de la voirie et gestion du trafic peuvent s'incarner dans une réalisation concrète, les paragraphes suivants porteront sur une étude du cas du quartier de Poundbury en Angleterre. Cet exemple dont les tenants se sont faits es hérauts d'un urbanisme d'inspiration « néo-traditionnelle » volontairement opposé au « modernisme », possède en effet à nos yeux une valeur exemplaire pour permettre d'illustrer ce retour à la « rue-village » à vocation principalement résidentielle auquel est principalement consacré ce troisième chapitre. Il s'agira ainsi de réinterroger simultanément « retour à la rue » et mesures de modération de la circulation, pour ouvrir plus largement sur la question des modèles d'organisation des transports urbains.

2. Le « retour à la rue » au prisme de l'urbanisme néo-traditionnel : quand la tradition se met au service de l'innovation. Le cas de *Poundbury*

a. De la rencontre entre un prince et un architecte à une « expérimentation néo-traditionnelle » en matière d'aménagement de réseau viaire

Avant de rentrer dans l'analyse des aménagements et de l'organisation viaires mis en œuvre dans ce quartier, il est utile d'effectuer quelques rappels sur ses origines pour le moins singulières, qui justifient aussi pour partie de l'intérêt particulier que nous avons choisi de lui accorder. Poundbury se présente en effet littéralement comme « le fait d'un prince », Charles de Galles en l'occurrence. Ses prises de position en faveur d'un urbanisme et d'une architecture d'inspiration « néo-traditionnelle » sont connues de longue date [Ellin, 1999 : 100‑102 ; Ferrari, 2014 : 226‑227]. Il décide à la fin des années 1980 de mettre ses idées en pratique sur les terres du Duché de Cornouailles dont il est le titulaire, pour l'édification d'une extension du village de Dorchester, commune d'une dizaine de milliers d'habitants et située dans le sud de l'Angleterre. Pour concevoir ce projet, Charles de Galles s'attache alors les services de l'architecte luxembourgeois Léon Krier, avec lequel il entretient des affinités intellectuelles certaines. Ce dessinateur et théoricien prolifique, mais qui n'avait que très peu eu l'occasion de construire jusqu'alors, se voit ainsi confier la réalisation de ce nouvel ensemble, connu sous le nom de Poundbury. Aujourd'hui encore il « représente en effet un des rares cas où l'architecte luxembourgeois concrétise les idées qu'il élabore depuis de nombreuses années comme en témoigne sa copieuse bibliographie » [Ferrari, 2014 : 219]. Dans cette étude de cas, nous nous limiterons à la prise en compte de la première phase de ce projet qui en compte quatre. Commencée en 1993 et achevée en 2002, elle a concerné la construction d'un peu moins de 200 logements sur une surface d'environ huit hectares (cf. *Figure 61*).

L'intérêt que nous portons à cette opération tient pour partie au fait qu'il s'agit d'une complète création *ex-nihilo*, et non plus d'un réaménagement plus ou moins ponctuel d'une ou de quelques rues, à l'instar de la plupart des exemples évoqués jusqu'ici. En cela, Poundbury illustre aussi indirectement l'élargissement de la portée donnée à ces mesures de modération de la circulation qui, comme nous le verrons au travers de cet exemple, se sont vues intégrées à l'échelle de la conception de véritables morceaux de villes.

Figure 61 : Deux illustrations du secteur correspondant à la phase 1 de Poundbury, l'une tirée d'un plan d'ensemble réalisé par Léon Krier (à gauche) et l'autre extraite d'une vue satellite et témoignant de son état récent (à droite) [Krier, 1996 : 128; fond photographie aérienne extrait de Google Earth].

Malgré la place prédominante occupée par Léon Krier dans le choix des principes d'aménagement, il n'a bien entendu pas été le seul à œuvrer à la conception de ce projet. Il a notamment été fait appel à un autre architecte-urbaniste s'inscrivant dans ce courant « néo-traditionnel », l'américain Andres Duany, « père fondateur » du mouvement du *New Urbanism*. Celui-ci a eu la charge de la rédaction d'un « code » de construction (*building code*) aux règles drastiques, visant à garantir une forte homogénéité esthétique et architecturale à l'ensemble[122]. Mais, dans le cadre du « retour à la rue », nous nous intéresserons plutôt au rôle joué par l'agence pluridisciplinaire *Alan Baxter and associates* réunissant architectes, ingénieurs et urbanistes qui collaboreront à la réalisation du *Masterplan* de la première phase de Poundbury en tant que consultants principaux spécialisés dans les questions

[122] Andres Duany est, avec Elizabeth Plater-Zyberk avec qui il dirige l'agence DPZ, aussi le concepteur du plan d'ensemble et du *building code* de *Seaside*, lotissement balnéaire américain considéré comme un des actes fondateurs du *New Urbanism*. Les connexions entre *Seaside* et *Poundbury* sont nombreuses, Krier ayant aussi été un des architectes constructeurs et un des consultants mobilisés pour ce projet américain, tandis que le Prince Charles comptait parmi ses plus fervents admirateurs [Ellin, 1999 : 101]. Pour toutes ces raisons, Poundbury peut s'apparenter à un avant-poste du *New Urbanism* en Europe, voire même à une sorte de « village-témoin » servant à promouvoir l'intérêt d'une telle transposition.

d'ingénierie routière. Le travail effectué par cette agence dans le cadre de ce projet n'est en effet pas à négliger, tant il apparaît aujourd'hui largement reconnu pour sa contribution à un renouvellement des pratiques des urbanistes et des ingénieurs en matière d'aménagement de rues au Royaume-Uni. Comme l'avance Michael Hebbert, la diffusion des expériences et projets menés par cette agence a incité les professionnels, et en particulier les ingénieurs, à profiter des marges de manœuvre laissées par les guides d'aménagement pour favoriser la mise en œuvre de logiques de projet, par une plus forte adaptation au site et au contexte local :

"*In the UK, Places, Streets and Movement (DETR 1998), based on Alan Baxter's pioneering work with innovative street layouts at Poundbury, sought to modify the standard hierarchical model through professional discretion based on contextual evidence and public consultation*" [Carmona *et al.*, 2010b : 106].

Contrairement à ce que l'intitulé de cette sous-partie pouvait laisser entendre, c'est moins la rencontre du prince et de l'architecte que celle de l'architecte avec les équipes pluridisciplinaires de l'agence *Alan Baxter and associates* au travers de leur travail conjoint qui nous intéressera ici, bien que la part respective à attribuer à chacun n'en demeure pas moins difficile à évaluer[123]. Nous chercherons ainsi à comprendre les spécificités qui ont pu donner à ce projet son caractère « novateur », lui ayant semble-t-il permis de faire « bouger certaines lignes » en matière d'aménagement viaire au Royaume-Uni. Pour ce faire, nous nous appuierons sur le livre *Public Places, Urban Spaces : The Dimensions of Urban Design* écrit par plusieurs enseignants-chercheurs britanniques et dans lequel les trois déclinaisons suivantes du « retour à la rue » sont présentées :

- un retour à un schéma de rues interconnectées,

- un retour à l'îlot urbain,

- une conception de la rue lieu de conciliation d'un espace de circulation et d'un espace social. [Carmona *et al.*, 2010b : 92].

Mais dans quelle mesure ce projet de Poundbury peut-il constituer une incarnation plus ou moins aboutie de ces trois principes, et donc *in fine* d'un « retour à la rue » au regard de ces éléments posés par des enseignants-chercheurs inscrits dans le champ de l'*urban design* anglo-saxon ? Ces trois facettes seront donc successivement abordées dans les paragraphes à venir, en commençant par la première citée : l'interconnexion de la trame viaire. Elle nous semble par ailleurs devoir être considérée simultanément à deux niveaux : interne et externe, dans ses liens avec le réseau viaire pré-existant.

[123] A noter que nous avons pu discuter du cas de Poundbury avec deux membres de cette agence dans le cadre de nos entretiens dont les modalités se verront précisées au cours de la deuxième partie (entretiens BR n°8 et 9, cf. *Tableau 7*, *supra*). Même si les deux personnes rencontrées n'ont pas été directement impliquées dans ce projet, elles ont pu témoigner de son importance dans l'histoire de l'agence *Alan Baxter and associates*. Bien que les éléments évoqués à cette occasion n'aient pas eu vocation à pouvoir être directement repris dans le corps du texte, ils n'en ont pas moins participé à « nourrir » cette étude de cas.

b. *Poundbury* : un réseau viaire fortement maillé en interne mais peu relié vers l'extérieur, et favorable à un fonctionnement « en enclave »

Dans cette optique, et comme nous l'effectuerons pour chacune de ces entrées, il nous a d'abord semblé pertinent de repartir des écrits théoriques de Léon Krier. Ces différents aspects y sont tous évoqués, de manière néanmoins plus ou moins explicite et extensive, et notamment l'idée même de hiérarchie viaire, abordée dans un sens *a priori* assez éloigné des différents modèles évoqués jusque-là. C'est ainsi que pour lui le « quartier urbain », appréhendé comme « la composante de base de toute ville véritable » [Krier, 1996 : 121], doit être « articulé selon une hiérarchie claire de rues et de places. Celles-ci se présentent sous forme de damier régulier, ou de damier irrégulier, ou d'un mélange cohérent des deux systèmes » [Krier, 1996 : 124].

Figure 62 : Plan-masse et hiérarchisation « des rues et des places » développée par Léon Krier et l'agence Alan Baxter and associates au sein du quartier de Poundbury [Alan Baxter & Associates, 1998 : 30].

Ces principes d'organisation spatiale ressortent assez clairement des deux illustrations de la *Figure 62*, desquelles émerge un réseau de places et placettes reliées entre elles par un système de rues et de voies piétonnes, ce qui semble *a priori* témoigner d'un bon degré d'interconnexion. La question de la connectivité interne effectivement offerte par la trame viaire de Poundbury est précisée par Léon Krier qui met en effet fortement l'accent sur cet enjeu de la conception de quartiers, en allant même jusqu'à identifier les différents indicateurs permettant de l'évaluer :

« L'efficacité et la richesse d'une trame urbaine peuvent se mesurer à la fréquence des croisements de rues en « T » et en croix. De fait, si le nombre de coins de rues peut être un indicateur de l'urbanité d'une trame, la fréquence des culs-de-sac en indiquera la déficience » [Krier, 1996 : 125].

Ces notions d'« efficacité » et de « richesse » d'une trame viaire peuvent sans trop de déformation et d'interprétation être raccrochées à cette idée « d'un retour à un réseau de rues interconnectées », constituant donc la première facette du « retour à la rue ». Dans cette optique, l'« efficacité » serait plutôt associée au degré d'« interconnexion », tandis que la « richesse » renverrait à cette idée de « retour à » un réseau de rues plus « traditionnel », notion pouvant néanmoins être sujette à de nombreuses interprétations. Une proposition assez explicite de mesure de ces deux « valeurs » est même avancée derrière cet « indicateur » évoqué par Léon Krier. Le curseur oscillerait entre deux valeurs extrêmes : un maximum atteint par une trame viaire reprenant ce motif de la « grille » ou du « damier », et de l'autre, un modèle clairement arborescent ou chaque branche terminale aboutirait à une impasse. Il est alors important de souligner le parallèle assez clair pouvant être établi entre ce discours et les thèses promues de longue date par les *new urbanists* américains, à l'instar de l'agence DPZ ou de Peter Calthorpe. Ils s'appuient en effet fréquemment sur une opposition entre les modèles de quartiers « néo-traditionnels » qu'ils prônent, et les formes urbaines issues de l'étalement urbain pour justifier de l'intérêt de leurs propositions (cf. *Figure 63*). Sans chercher à présager d'où ces discours ont d'abord émergé, les thèses de Léon Krier sur la bonne structuration d'une trame viaire s'inscrivent en tout cas dans une filiation forte avec les figures de proue du *New urbanism*.

Figure 63 : Le quartier « traditionnel » comme alternative viable à l'étalement urbain, tel est le créneau dans lequel se sont engouffrés les « new urbanists » de l'agence DPZ (http://www.dpz.com, consulté le 17/02/2017).

Les deux notions évoquées paraissent particulièrement intéressantes en ce qu'elles font écho aux travaux du chercheur Stephen Marshall sur les trames viaires, largement remobilisés par la suite. Ce dernier a en effet exploré ces questions de mesure de l'interconnexion et les liens entre typologie de trame viaire, degré d'interconnexion, et fréquence de culs-de-sacs et de croisements « en T », avec des questionnements recouvrant d'ailleurs en partie les nôtres[124]. Cette opportunité permet de confronter les résultats issus des travaux de Stephen Marshall aux ambitions affichées par Léon Krier, et de réfléchir à la manière dont ces enjeux ont été effectivement traités dans le cas de Poundbury. Il s'agira donc dans un premier temps de nous assurer de la pertinence du mode d'analyse proposé par Léon Krier pour, dans un deuxième temps, voir dans quelle mesure les principes qu'il évoque ont été mis en application à Poundbury, et pour quels résultats en termes d'aménagements urbains.

Pour introduire les travaux de Stephen Marshall sur l'analyse des trames viaires, il est judicieux de repartir des quatre grandes familles de trame viaire recensées dans sa « typologie ABCD », où chaque lettre renvoie à une organisation viaire spécifique, qui peut aussi généralement s'associer à un modèle d'urbanisation ou à un gradient de centralité (cf. *Figure 64Figure 64*).

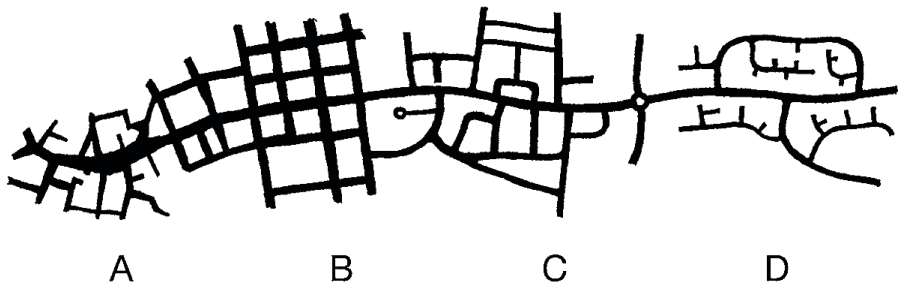


Figure 64 : La typologie ABCD proposée suivant un gradient de centralité où chacune d'entre elles a le plus de chances de se retrouver, avec à gauche, les secteurs les plus centraux (A) et à droite les plus périphériques (D) [Marshall, 2005 : 84].

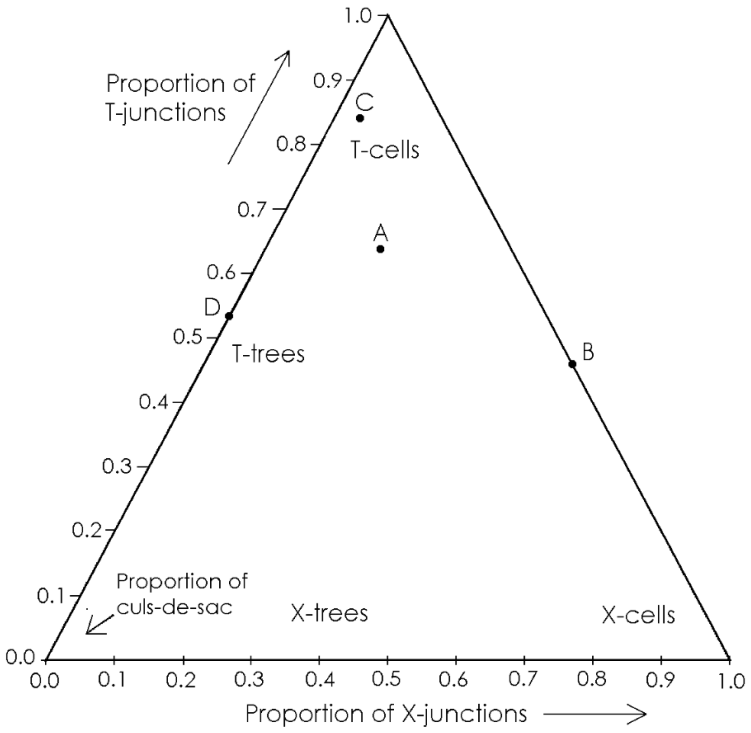
Du point de vue de leur composition, chacune de ces quatre typologies présente des caractéristiques propres, dont l'auteur propose une description :

- Le type A est irrégulier et sans directions claires, composé de rues majoritairement courtes, tortueuses et de largeurs variables.
- Le type B est régulier, avec des angles orthogonaux, des rues droites, à double sens, et de largeur constante.

[124] Stephen Marshall s'interroge sur l'ambition affichée des concepteurs de quartiers néo-traditionnels de leur attribuer certaines des caractéristiques structurelles propres aux quartiers hérités, produit du temps long et de dynamiques multiples : "*Neo-traditional design, which has been one the main stimuli behind this book, is to a significant extent associated with the desire to replicate traditional street patterns. As alluded to earlier, these neo-traditional patterns are not necessarily structurally faithful to actual traditional patterns. Moreover, these neo-traditional patterns are not necessarily created in a 'traditional' manner – in other words, how those original patterns themselves developed – but may be imposed in a rigid manner of formal design*" [Marshall, 2005 : 39].

- Le type C renvoie à un mélange de régularité et d'irrégularité, avec généralement des rues dont la largeur est constante. Celles-ci sont tantôt courbes, tantôt droites mais tendent à se croiser à angle droit.
- Le type D se base sur une géométrie routière constante, avec des ensembles linéaires ou courbés, et dont les croisements s'opèrent généralement à angle droit [d'après Marshall, 2005 : 89].

Nous voyons déjà que certains des archétypes dégagés par Stephen Marshall ne paraissent pas très éloignés des exemples, eux aussi archétypaux, proposés par Léon Krier. Ainsi, le « damier régulier » renvoie clairement au type B, celui du « damier irrégulier » peut s'apparenter au type C, et le modèle « avec branches sans issues » si décrié, au type D. Poursuivant l'analyse à partir des modèles archétypaux présentés dans la *Figure 64*, l'auteur propose ensuite, ainsi que le suggérait Léon Krier, un recensement du nombre d'impasses, de croisements « en T », et de croisements « en croix ». Les résultats obtenus sont, comme l'on pouvait s'y attendre, sans appel, et viennent clairement corroborer les propos de Léon Krier (cf. *Figure 65*). Les types C et D correspondent ainsi à des modèles où la fréquence des croisements de rues en « T » et/ou « en croix » est très élevée, tandis que celle des culs-de-sacs est nulle ou quasi-nulle. Reste néanmoins à savoir ce que cela peut dire de leur « efficacité » et de leur « richesse », deux dimensions que nous avons, pour rappel, supposées être fortement liées au niveau d'interconnexion propre à la trame viaire considérée, ainsi que sur la place occupée par Poundbury au milieu de tout cela.



Example configuration	A	B	C	D
Culs-de-sac (○)	20	0	13	47
T-junctions (●)	64	48	84	53
X-junctions (■)	16	52	3	0

Figure 65 : Distribution des modèles archétypaux issus de la typologie ABCD suivant leur proportion de croisements « en T » et « en croix » [Marshall, 2005 : 99, 101].

En plus de cette proposition de typologie des grands modèles de trames viaires et de leur analyse morphologique, Stephen Marshall a développé une méthode permettant leur analyse fine à partir de critères topologiques (ce qui n'est d'ailleurs pas sans incidence sur la qualité des résultats mais nous reviendrons sur ce point), et intitulée *route structure*. Toujours dans son ouvrage *Streets and Patterns*, elle a été mise en œuvre pour l'analyse d'un échantillon d'une soixantaine de cas. Ils sont constitués non seulement à partir de modèles archétypaux comme ceux vu jusqu'alors, mais aussi à partir d'exemples existants, ou de « prototypes » et modèles théoriques issus de l'histoire de l'urbanisme, comme par exemple celui de la *Ciudad Lineal* évoquée dans le *Chapitre 1*. Dans ce panel figure le cas de la première phase de Poundbury qui nous intéresse tout particulièrement, mais aussi celui du centre de Dorchester, offrant d'intéressantes possibilités de comparaison entre l'ancien village et son extension. La méthode d'analyse proposée repose *in fine* sur deux indicateurs clés : leur *connectivité relative*, qui fait clairement référence au caractère d'interconnexion que nous cherchons spécifiquement à évaluer ici, et leur *complexité relative*. Avant d'en arriver aux résultats obtenus par l'application de sa méthode à son corpus

d'études, il est nécessaire de présenter les rudiments de cette méthode d'analyse par *route structure*[125], en commençant par reprendre la définition proposée par son concepteur :

"*Route structure analysis is based on the contention that the structure of a network is a product of the way that the routes connect up with each other. This means that the character of the whole is influenced by the character of the parts and the way they fit together, collectively. Conversely, the character of the parts may be defined by how they relate to each other and to the whole*" [Marshall, 2005 : 115].

Conformément à cet énoncé théorique, la *route structure*, consiste en une analyse purement « topologique » du réseau, impliquant donc que des valeurs géométriques comme les distances et les angles n'y ont aucune valeur[126]. Celle-ci s'appuie sur un élément fondamental, une unité de base : la *route*[127]. L'ensemble des routes formant un réseau viaire donné peut être identifié grâce à un certain nombre de conventions découlant de sa représentation sous la forme d'un graphe constitué d'un système de *nœuds* et de *liens*. Les *nœuds* sont positionnés aux extrémités des voies et aux endroits où ces dernières se croisent, et les *liens* représentent les liaisons qui unissent effectivement deux nœuds. Cette étape correspond au passage de la trame viaire (a) au graphe (b), représenté dans la *Figure 66*.

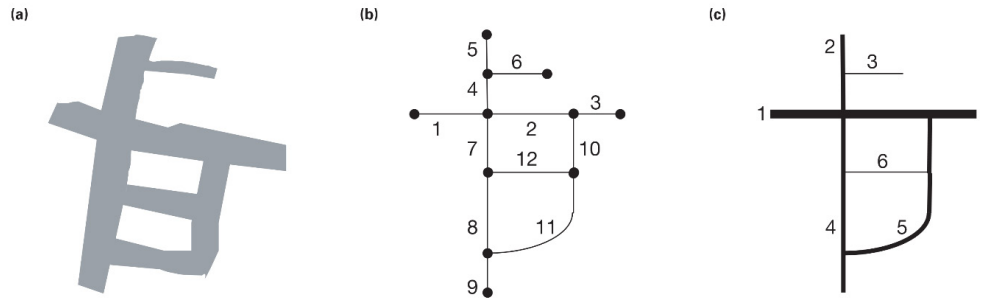


Figure 66 : Le graphe (b) permet de faire la transition entre trame viaire (a) et route structure *(c), [Marshall, 2005 : 116].*

[125] Pour une présentation plus détaillée de cette méthode que celle, grandement simplifiée, à laquelle nous nous livrerons ici, nous invitons le lecteur à se reporter directement aux travaux de Stephen Marshall ([Marshall, 2005 : 107-131].

[126] Cette limite inhérente à ce type de méthode d'analyse qui nécessite le passage par des « graphes » mathématiques nous semble constituer leur principal biais. Ces problèmes sont connus et sont présents aussi dans la méthode voisine, par *Space Syntax* [Ratti, 2004]. En clair, cela signifie qu'une trame qui reprendrait le même motif de trame viaire que Poundbury, mais où toutes les distances auraient été multipliées par un facteur 5, ce qui aurait un impact évident en termes de formes urbaines et pourrait constituer un frein conséquent à l'utilisation des modes doux, avec un cadrage lui aussi « quintuplé », l'ensemble résultant aurait les mêmes caractéristiques dans le cadre d'une analyse par *route structure*. Nous cherchons par-là à insister sur le fait que ces méthodes « topologiques », n'ont en aucun cas vocation à remplacer les méthodes plus traditionnelles d'analyse « géométrique » du réseau viaire ; elles ont simplement vocation à les compléter.

[127] Que nous aurions aussi pu traduire par le terme de « voie ». Ce choix de traduction aurait eu le mérite de témoigner du fait que l'analyse par *route structure* peut indistinctement s'appliquer aux routes et aux rues. Nous avons néanmoins préféré conserver le terme original de *route*, pour bien montrer que même si ces entités doivent permettre d'analyser des trames viaires réelles, elles n'en restent pas moins issues de constructions analytiques [Marshall, 2005 : 115].

Le premier élément qui peut être déterminé à partir de ce graphe est le *nombre de routes* (R) qu'il s'agira de composer pour pouvoir rentrer plus spécifiquement dans l'analyse par *route structure*. Ce résultat s'obtient en soustrayant au nombre total de *liens* positionnés dans le graphe, ici au nombre de 12 pour le schéma (b), le nombre de *nœuds* en contact avec au moins deux *liens*, 6 dans le cas présent. Nous en arrivons donc bien aux 12 - 6 = 6 *routes* visibles dans le schéma (c) de la *Figure 66* (R = 6). Ce *nombre de routes* R obtenu, il s'agit maintenant de les repositionner dans la trame du graphe précédent. Il est important de noter qu'à ce stade, plusieurs types de représentations peuvent être envisageables pour une même trame viaire. Le choix du positionnement des *routes* est donc une étape éminemment interprétative, la règle étant de privilégier la continuité des principales lignes de mouvement et des principaux itinéraires (que les priorités données à chaque croisement peuvent par exemple permettre de matérialiser). Ce n'est qu'une fois ces choix effectués (pouvant d'ailleurs conditionner les résultats de l'analyse) qu'il est enfin possible d'arriver à la représentation (c), véritable support de l'analyse par *route structure*.

Celle-ci s'articule d'abord autour de trois indicateurs de base : la *connectivité*, la *continuité* et la *profondeur*, et d'un quatrième qui découle des trois précédents, la *complexité* qui sera précisée un peu plus tard. Chacun de ces trois indicateurs se définit ainsi :

- La *connectivité* (c) correspond au nombre de routes auxquelles se connecte une route donnée. Pour reprendre l'exemple précédent, la *route* numérotée 1 est connectée aux *routes* 2, 4 et 5, sa connectivité est donc de 3 (c = 3).

- La *continuité* (l) est donnée par le nombre de *liens* dont une *route* est constituée. Par exemple, dans le cas de la *route 1*, celle-ci est constituée de 3 *liens*¸ sa continuité a donc une valeur de 3 (l = 3).

- Pour la mesure de la *profondeur* (d), les choses se compliquent quelque peu, puisque celle-ci est une mesure relative à une *route* de référence qu'il faut donc définir, avec là encore une part d'interprétation non négligeable. La convention consiste à choisir l'axe principal du réseau considéré comme *route* de référence, à laquelle est attribuée, par convention là encore, une *profondeur* de 1 (d = 1). La valeur de la *profondeur* donnée aux autres routes dépend de leur éloignement par rapport à cette route de *référence*. Celles qui s'y connectent directement se voient donc attribuer une *profondeur* de valeur 2 (d = 2), celles qui ne peuvent au mieux s'y connecter qu'en communiquant directement avec une *route* de *profondeur* 2 se voient affecter une *profondeur* de 3 (d = 3), et ainsi de suite (cf. *Figure 67*).

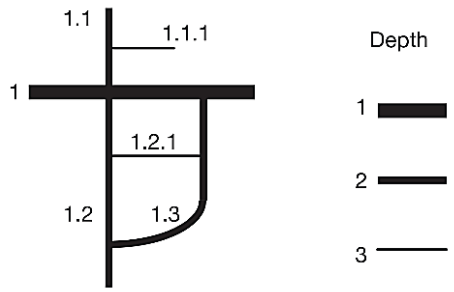


Figure 67 : La notion de profondeur ("depth") appliquée à la trame viaire de la Figure 66 [Marshall, 2005 : 120].

Avec ce mode d'analyse, chaque *route* se voit donc associée à trois valeurs distinctes, renvoyant à sa *connectivité*, sa *continuité* et sa *profondeur*, qui permettent chacune de la caractériser en propre. La *complexité* (k) découle en fait de ces valeurs, et correspond au nombre de combinaisons distinctes de ces trois valeurs existant au sein de la trame viaire considérée.

Bien que cet ensemble de valeurs puisse permettre l'analyse d'une trame viaire considérée isolément, il n'offre néanmoins que peu de prises pour la comparaison. C'est pourquoi Stephen Marshall propose de faire appel à des valeurs non plus « absolues » mais relatives à l'échelle de la trame étudiée, dont une est particulièrement pertinente ici : la *connectivité relative* (C). Elle se calcule de la manière suivante : il s'agit du ratio entre la somme de toutes les valeurs de *connectivité* de l'ensemble des *routes* du réseau considéré ($\sum c$) divisé par la somme des trois valeurs de *connectivité*, de *continuité* et de *profondeur* de l'ensemble des *routes* du réseau considéré $\sum(l + c + d)$. Le calcul peut donc se résumer de la manière suivante : $C = \sum c \,/\, \sum(l + c + d)$

La même chose est possible pour le calcul d'une *complexité relative* (K), qui prend là encore la forme d'un ratio, celui de la *complexité* propre à un réseau tel qu'identifié précédemment, à laquelle est soustraite la valeur maximale de profondeur du réseau ($d_{\max}$) ; le tout étant divisé par le nombre total de *routes* R qui le compose : $K = (k - d_{max})/ R$

C'est à partir de ces deux dernières valeurs, *connectivité relative* et *complexité relative*, que Stephen Marshall a comparé les soixante trames viaires composant son échantillon. Les principaux résultats qui découlent de cette analyse sont visibles dans la *Figure 68*.

Informal description	Demonstrative networks	Relative connectivity	Actual or *prototype network	Relative connectivity
Regular and connective grids	Ewing-1	0.50	**Ciudad Lineal*	0.52
	Focal web	0.50	Glasgow Grid	0.50
	B-type	0.49	Tokyo Grid	0.48
	Ewing-2	0.47	Reykjavik Central	0.47
			Glasgow Southside	0.47
	Traditional	0.47	*Craig Plan	0.47
	Grid	0.46	Athens Inner	0.46
	Connector	0.46	Copenhagen Central	0.46
	Preferred	0.446	Dorchester Central	0.45
	Ewing-3	0.44	Sydney Inner	0.445
			Kentlands	0.44
			Hamilton	0.43
			Elmwood	0.43
			Bayswater	0.42
	Chaotic	0.42	Tunis Medina	0.42
			Bloomsbury	0.42
			Copenhagen Inner	0.42
Traditional grid-like structures			Cornhill	0.42
			Glasgow 1790	0.415
	Ewing-4	0.41	Shoreditch	0.41
			Kirkwall	0.41
	Characteristic	0.40	Babylon	0.39
			E.K. Village	0.39
Suburban 'grids' and cellular	A-type	0.39	St Andrews Central	0.39
	C-type	0.385	East Finchley	0.38
			Laguna West	0.38
			Tehran Inner	0.38
			Poundbury	0.37
	Layered loops	0.36		
			*Hilberseimer	0.36
Suburban	Ewing-5	0.35	E.K. Suburban 1	0.35
			Reykjavik Tributary 1	0.34
			Crawley Suburban	0.32
Suburban with significant tributary components			Reykjavik Tributary 2	0.315
			E.K. Suburban 2	0.31
			St Andrews Suburban	0.31
			Coventry Tributary	0.31
			Highworth Village	0.31
	Essex Trib.	0.275	*North Bucks New City	0.30
Tributaries and pure trees	Discouraged	0.275	E.K. Tributary	0.28
	D-type	0.265		
	Tributary	0.25	Thamesmead	0.26

Figure 68 : Tableau récapitulatif des différentes valeurs de connectivité relative obtenues par l'ensemble des trames viaires composant l'échantillon testé par Stephen Marshall [Marshall, 2005 : 142].

Là encore, la relation intuitivement pressentie par Léon Krier apparaît confirmée par l'analyse développée par Stephen Marshall, qui laisse apparaître une corrélation entre la *connectivité relative* d'une trame et les ratios de fréquence des culs-de-sacs et des croisements en T et en croix qui la composent. C'est ainsi que l'archétype B présenté précédemment, possède une des valeurs de *connectivité relative* les plus élevées, tandis que l'archétype D possède l'une des plus faibles de tout l'échantillon. Les archétypes C et D, renvoyant pourtant à des modes d'urbanisation sensiblement différents, proposent quant à eux des valeurs très proches, voire relativement similaires. C'est en effet sur ces valeurs de fréquences que Stephen Marshall s'appuie pour définir quatre grandes familles de réseaux viaires regroupées suivant la valeur de leur *connectivité relative* :

- l'arborescent (*tributary*), facilement identifiable par le recours quasi-systématique fait à des culs-de-sacs ou à des voiries en boucle,

- le semi-arborescent (*semi-tributary*), principalement composé de croisements « en T » avec aussi quelques culs-de-sacs,

- la semi-grille (*semi-griddy)*, résultat d'une variété de croisements « en T » et « en croix »,

- la grille (*griddy*), caractérisée par une proportion élevée de « croisements en croix » [d'après Marshall, 2005 : 143‑144].

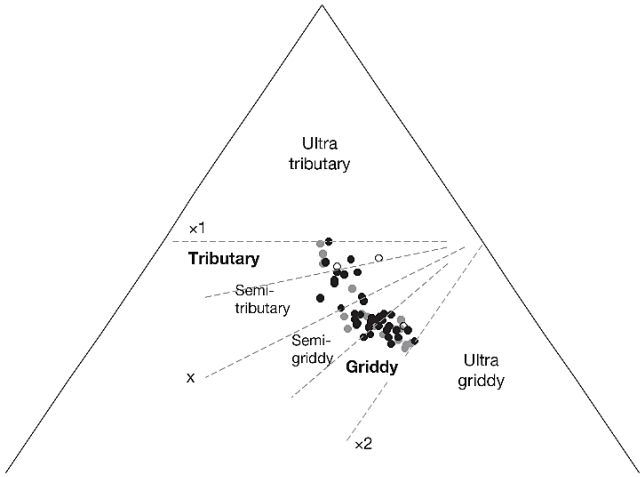


Figure 69 : Distribution des trames viaires suivant les valeurs de connectivité relative, de complexité relative et de profondeur relative obtenues par chacune. Stephen Marshall propose de distinguer quatre grandes familles de réseaux viaires allant du modèle « arborescent » à la « grille » [Marshall, 2005 : 143].

Une fois les énoncés théoriques formulés par Léon Krier vérifiés par le modèle d'analyse développé par Stephen Marshall, observons maintenant les résultats obtenus par Poundbury et Dorchester, tant respectivement, que vis-à-vis de l'ensemble de l'échantillon. Du fait que Stephen Marshall ait développé un intérêt spécifique pour ces deux exemples, des éléments d'interprétation et de comparaison nous sont presque donnés « clés en main » par l'auteur :

"*We can also see that Poundbury lies close to the 'semi-griddy' layouts, but falls (just) within the 'semi-tributary' category; clearly, it is more connective than the modernist tributary category, but is less connective than the 'semi-griddy' type. Indeed, it is noticeably less connective than traditional grids such as that of central Dorchester. The results demonstrate how there may be greater differences in structure within settlements than between settlements*" [Marshall, 2005 : 145].

On peut ainsi noter qu'en terme de *connectivité relative*, si Poundbury est finalement assez loin des valeurs atteintes par les « damiers réguliers », l'ensemble se situe non loin des « damiers irréguliers » et des « mélanges cohérents » de ces deux modèles que Léon Krier présente comme les modèles de trame viaire à privilégier. Toutefois Poundbury présente une *connectivité relative* moins élevée que les modèles traditionnels dont il est censé s'inspirer. Cette analyse pose cependant question en ce qu'elle semble limitée : ainsi que le fait remarquer Stephen Marshall, si l'on se cantonne à cette seule entrée par la

connectivité, on pourrait en venir à conclure qu'une trame viaire « idéale » n'aurait d'autre choix que de se conformer au seul modèle de la grille. D'autres critères sont bien entendu à prendre en compte, et notamment cette idée de « richesse » reprise des propos de Léon Krier, qui nous semble là encore pouvoir être rapprochée de l'indicateur de *complexité relative*.

La comparaison des valeurs de *complexité relative* obtenues pour les différentes trames viaires de l'échantillon donne des résultats encore plus contrastés pour les deux ensembles que nous suivrons plus particulièrement ici. Ainsi, la trame viaire de Poundbury possède une valeur de *complexité relative* relativement faible (0,30) tandis que celle du centre de Dorchester est de 0,52, ce qui s'avère être une des valeurs les plus importantes issues de l'échantillon retenu par Stephen Marshall. Plus encore, le croisement de ces deux valeurs propres à chaque réseau que sont *connectivité relative* et *complexité relative* offre des résultats riches d'enseignements : la distribution obtenue (cf. *Figure 70*) fait apparaître trois ensembles relativement distincts, composés de deux extrêmes, les trames viaires arborescentes et les grilles, et un ensemble intermédiaire, les trames viaires « caractéristiques », présentant un niveau moyen de *connectivité relative* (entre 0,35 et 0,45), et un niveau de *complexité relative* assez élevé (entre 0,35 et 0,60).

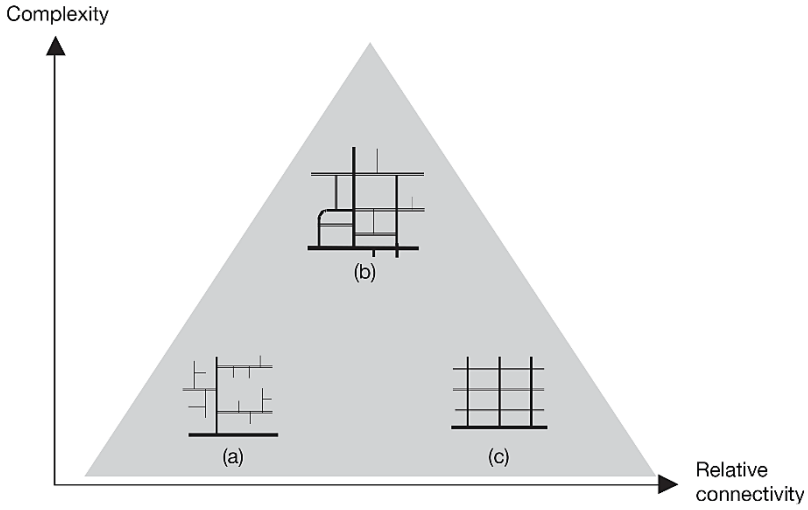


Figure 70 : Distribution schématique synthétisée par Stephen Marshall à partir du croisement des valeurs de complexité relative et de connectivité relative obtenues par les trames viaires de son échantillon. Les trames viaires « usuelles » ou « caractéristiques » sont celles qui conjuguent une connectivité relative moyenne et un niveau de complexité relative assez élevé [Marshall, 2005 : 153].

Stephen Marshall constate que la position d'une trame viaire à l'intérieur du diagramme de la *Figure 70* croisant *connectivité relative* et *complexité relative*, permet à la fois de déterminer son caractère plus ou moins affirmé d'« arbre » ou de « grille », mais aussi, et « rétrospectivement », de préciser s'il s'agit d'un ensemble *a priori* plutôt « planifié » ou plutôt « non planifié ». Cette grille d'analyse est appliquée par l'auteur aux exemples de Poundbury et de Dorchester :

"*We could use such a diagram to assess where advocated or proposed layouts would fit. For example, we can note that Poundbury – the neotraditional enclave on the edge of Dorchester – shows a fairly 'regular' pattern with moderate connectivity; this was, after all, a master planned neighbourhood,*

designed with connectivity in mind. We can also contrast the example of Poundbury with the central grid of Dorchester. Although the aim of Poundbury was to some extent to emulate the character and street pattern of traditional settlements, and to relate to the historic core of the town, the Poundbury layout here is seen to be lower in both connectivity and complexity than Dorchester. However, Poundbury does have values of connectivity and complexity higher than typical conventional suburban cases […]" [Marshall, 2005 : 154].

Au sortir de cette analyse articulée autour d'une présentation assez détaillée des résultats obtenus par Stephen Marshall et sa méthode d'analyse par *route structure* appliquée à un échantillon de soixante trames viaires, nous pouvons désormais tirer quelques enseignements sur la manière dont Poundbury peut se faire, ou non, l'incarnation d'un « retour à un réseau de rues interconnectées », ainsi que nous l'avions avancé. Il s'avère que la position de Poundbury apparaît ambiguë : à la fois moins connectée et complexe que les trames viaires « traditionnelles » dont cette extension est censée constituer une émanation, elle n'en reste pas moins comparativement mieux connectée et plus complexe vis-à-vis de la plupart des autres ensembles périphériques résidentiels contemporains auxquels elle peut s'apparenter[128]. Mais, dans le même temps, sa complexité relative assez faible, révélateur du fait qu'elle est constituée d'un nombre restreint de types de voies distincts, renvoie à son modèle d'« enclave ». Ce terme d'ailleurs évoqué par Stephen Marshall se perçoit notamment au travers du cadrage adopté pour les représentations de la *Figure 62*. Cette idée-même se trouve par ailleurs clairement exprimée dans l'un de ses ouvrages théoriques de référence, *Architecture : choix ou fatalité*, à l'intérieur d'un paragraphe intitulé « Hiérarchie des espaces publics, hiérarchie des circulations » :

« Le grand trafic ne doit traverser ni quartiers ni arrondissements, mais doit leur être tangent. Il doit être canalisé sur les grands boulevards, les avenues, les *park-ways* qui forment leurs limites physiques. Des allées piétonnières étroites couperont à travers les îlots et seront connectées entre elles de façon à créer un tissu cohérent sur le quartier, libéré du trafic automobile » [Krier, 1996 : 147].

On voit alors bien que ce modèle d'aménagement viaire qui vise à la création d'un « réseau de lieux » (*network of spaces*) et donc assez explicitement à une recherche d'interconnexion interne, est adossé à des mesures et à des dispositifs spatiaux permettant de détourner autour du quartier le trafic n'y ayant pas sa destination. En d'autres termes, cet ensemble est clairement sous-tendu par un modèle de conception « cellulaire », ou en enclave, qui assure son bon fonctionnement[129]. Plus encore, étant donné que la hiérarchie des espaces proposée ne s'adosse pas nécessairement à un modèle plus global et cohérent d'organisation du réseau viaire et des circulations, cette manière de composer une trame viaire

[128] Malgré son ambition de constituer une entité « autonome », Poundbury n'en reste pas moins un ensemble à vocation principalement résidentielle comme en témoigne les écrits de Federico Ferrari évoquant le faible nombre de commerces, l'absence de véritable « centre », ainsi que le fait que « celles et ceux qui travaillent vont ailleurs » [Ferrari, 2014 : 223-224].

[129] Léon Krier évoque à ce propos les difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre du projet, où l'application des principes de perméabilité évoqués s'est d'abord heurtée à l'opposition des riverains du projet et de certaines institutions, puis à celle de ses résidents, le tout offrant un autre regard, plus « qualitatif », sur ces questions : "*The West Dorset District Council and the residents of the suburb refused initially all vehicular or pedestrian connections with the new Middle Farm urban quarter. We designed and built connections, nevertheless, erecting bollards to checkmate the opposition. When, after years of refusal, Cambridge Road residents expressed the wish to be linked, the Middle Farm Residents Association refused the offer. The bollards still stand as monuments to the motorized-cul-de-sac-attitude. Indeed, the urban network of Poundbury is at various points absurdly blocked by bollards to this day, totem poles of an immoderate "Health and Safety" cult*" [Dover et Massengale, 2013 : 317].

en vue d'une seule recherche de cohérence interne interroge quant aux types d'urbanisation que pourraient générer de tels principes d'aménagement, s'ils étaient généralisés à l'échelle de territoires urbains comme l'explique le chercheur Stephen Marshall :

"*That is, there could be an over-reliance on employing specific master designers to weave their design magic in the creation of their own 'signature' patterns, which could generate their own coherence internally, but without any transparent means of transferability. Or, taken to another extreme, it could lead to a plethora of 'Poundburys' marching across the countryside, as the present exemplar is replicated mechanistically by others, within the existing framework of engineering convention. And aside from this issue of standardisation […] there is still no resolution of the issue of what happens when the exemplary urbanism of Poundbury hits the distributor road network*" [Marshall, 2005 : 34].

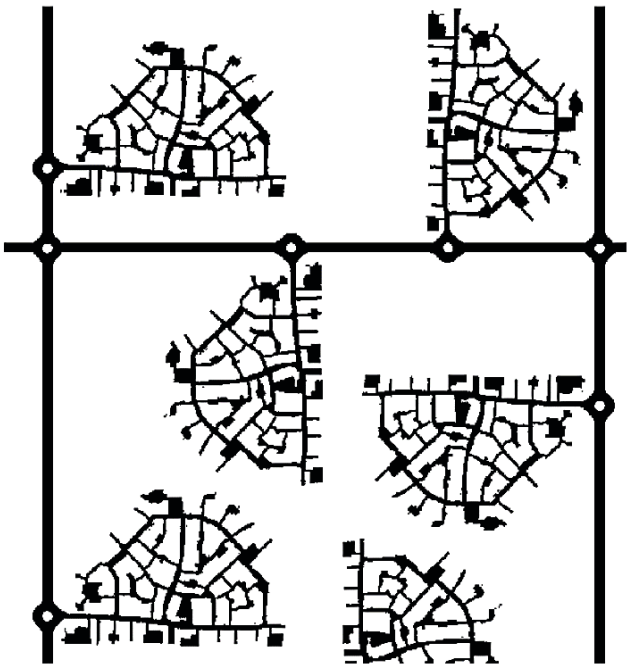


Figure 71 : Vision proposée par Stephen Marshall de ce à quoi pourrait ressembler un urbanisme de « Poundbury », reproductible à l'infini, et intégré à un modèle fonctionnaliste d'organisation du réseau viaire. Le refus du passage du trafic extérieur en interne généralisé à une échelle urbaine induit l'émergence d'un « urbanisme de branchement » [Marshall, 2005 : 34].

Dans le cas présent nous sommes évidemment très loin de la vision extrême et provocatrice proposée par Stephen Marshall reprise dans la *Figure 71* qui s'apparente à ce que l'on pourrait appeler un « urbanisme de branchement »[130]. Toutefois, et malgré une recherche évidente de raccordement avec la trame viaire existante, il n'en reste pas moins que, par son refus du trafic extérieur, Poundbury conserve ainsi certaines caractéristiques propres à une approche cellulaire de l'organisation de la trame viaire, en accord avec les principes prônés par Léon Krier sur le renvoi de la circulation à la périphérie

[130] Par ailleurs fort éloignée de la vision de la *plug-in city* imaginée par les architectes d'Archigram dans les années 1960, au sein de laquelle « la ville elle-même est en mouvement et […] erre dans un environnement sans attache pour se raccorder à des branchements » [Wachter, 2004 : 89].

des quartiers. La question des liens entretenus par cette opération avec l'extérieur ne doit pas seulement être abordée d'un point de vue quantitatif, par un simple comptage du nombre de connexions, mais mérite aussi d'être analysée dans ses rapports avec les caractéristiques des lieux auxquels elle vient se greffer. Une telle lecture est là encore proposée par Stephen Marshall :

"*The master plan for Poundbury forms a kind of pseudo-organic pattern, and was partly aiming to 'complement' or emulate the historic core of Dorchester. However, on inspection, the layout appears not exactly similar to the centre of the town, which contains a grid of streets. Moreover, the layout appears to be simply imposed on the existing site, oblivious to the existing pattern of fields and farms. The master plan for Poundbury – perhaps ironically for a development so closely associated with the traditionalist Prince of Wales – has boldly proposed a full build-out that would obliterate an existing Roman road that runs through the site. Where once there was a dead straight, historic route running out from the town, there would now be a 'village' of houses arranged around a street pattern of contrived irregularity. Despite its success in integrating architectural and highway forms internally, Poundbury is hardly an 'organic' extension of the town of Dorchester. It is a design conceived elsewhere, and parachuted down, as it were, from the drawing board*" [Marshall, 2005 : 39].

En s'intéressant en effet plus finement à l'organisation viaire de Poundbury, il est ainsi intéressant de noter que les voiries importantes auxquelles vient se raccorder le quartier au nord, ne font pas partie de la « hiérarchie des rues et des places » visible dans la *Figure 62*. Ceci laisse clairement supposer que ces « branchements » ne sont pas intégrés à sa trame d'espaces publics, et n'ont donc pas non plus été pensés comme tels. Par ailleurs, à l'ouest et au sud, le quartier est entouré d'une promenade piétonne, réduisant son potentiel de traversée comme de contournement. De ce point de vue, la question de l'interconnexion, pourtant physiquement bien réelle, entre Poundbury et le village de *Dorchester* dont il constitue l'extension a de quoi laisser perplexe et mériterait clairement l'apport d'autres types d'éclairages et d'analyses pour pouvoir être évaluée plus en détail[131]. Les divers éléments exposés à partir des travaux de Stephen Marshall et de son modèle d'analyse « universel » nous ont néanmoins offert la possibilité d'interroger plus spécifiquement cette question de l'interconnexion et de porter un véritable regard critique sur son application au cas de la première phase de Poundbury. La combinaison des différents aspects évoqués témoigne bien *in fine* du caractère d'enclave que revêt cette opération, vraisemblablement plus pensée dans une logique de protection que d'interconnexion avec l'extérieur[132].

---

[131] Il nous semble ici intéressant de relever ces propos de Federico Ferrari sur cette question des liens qu'entretiennent Dorchester et Poundbury : « J'ai parlé d'extension mais le lien entre ce projet et l'ancien village est très faible. Et cette faiblesse a son origine dans les caractéristiques sociales de Poundbury : son homogénéité sociale inspire son homogénéité architecturale » [Ferrari, 2014 : 223].

[132] Ce constat semble ainsi largement partagé, y compris par ceux qui portent un regard plutôt bienveillant sur cet ensemble. Ainsi en est-il d'Ivor Samuels et de Philippe Panerai pour qui les critiques faites sur le manque de connexion de Poundbury avec la ville existante devraient plus justement être imputées aux urbanisations pré-existantes à ce projet d'extension : "*Poundbury has been criticized for its lack of connection to the adjoining housing estate. Links are made where possible, so this is not the fault of the Poundbury plan but rather that of the design of the earlier estate, where no possibility was allowed for connections to be made. This is an issue in most edge-of-town developments* […]" [Panerai *et al.*, 2004 : 189]. Cet argument qui voudrait que la faible connexion entre Poundbury et le tissu urbain existant soit le seul produit de causes « extérieures » au projet nous semble pour notre part très insuffisant. Léon Krier met en effet de son côté l'accent sur les refus successifs des résidents, de Dorchester et de son extension, à vouloir créer des connexions entre les ensembles : "*The West Dorset District Council and the residents of the suburb refused initially all vehicular or pedestrian connections with the new Middle Farm urban quarter. We designed and built connections, nevertheless, erecting bollards to checkmate the opposition. When after*

Les manques de complexité et de diversité précédemment identifiés, sont aussi l'expression de la relative absence d'axes structurants, pouvant apporter une contribution à l'écoulement des flux supportés par le réseau viaire existant auquel Poundbury vient se greffer. Malgré cela, et avec les paradoxes qui viennent d'être exposés, Pounbury s'inscrit bien dans cette dynamique d'un « retour à un réseau de rues interconnectées », que l'on pourrait plus justement qualifier de réseau de rues organisées suivant un « modèle cellulaire », bien interconnectées entre elles, mais limitant au strict nécessaire les échanges avec l'extérieur.

En continuité avec ce qui vient d'être posé et pour nous permettre de faire le lien avec le point suivant, il convient d'évoquer une autre typologie proposée dans un ouvrage récent centré sur l'aménagement et la composition des secteurs résidentiels. Ecrit par un universitaire britannique en *urban design*, Mike Biddulph, il reprend certains des motifs et types de trame viaire évoqués précédemment. Ce sont cette fois cinq types de réseaux viaires utilisés pour permettre l'accessibilité à l'intérieur de ces types d'ensembles qui sont recensés : la grille, l'arbre, la boucle fermée, le modèle « Radburn », et enfin, le modèle « Poundbury ». Ce dernier type apparaît, dans le texte qui lui est consacré, assez curieusement caractérisé par son modèle spécifique d'îlot : le "*Poundbury block*" [Voir Biddulph, 2007 : 105]. Il y aurait donc ainsi un lien particulièrement fort entre le réseau viaire de Poundbury et ses îlots, et c'est cette relation que nous allons d'abord éclaircir pour aborder cette deuxième facette du retour à la rue traitant d'un « retour à l'îlot urbain ».

years of refusal, Cambridge Road residents expressed the wish to be linked, the Middle Farm Residents Association refused the offer. The bollards still stand as monuments to the motorized-cul-de-sac-attitude" [Léon Krier dans Dover et Massengale, 2013 : 317].

c. Des rues et des îlots conçus dans une double logique de composition de l'espace et de régulation du stationnement

Cette question de l'existence d'une relation dialectique entre ilôt (*building block*) et espace urbain (*urban space*) apparaît en effet très présente, voire même transversale à l'œuvre de Léon Krier, comme il l'affirmait déjà dans un texte de 1984 sur cette thématique :

"*The building block, 'insula', 'pâté de maison', or 'ilôt', 'Häuser-Block', must be identified as the most important typological elements in the composition of urban spaces, the key element of any urban pattern. It belongs to a European tradition of building cities in the form of streets and squares. As a typologically fixed element it can generate urban space but it can also remain undefined and merely result from the order of an urban pattern (of streets and squares)*" [Krier, 1984 : 44].

Ces énoncés renvoient à différentes planches produites par Léon Krier, et plus particulièrement à celle de la *Figure 72* souvent reprise dans des publications traitant de composition urbaine, et reproduite ci-joint.

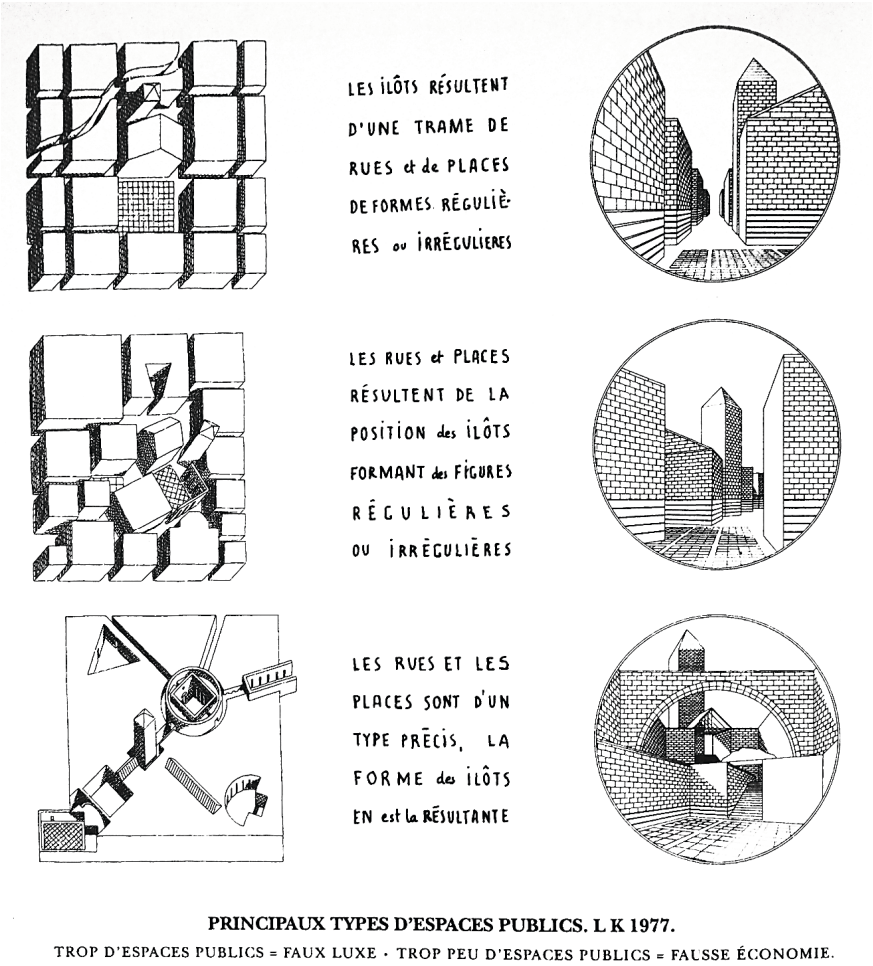


Figure 72 : Les trois principaux modes de conception des espaces publics théorisés par Léon Krier [Krier, 1996 : 150].

La mise en regard de ces énoncés et schémas théoriques avec des illustrations tirées de ce projet devrait permettre de mieux comprendre la place accordée aux îlots dans la conception de la première phase de Poundbury.

Figure 73 : Vue en perspective dessinée par Léon Krier de Longmoor Street, axe central de Poundbury [Krier, 1996 : 126].

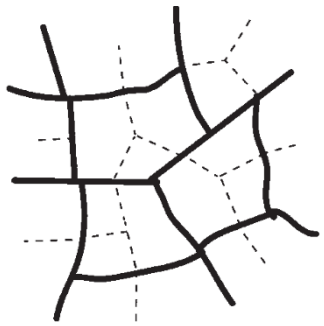
Que ce soit en plan comme vu précédemment (cf. *Figure 62*) ou en perspective comme ci-dessus (cf. *Figure 73)*, Poundbury se présente comme un « hybride » des trois modes de conception des espaces publics exposés par Léon Krier dans la *Figure 72*. En effet les îlots apparaissent à la fois comme la résultante du réseau des rues et des places pour lequel est aussi recherchée la référence à des figures ou à des types précis que les îlots participent à composer dans le même temps. Ce postulat semble largement étayé par les documents de travail retraçant les études successives menées par Léon Krier sur la composition urbaine de l'axe central de Poundbury (cf. *Figure 74*). D'une phase à l'autre, il ressort assez manifestement que c'est tantôt le dessin de l'îlot, tantôt celui des espaces publics qui est mis en avant ; les réajustements successifs semblant s'opérer dans une recherche de relative harmonie entre ces différentes logiques, en tout cas sans que l'une ne prenne visiblement l'avantage sur les autres.

Figure 74 : Itérations successives des plans produits par Léon Krier pour la composition de Longmoor Street et du tissu urbain alentour [Dover et Massengale, 2013 : 318, 319].

Il est ainsi légitime de considérer que dans le cas de Poundbury, structure de la trame viaire et organisation de l'ilot se présentent comme deux dimensions non seulement fortement liées, mais plus encore, complètement interdépendantes : les formes prises par l'une sont conditionnées par celles données à l'autre, et inversement. Ainsi que l'expriment différents auteurs, Poundbury s'est inscrit dans une dynamique de renouveau de ce mode de conception conjointe entre îlot et espace public aujourd'hui redevenu usuel[133] :

"*Connected street patterns and block structures generally go together and many contemporary development projects are conceived using connected street patterns and urban blocks*" [Carmona *et al.*, 2010b : 93].

Une fois ces liens étroits qui unissent structure et organisation de l'îlot assez clairement posés pour le cas de Poundbury, nous proposons de revenir à ce motif du "*Poundbury block*" que Mike Biddulph met donc dans ses travaux sur le même plan que ces autres modèles « canoniques » d'organisation viaire adaptés aux ensembles résidentiels que sont la grille, l'arbre, ou encore le modèle Radburn. Pour cet auteur, son caractère innovant tiendrait ainsi dans le fait qu'il ait été conçu comme un véritable complément à un réseau viaire principal. Il le supplée notamment vis-à-vis des stationnements (notamment résidents), pour la plupart reportés en cœur d'îlot, et sur la question des cheminements piétons, les blocs étant conçus pour être traversants et pouvant donc constituer un réseau parallèle (cf. *Figure 75*) :



"*The Poundbury block includes a relatively normal periphery block of housing that provides frontage and form to a distinctive street environment– parking for residents tends to be to the rear in parking courts. This reduces the number of parked cars on the street frontage. These parking courts also provide a supplementary pedestrian network, and a number of houses or living spaces above the garages provide surveillance to the areas. These routes can be connected together to provide routes through a site in addition to the streets*" [Biddulph, 2007 : 105]

Figure 75 : Le modèle de distribution des circulations offert par le "Poundbury block" [Biddulph, 2007 : 105].

Mike Biddulph n'est cependant pas le seul à s'intéresser aux spécificités des îlots mis en œuvre à Poundbury. D'autres auteurs en ont aussi fait une des figures du renouvellement des modes de conception de l'îlot urbain. C'est ainsi que cet exemple se retrouve, en compagnie de trois autres (eux tous plus ou moins inscrits dans une optique « néo-traditionnelle », dont l'exemple de Seaside déjà évoqué), mis en avant dans le chapitre additionnel apporté à la traduction anglaise de l'ouvrage *Formes urbaines : De l'îlot à la barre*, déjà présenté dans le chapitre précédent. Le modèle d'îlot développé à Poundbury est là aussi érigé en véritable jalon dans la dynamique d'un retour "*to the street and block as*

[133] Voire d'avenir ; certains allant même jusqu'à lui prédire un avenir radieux à l'heure du « développement durable » : « En effet, la ville durable appelle l'application de principes favorables à une mobilité du même nom alliant le développement des transports collectifs, les aménagements de voirie favorisant les modes de déplacement « doux » et des typologies architecturales renouant avec les formes traditionnelles ou modernisées de l'îlot » [Wachter, 2004 : 107].

basic elements of the urban tissue" [Panerai *et al.*, 2004 : viii], que ce chapitre additionnel entend développer :

"*There is a clear street structure with all but a few of the houses having their front doors opening directly off the street. Car parking is at the rear of the blocks and the narrow streets discourage cars from parking in front of the houses. There is a network of alleys, which links the rear car-parking areas […]. This block structure with its rear access and alleyway arrangements has been very influential and has been emulated in many later developments*" [Panerai *et al.*, 2004 : 187].

Comme précédemment, les questions de la gestion du stationnement à l'intérieur des îlots ainsi que leur perméabilité sont mises en avant pour définir les caractéristiques du modèle[134]. Ces deux aspects sont visibles dans le plan-type d'un îlot de Poundbury présenté dans la *Figure 76*. Pour ces différentes raisons, il s'avère donc bien que Poundbury s'inscrit dans cette dynamique d'un « retour à l'îlot urbain », auquel cet exemple a apporté une contribution significative, de par son intégration originale de places de stationnement[135] au cœur d'îlots pluri-parcellaires traversants, et dont la surveillance est assurée en réorientant un certain nombre de logements vers ceux-ci.

[134] Ce sont là encore ces deux mêmes éléments qui sont utilisés par Matthew Carmona et ses collègues pour caractériser le "*Poundbury block*" [Carmona *et al.*, 2010b : 102].

[135] C'est même pour l'auteur du dernier chapitre de la réédition en langue anglaise de *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, le principal point qui différencie les exemples qu'il traite de ceux auxquels se sont intéressés les trois auteurs originaux : "*The all-pervading issue that distinguishes these last four cases from the rest of the book is the way space has had to be configured to accommodate the motor car. This has had an impact on all aspects of the urban tissue, from the dimensions and arrangement of the streets defining the blocks to the semiprivate area at the rear of the dwellings. With the exception of Seaside, car parking has been inserted into this space, which, in the cases examined in previous chapters, was used for private or semiprivate gardens linked to the dwellings or uses not connected with the housing function of the buildings defining the block perimeter*" [Panerai *et al.*, 2004 : 197].

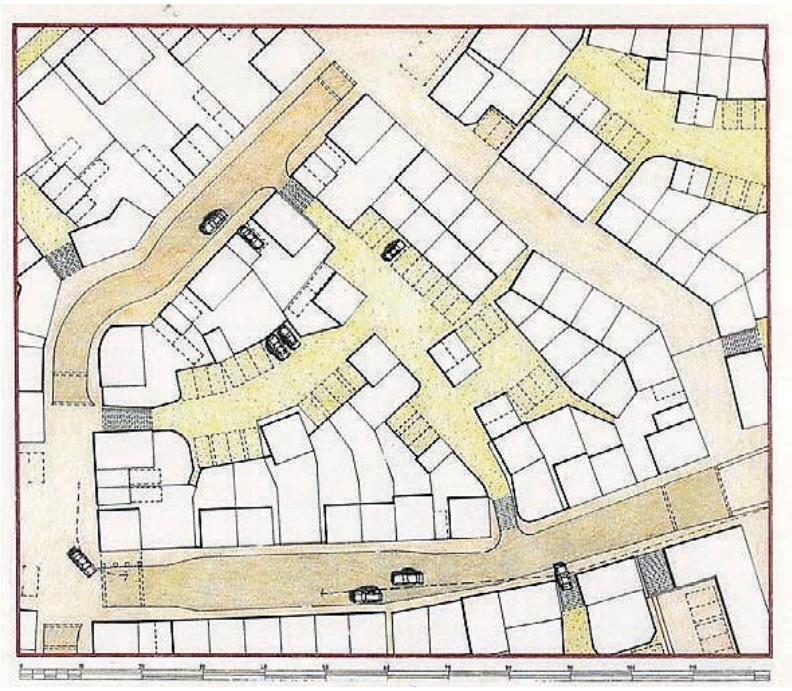


Figure 76 : Présentation de l'organisation d'un îlot-type de Poundbury. On note le caractère traversant des cœurs d'îlots, accessibles aux automobiles et qui accueillent aussi un grande partie du stationnement, ainsi que le front bâti, où certaines constructions rompent avec l'alignement pour être réorientées en cœur d'îlot [Panerai et al., 2004 : 188].

Pour assurer la transition entre cette deuxième facette du « retour à la rue » que nous venons de traiter et la suivante autour de la conciliation des rôles de mouvement et d'espace social joués par la rue, retournons aux écrits théoriques produits par Léon Krier sur les relations entre piétons et automobiles prévues dans ces îlots. À Poundbury elles se jouent sur le mode de la cohabitation, ce qui va pourtant à l'encontre de certaines de ses préconisations :

« Les mouvements des véhicules ou des piétons demandent des espaces à échelle et géométrie très différentes. Des allées piétonnières étroites couperont à travers les îlots et seront connectées entre elles de façon à créer un tissu cohérent sur le quartier, libéré du trafic automobile » [Krier, 1996 : 147].

A la lumière de la manière dont ont été conçus les îlots de Poundbury, les évolutions connues par certains des principes prônés par Léon Krier à l'occasion de leur application à cet ensemble concret peuvent déjà être mesurées ; ainsi peut-être que l'influence exercée par les membres de l'agence *Alan Baxter and associates* sur certaines des options retenues pour ce projet. C'est ce que nous allons notamment tenter de faire dans les paragraphes à venir qui traiteront de la manière dont Poundbury s'inscrit dans la troisième et dernière dimension du « retour à la rue » : la conception de la rue comme lieu de conciliation des rôles de mouvement et d'espace social. Dans le cas qui nous intéresse ici, cette conciliation restera donc comprise dans un sens restreint, renvoyant à la manière dont l'aménagement de la voirie conditionne les rapports entre automobiles et piétons, et donc à une perspective relativement similaire à celle ambitionnée par les mesures de modération de la circulation.

d. Un apaisement finalement plutôt atteint par l'aménagement ou par l'isolement ?

Le caractère « apaisé » conféré aux rues a là aussi représenté une des dimensions fortement mises en avant par Léon Krier pour présenter les partis pris d'aménagements adoptés pour ce quartier, ainsi qu'il l'explique dans son ouvrage *Architecture : Choix ou fatalité* :

« Les rues de ce quartier, en construction depuis mars 1994, relèvent d'une configuration irrégulière, créant des espaces urbains variés et conviviaux. Elles ne sont donc pas de simples corridors de passage, leur géométrie induit un comportement civilisé spontané des automobilistes, sans avoir recours à la prolifération habituelle de gadgets signalétiques » [Krier, 1996 : 126].

C'est sur ces aspects que s'est concentrée l'intervention des membres de l'agence *Alan Baxter and Associates*. Leur savoir-faire accumulé en la matière a d'ailleurs fait l'objet d'un guide d'aménagement de rues considéré comme particulièrement novateur, *Places, Streets and Movement* présenté alors comme un complément du plus « traditionnel » *Design Bulletin 32*[136]. Les principales idées qui y sont développées ont été largement reprises dans les guides d'aménagement institutionnels leur ayant succédé[137] :

"*Alan Baxter's Places, Streets and Movement seeks to modify the standard hierarchical model of Design Bulletin 32 through professional discretion based on contextual evidence and public consultation. It asks the engineer to be an urban design participant and fit roads to the space formed by building fronts, instead of requiring development to fit a pre-ordained, rule-based road pattern*" [Hebbert, 2005a : 54].

Les aspects évoqués ci-dessus sont d'ailleurs clairement visibles dans les différents plans présentés dans la *Figure 77*. Ce choix de privilégier une approche contextuelle de l'ingénierie routière est loin d'être anecdotique, tant celle-ci est mise au service d'une régulation de l'automobile, similaire à celle obtenue par les mesures de modération vues précédemment, que certains auteurs considèrent comme un des éléments participant fortement à la « soutenabilité » de ce quartier :

"*The plan incorporated a radical approach to the motor car developed by Alan Baxter Associates. Rather than seeking to calm or exclude traffic through engineering, it sought to civilize the car through the urban layout. The starting point was to create pleasing urban spaces which were human in scale. Only once this was done were the pavements and roads fitted in those spaces. The highway engineering was therefore dictated by the building form rather than vice-versa. Streets were shaped to avoid long vistas so reducing acceleration distances. Junctions also included tight radii and limited sight lines forcing drivers to stop rather than to glance and drive through. Parking was accommodated in wider streets and courtyards as well as being attached to courtyards as well as being attached to individual dwellings plus visitor parking*" [Rudlin et Falk, 2010 : 176].

---

[136] Dans un article paru quelques années avant son remplacement par *Manual for Streets*, Michael Hebbert présentait ainsi le *Design Bulletin 32* comme un guide technique sous-tendu par un fort référentiel techniciste : "*For British highways authorities, Design Bulletin 32, first published in 1977, still provides a technical basis for free-flow design, with distributors intended for movement and access roads for parking and pedestrianism*" [Hebbert, 2005a : 45].

[137] Nous pensons en particulier au *Manual for streets* paru en 2007 et complémenté à son tour en 2010 par un *Manual for Streets 2*.

Figure 77 : Illustration de la technique du « tracking » *proposée par l'agence Alan Baxter, dont le principe consiste à d'abord travailler sur la forme urbaine et sur les vues pour assurer à la rue un caractère enclos. Il s'agit ensuite de la pourvoir de trottoirs d'une largeur adaptée au contexte, pour enfin confronter ces éléments aux besoins de la circulation, eux-mêmes satisfaits par l'utilisation de dimensionnements minimaux pour libérer de l'espace entre le trottoir et la voirie à proprement parler [Alan Baxter & Associates, 1998 : 55].*

L'emploi de techniques de modération de la circulation reposant sur la composition urbaine (dont la mise en œuvre est ici grandement facilitée par le fait qu'il s'agit d'un ensemble créé *ex-nihilo*), a aussi permis de faire l'économie d'une signalisation routière, qui se retrouve pour ainsi dire « incorporée » au paysage urbain et à l'environnement bâti. Elle s'avère donc réduite à son minimum à Poundbury, comme on peut le voir dans la photographie de la *Figure 78* (image de droite). Bien que nous ayons jusqu'ici insisté sur le rôle joué par l'agence *Alan Baxter and Associates*, il faut néanmoins noter que les principes d'aménagement viaire développés pour Poundbury s'inscrivent quand même globalement bien dans la lignée des principes préconisés par Léon Krier en matière de modération de la circulation :

« Le contrôle de la vitesse des véhicules ne doit pas être réglé uniquement par la signalétique et les gadgets techniques (bosses, îlots, glissières, feux, etc.), mais en articulant le caractère civique et urbain des rues et des places par la configuration géométrique, le pavage, les plantations, les lumières, le mobilier, l'architecture » [Krier, 1996 : 151].

Figure 78 : Réinterprétation par l'artiste anglais Carl Laubin de la perspective sur Longmoor Street réalisée par Léon Krier et représentée en Figure 73 [Dover et Massengale, 2013 : foJ] ; et photographie de Longmoor Street telle que réalisée en 2002 [Dover et Massengale, 2013 : foJ]. La juxtaposition proposée interpelle à plusieurs titres (pratiques et usages des espaces publics, place de l'automobile, architecture…).

Ainsi, du fait de l'intégration des problématiques de modération de la circulation à la conception de la forme urbaine par la méthode originale de « partage de la voirie » par « *tracking* » développée par l'agence *Alan Baxter and associates* (cf. *Figure 77*), les rues de Poundbury ont clairement bénéficié d'une réflexion sur leur capacité à être à la fois des espaces de circulation ainsi que des espaces dédiés à des pratiques de sociabilité plus « conventionnelles ». Néanmoins, du point de vue de l'insertion urbaine de cette extension - par laquelle nous avons commencé cette étude de cas -, il s'avère que la mise à distance du trafic extérieur a constitué un autre moyen pour permettre de s'assurer de la « tranquillité » du quartier ; à l'instar de l'exemple du *woonerf* vu précédemment, où la présence d'un faible volume de circulation est posée comme une condition *sine qua non* à sa mise en œuvre. A cette échelle du quartier résidentiel urbain, il semblerait donc que cette « modération de la circulation » se soit aussi souvent adossée à des moyens plus ou moins forts et contraignants de fermeture physique ou symbolique des rues de quartiers aux non-résidents. Ce constat invite alors à s'interroger sur l'impact réel des mesures de modération de la circulation effectivement mises en œuvre à Poundbury, dont les enjeux semblent largement atténués par la conception « cellulaire » propre à ce quartier de *Middle Farm*, visant à le rendre « non-traversant »[138]. Poundbury est certes à n'en pas douter « vertueux » du point de vue de la sécurité routière du fait que, comme le relate Léon Krier, aucun accident n'y ait été recensé en presque 20 ans d'existence. Il n'est pas pour autant devenu le modèle envisagé par Léon Krier de quartier urbain relativement « autonome » où « le piéton doit avoir accès, sans utiliser les moyens de transports mécaniques, à toutes les fonctions urbaines habituelles, quotidiennes et hebdomadaires, en moins de dix minutes de marche » [Krier, 1996 : 124]. Comme nous l'avons vu tout au long de cette étude de cas, l'ensemble n'en reste pas moins relativement concordant avec la plupart des principes énoncés dans ses différents traités théoriques.

Si nous nous sommes finalement tant attardés sur cet exemple de Poundbury, c'est d'abord pour sa capacité à incarner ce « retour à la rue » à vocation principalement résidentielle que nous voulions dépeindre dans ce chapitre. Mais c'est aussi pour sa capacité à illustrer cette recherche de nouveaux

[138] Ce qui ne sera d'ailleurs plus le cas des autres phases du projet.

modes de conception et d'aménagement des rues allant souvent à l'encontre des dogmes urbanistiques en vigueur et caractéristiques. Le travail de l'Agence *Alan Baxter and associates* sur lequel nous avons particulièrement insisté s'inscrit ainsi dans la lignée des premières mesures de modération, fil rouge de ce chapitre[139]. Au-delà de ce seul exemple, Michael Hebbert distingue pour sa part quatre types de situations qui ont été propices à l'apparition de types d'aménagement variés et novateurs au cours de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle dans cette perspective d'une dynamique de « retour à la rue » :

"*Fruitful sources of non-orthodox highway design have been the engineering works associated with (1) policy responses to social exclusion, (2) regeneration of city centres, (3) liveable neighbourhood initiatives, mostly European, and (4) neo-traditional design experiments, mostly North American*" [Hebbert, 2005a : 47].

Cette catégorisation des politiques et dispositifs ayant favorisé le renouvellement des paradigmes d'ingénierie viaire en matière de hiérarchisation et de séparation des circulations nous permet-elle de caractériser les différents éléments analysés dans ce chapitre ? Si le premier exemple abordé des mesures de piétonisation peut s'inscrire dans le giron des démarches de « revitalisation des centres-villes », celui des *woonerven* et des zones 30 renvoie aux mesures d'« apaisement » de la circulation dans les quartiers résidentiels, et le cas de Poundbury correspond aux propositions et expérimentations de cet urbanisme d'inspiration « néo-traditionnelle » que nous avons traité au travers de cette potentielle déclinaison européenne du mouvement principalement nord-américain du *New urbanism*. Ainsi, le seul exemple que nous n'avons pas véritablement abordé (notamment du fait qu'il nous ait en partie semblé « hors-champ »[140]), est celui des politiques de « lutte contre l'exclusion », que Michael Hebbert associe explicitement en France aux restructurations des grands ensembles de logements sociaux hérités du fonctionnalisme des Trente Glorieuses. Celles-ci se sont notamment appuyées sur un important travail réalisé sur le réseau viaire, sur le mode de la « couture » et du « désenclavement ». Elles se sont aussi appuyées sur une redéfinition du statut des espaces libres entre espaces publics et espaces privés, dont un des exemples paradigmatiques est celui de la restructuration du quartier Saint-Saëns à Saint-Etienne (cf. *Figure 79*).

[139] Ce constat fait d'une certaine manière écho aux écrits de Jan Gehl sur l'augmentation du nombre de rues à la disposition des urbanistes à partir des années 1970 [Gehl, 2012 : 105; 246].

[140] En ce qu'il renvoie à un urbanisme dont notre objet d'études, la rue, a justement été délibérément exclu pour des résultats variables [Romeyer, 2013] et aussi souvent liés à une application généralement hâtive et imparfaite des principes promus par la Charte d'Athènes.

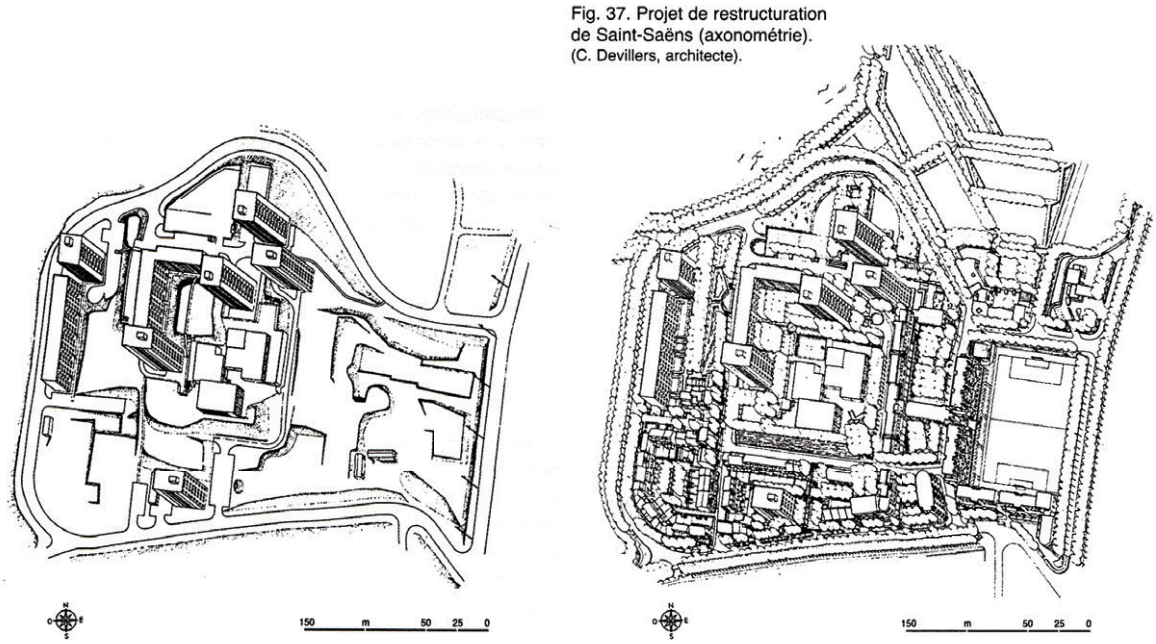


Figure 79 : La « réurbanisation » du quartier de Saint-Saëns à Saint Etienne comme autre incarnation d'un « retour à la rue » dans les quartiers résidentiels [Tomas et al., 2003 : 225; 230].

A la suite de cette catégorisation proposée par Michael Hebbert où les différentes situations proposées peuvent aisément être associées à des types d'espaces urbains, nous avons tenté de voir de quelle manière elles ont pour ainsi dire fait système au sein d'un modèle d'ensemble cohérent d'organisation des circulations. Après avoir vu le contenu et la localisation de ces premières mesures de modération de la circulation, il paraît pertinent de les repositionner à l'intérieur des logiques urbanistiques auxquelles elles ont participé, et plus précisément à l'intérieur des schémas d'organisation des circulations dans lesquelles elles sont effectivement venues s'insérer. Interroger ces mesures de modération de la circulation avec un regard d'urbaniste nécessite ainsi d'en élargir l'échelle d'appréhension au-delà de leur seul secteur d'implantation du fait aussi que, comme le fait remarquer Michael Hebbert au travers d'une allusion à cet exemple de Poundbury :

"[…] *the highways interest may prefer sticking to shifting. It has a long tradition of policy dualism, tolerating localized exception while maintaining conventional standards for the generality. The risk is that pro-street engineering will be 'Poundburyized' within a metaphorical ring-road while business as usual continues elsewhere*" [Hebbert, 2005a : 57].

L'expérience française des Plans de Circulation qui fera l'objet du dernier temps de ce chapitre semble à cet égard exemplaire tant ils ont permis de révéler que « l'affectation de l'espace viaire est éminemment politique et […] que même dans le cadre de mesures dites « techniques et à court terme », les enjeux sont réels et importants » [Faivre D'Arcier, 1992 : 73]. Nous les traiterons en nous fondant sur les travaux de Bruno Faivre d'Arcier ; et en particulier sa thèse de doctorat en économie des transports soutenue au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon en 1992. Elle s'appuie sur divers rapports de recherche traitant de la gestion de la voirie urbaine, et comprenant notamment une évaluation de ladite procédure. Préalablement à la présentation de ces éléments, la question des modèles

d'organisation des circulations sera introduite par une réflexion théorique sur la référence récurrente dans le monde de l'urbanisme à un « modèle vénitien » d'organisation des circulations.

Ce déroulement en deux temps amènera enfin à poser les bases d'une réflexion autour de l'avènement d'un véritable « modèle générique » d'organisation des circulations, identifié à l'échelle européenne par un certain nombre de travaux de recherche concordants et que nous raccrocherons par la suite à la question du devenir de ces mesures de modération de la circulation.

3. Une spatialisation des aménagements du réseau viaire révélatrice des modèles techniques d'organisation des circulations en vigueur

a. La référence récurrente à un « modèle vénitien » comme révélateur d'une dualisation croissante de la voirie urbaine

Entre le retour à la rue résidentielle abordé par différents biais au cours des paragraphes précédents et la question des modèles urbanistiques que nous souhaitons commencer à traiter, un lien nous semble se faire par la référence récurrente dans le monde de l'urbanisme à l'exemple de Venise et à son mode d'organisation des circulations. Ce dernier, a en effet retenu notre attention du fait qu'il a parfois été érigé en véritable « modèle » dans le champ de l'urbanisme. Un premier exemple révélateur de ces analogies souvent ambiguës avec un « modèle vénitien » d'organisation des circulations est rapporté par l'architecte néerlandais Rem Koolhaas dans son ouvrage *New York Délire*, au travers de l'exemple des propositions de l'architecte et ingénieur américain Harvey Wiley Corbett au sein de la *Regional Plan Assocation* de New York dans les années 1920. Par un système de stratification verticale de la rue qui consacre exclusivement le niveau du sol à l'automobile et où les piétons circulent sur des trottoirs surélevés de chaque côté de la rue et reliés entre eux par un réseau de passerelles surplombant ce « niveau 0 », Harvey Wiley Corbett cherche à résoudre les problèmes posés par l'arrivée massive des transports urbains mécaniques dans les villes, et en particulier la congestion qu'ils génèrent. Ce dispositif apparaît ainsi explicitement présenté par son auteur comme une réinterprétation moderne de l'organisation vénitienne :

« Nous voyons surgir une ville de trottoirs sous arcades construits dans l'alignement et au-dessus du niveau actuel de la rue. Nous voyons à tous les carrefours des ponts de la largeur des arcades et munis de parapets solides. […] et l'aspect d'ensemble devient celui d'une Venise très modernisée, d'une ville d'arcades, de places et de ponts, avec des canaux en guise de rues, à cette différence près que dans ces canaux ne coulera pas de l'eau mais le flux intarissable de la circulation automobile, avec le soleil se reflétant dans le flot agité et rapide des véhicules » [Harvey Wiley Corbett cité par Koolhaas, 2002 : 123].

Cette référence à Venise est aussi présente dans ce texte de référence en matière d'organisation des circulations qu'est le rapport Buchanan. L'exemple est traité en tant que "*one of the few in the world which on the face of it, manages without the motor vehicle*" [Ministry of Transport, 1964 : 221]. Deux réserves sont cependant très vite apportées à cet état de fait ; la première étant que Venise reste dépendante de moyens de transports mécaniques pour son approvisionnement et pour les déplacements domicile-travail ; la deuxième étant que la vie et les échanges internes de la ville s'opèrent seulement sans véhicules roulants à moteur mais pas sans véhicules à moteur tout court, puisque la circulation des personnes, biens et marchandises est assurée par la présence de bateaux à moteur empruntant les canaux. Néanmoins, "*Venice proves in fact to be an extraordinarily interesting example of a network and environmental area system, rendered crystal clear because the distributory network consists of canals instead of roads*" [Ministry of Transport, 1964 : 221]. La pièce maîtresse de ce réseau de circulation s'avère être le Grand Canal qui la rassemble et la distribue aux éléments de niveau inférieur :

"*The Grand Canal gives access to a further twenty-eight miles of waterways which can be described as district ditributors (usable by water buses), dividing the city into fourteen areas, and a more tortuous network of narrow local distributors. Thus there is a clear system and hierarchy of distributors for vehicular*

traffic. In addition there is an entirely separate and extremely complex, continuous linked, system of pedestrian ways and alleys with a total of 90 miles […] On this pathway network a splendid pedestrian environment is created. Continuity of the network is achieved, of course, only by an immense number of 'pedestrian overpasses' or, to put it simply, bridges over the canals" [Ministry of Transport, 1964 : 223].

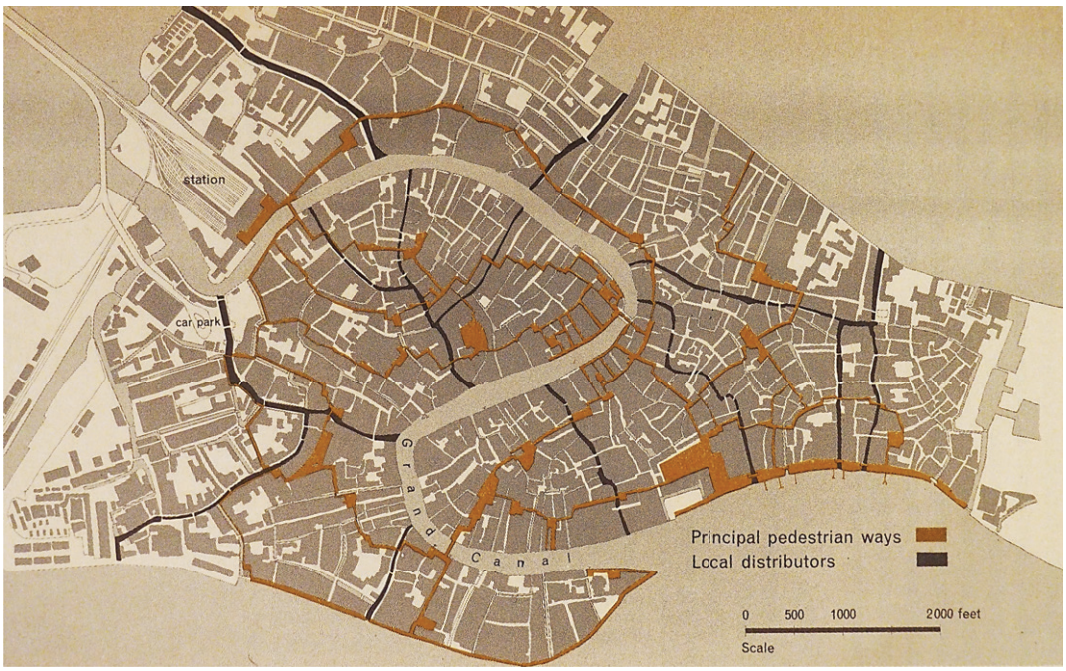


Figure 80 : La référence au modèle de distribution des circulations de Venise exposée dans le rapport Buchanan, venant illustrer les principes de séparation des circulations promus par ses auteurs [Ministry of Transport, 1964 : 222].

En plus d'en illustrer la faisabilité, cet exemple de Venise permet *in fine* aux auteurs du rapport de mettre l'accent sur les avantages offerts par une séparation complète des circulations automobiles et piétonnes, ressemblant à celle proposée dans les études de cas pratiques du *Chapitre 1* :

"*The important lesson of Venice is not that a large city can manage without wheeled motor vehicles – we are not suggesting the conversion of streets to canals – but that an interdependent system of vehicular and pedestrian ways can be contrived with complete physical separation between the two – so complete that they do not ever seem to belong to the same order – and that it works. It is interesting that it was basically a Venetian arrangement which emerged in our comprehensive redevelopment study of the Tottenham Court Road area*" [Ministry of Transport, 1964 : 224].

Stephen Marshall porte pour sa part un regard critique sur l'analogie opérée par les auteurs du rapport Buchanan entre leurs propositions pour *Tottenham Court Road*, et l'exemple de Venise tel qu'il vient d'être présenté :

"*Apart from the obvious differences of form and context (and, not least, the use of roads rather than canals), there is indeed a structural similarity between the networks of Venice and Buchanan's Fitzrovia. However, what counts most here is not the abstract structure, but what the component elements represent. Effectively, Venice works where Modernist layouts have failed because in Venice the urban*

public places are contiguous, while the components forming the 'islands' – or the 'urban rooms' – are private buildings; whereas in Modernist layouts is it the public places constituted by streets that tend to be isolated and separated by a sterile territory of distributor roads. […] The result of this is that the only place for the 'street' in the hierarchy promoted in Traffic in Towns is that of a 'twig'. This does not necessarily mean that the street is configurationally a cul-de-sac – although in modern layouts this has often been the case. Rather, it is in a constitutional sense that a street is a twig: meaning, the street occupies a hierarchically subordinate and spatially disjointed position in the road network" [Marshall, 2005 : 185‑186].

A la lumière de ces propos, il est intéressant de noter que cette référence au modèle d'organisation des circulations de Venise - auquel se sont adossés différents discours visant à promouvoir la mise en œuvre d'une organisation fonctionnaliste de la trame viaire et des circulations - est aujourd'hui encore utilisée par des urbanistes se présentant comme des contempteurs de cette conception de la ville. C'est le cas de l'architecte-urbaniste danois Jan Gehl, qui fait du « principe de Venise », présenté comme le « principe selon lequel l'interface entre circulation rapide et circulation lente ne doit pas se situer aux portes des résidences, mais aux limites de la ville », une sorte d'idéal en matière de qualité de vie urbaine [Gehl, 2012 : 107] :

« On pardonnera au piéton vénitien de penser qu'une bonne partie des nouveaux modèles de régulation de la circulation ne représentent que de vulgaires compromis en comparaison de ce que peut être une authentique ville à échelle humaine. Autrement dit, à Venise, on en arrive facilement à la conclusion que l'absence de voitures vaut mieux qu'un ralentissement de la circulation » [Gehl, 2012 : 107].

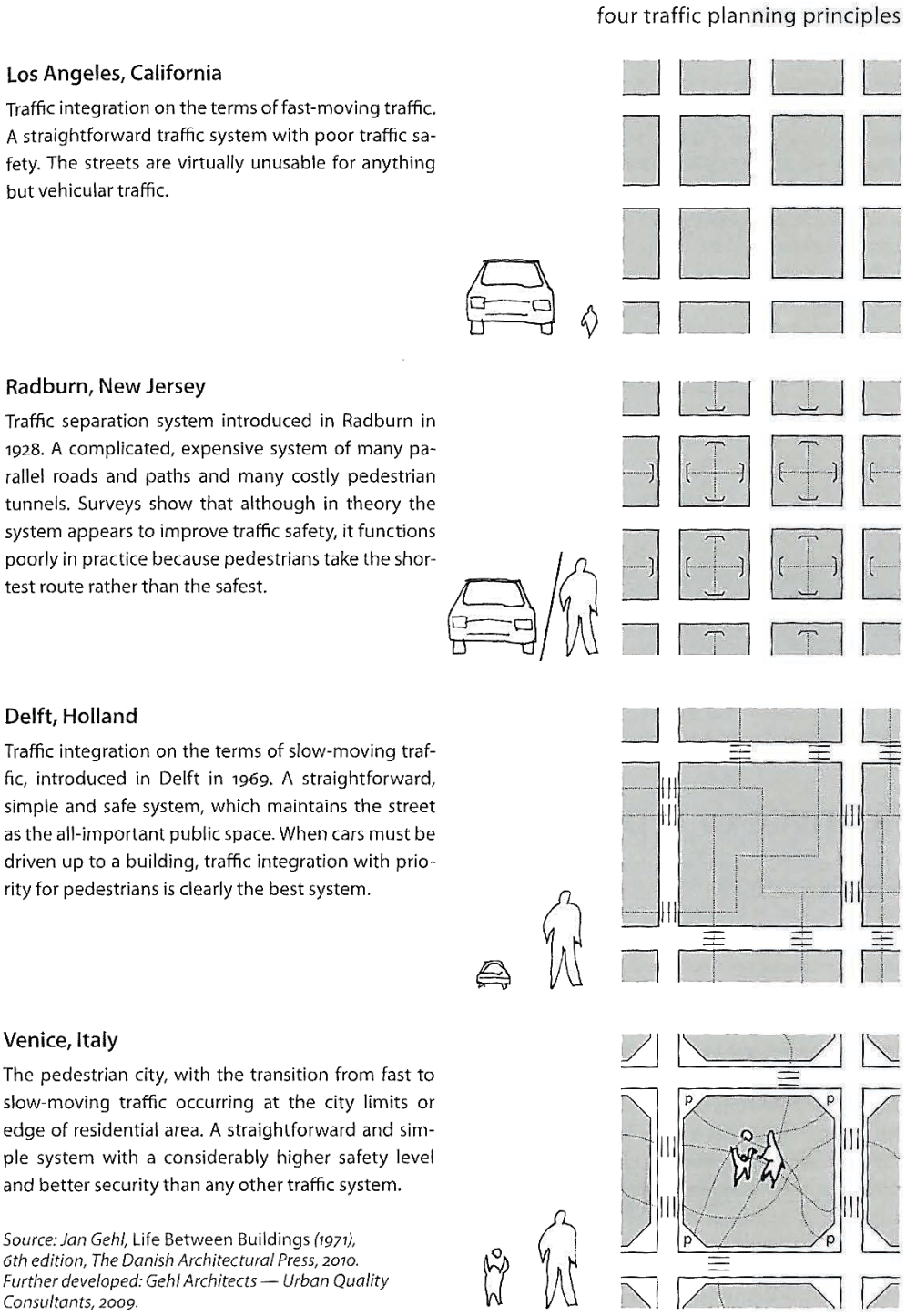


Figure 81 : Les « quatre principes de planification des circulations » identifiés par Jan Gehl : le modèle vénitien comme idéal [Gehl, 2012 : 247].

Un tel point de vue est d'ailleurs nuancé par l'auteur lui-même, reconnaissant que d'autres solutions peuvent être envisageables et pertinentes. Par contre, la présentation qu'il fait des quatre différents « principes de planification de la circulation » possibles, assez explicitement en lien avec les réflexions qui viennent d'être exposées, nous paraît en revanche plus problématique (cf. *Figure 81*). Le choix de s'attarder sur ces illustrations et le texte qui les accompagne vient du fait qu'ils permettent de

faire le lien entre cette référence récurrente au modèle d'organisation des circulations de Venise, et ce qui constitue finalement l'objet et l'enjeu de ce *Chapitre 3* : la déclinaison privilégiée du « retour à la rue » aux rues résidentielles des centralités urbaines constituées au détriment des autres typologies de rues et de territoires.

Le premier problème posé par cette représentation renvoie au jeu d'échelle proposé, et plus précisément à la confusion des échelles induites par cette schématisation. Si dans la première représentation sur Los Angeles, on peut supposer que les ensembles grisés correspondent à des îlots urbains (*blocks*), dans la seconde sur Radburn ils renvoient à des ensembles pavillonnaires de type lotissement, à des quartiers résidentiels dans l'exemple de Delft, et enfin à celle d'un centre historique dans le cas si particulier de Venise. Ces différences criantes en termes de périmètre de réflexion ne sont que peu visibles dans les illustrations qui, de par la relative uniformité proposée, ont tendance à évacuer cette question, dont nous avons pourtant vu à quel point elle se révèle cruciale.

Le deuxième élément qui interroge tient au graphisme employé, ouvertement inscrit dans le registre d'une opposition de principe entre piétons et automobilistes. Les schémas d'accompagnement laissent ainsi entendre que ce n'est que lorsque les voitures disparaissent qu'une « vraie » vie sociale collective devient possible. Or, et comme montré précédemment, l'expérience des *woonerven* a donné une illustration probante d'une cohabitation possible, ce que Jan Gehl rappelle d'ailleurs dans le texte accompagnant cette illustration. D'autre part, la relation établie entre principes de planification des circulations, ici illustrés par leur spatialisation, et rapport de force entre piétons et automobiles, ne va pas sans poser question. Le schéma associé aux principes de planification de la circulation de Los Angeles peut être appliqué à de nombreux autres lieux et territoires urbains sans nécessairement que le rapport de force entre les différents modes y soit similaire. Aussi, et comme cela est très bien expliqué dans le rapport Buchanan, le fonctionnement de Venise est lié à l'utilisation des canaux par des véhicules à moteur. Le modèle vénitien présenté par Jan Gehl renvoie alors à une illustration d'un modèle d'organisation « insulaire » des circulations contre lequel il s'est par ailleurs positionné :

« Dans les années 1960 et 1970, alors que l'invasion de la ville par l'automobile s'accélérait, il n'existait essentiellement que deux types de rues : celles vouées à la circulation des véhicules, et celles réservées aux piétons. A la même époque, les rues qu'on traçait dans les nouveaux quartiers obéissaient au principe voulant qu'il faille affecter des réseaux distincts à la circulation des véhicules motorisés et à celle des piétons et des cyclistes. L'idée, très séduisante en théorie, s'est toujours avérée difficile à mettre en pratique, car les piétons cherchent généralement à emprunter le chemin le plus court. De plus, l'existence de réseaux séparés engendre souvent des problèmes de sécurité en soirée et la nuit » [Gehl, 2012 : 246].

Au-delà des éléments qui viennent d'être développés, se pose la question de la reproductibilité de cet exemple vénitien dont les caractéristiques sont si exceptionnelles qu'il est difficile d'en retirer des principes plus généraux et allant au-delà de la simple analogie. Aussi, l'aspect qui nous semble le plus intéressant dans la référence persistante à ce modèle d'organisation des circulations propres à Venise pour promouvoir un modèle d'organisation viaire permettant de réguler les relations entre piétons et automobiles, réside dans le fait qu'elle est toujours sous-tendue par une certaine idée de la vie urbaine « de quartier », cantonnée dans les « cœurs » et dans leurs rues adjacentes, mais pas sur leurs voiries périphériques. Cette vision revient par extension à considérer circulation et habitat comme deux « fonctions » incompatibles. Ainsi, même si ce fonctionnalisme poursuit des buts différents et n'est plus aussi réducteur que celui de l'après-guerre par rapport à la question de la diversité des fonctions et des

usages urbains, Éric Charmes constate néanmoins que « […] lorsqu'on examine les villes contemporaines, la rupture avec le modernisme semble limitée. La vie quotidienne d'une grande partie des citadins correspond plus que jamais à celle que les urbanistes du début du siècle ont rêvée pour eux. Pour la plupart des citadins des grandes métropoles, les espaces extérieurs à leur logement sont la rue de desserte, l'autoroute et le centre commercial. Ceux qui choisissent les zones denses des centres-villes exigent quant à eux de plus en plus fortement d'être protégés de la circulation automobile » [Charmes, 2000 : 57].

Sans tomber dans les travers dénoncés par François Tomas pour lequel les partisans d'une « revalorisation de la rue » font parfois comme s'il était encore et toujours nécessaire de continuer à s'inscrire dans la dénonciation d'« un urbanisme fonctionnaliste en forme d'hydre dont les têtes coupées ne cesseraient de renaître » [Tomas, 2001 : 83], force est néanmoins de reconnaître que cette question de la perpétuation de certains référentiels d'ascendance fonctionnaliste dans le champ de l'aménagement viaire interroge encore le monde de l'urbanisme.

Du fait qu'il incarne en même temps la persistance du modèle fonctionnaliste et le regain d'intérêt pour les espaces piétonniers, tendant à oublier les espaces de circulation qui assurent *in fine* leur bon fonctionnement, le détour par cette question de la référence récurrente à un « modèle vénitien », véritable figure récurrente en matière d'organisation des circulations, a pu assez fidèlement faire écho aux dynamiques évoquées dans ce chapitre. Ce renouvellement des regards sur la rue dont les rues résidentielles et centrales ont été les principales bénéficiaires s'est finalement opéré « à modèle constant » et n'a pas abouti à une remise en cause des fondements de la hiérarchie viaire conventionnelle. La description de cette perpétuation d'une conception fonctionnaliste de l'organisation urbaine, reposant sur une conception duale des voiries qui en assurent le bon fonctionnement, ne serait pas complète si l'on n'ajoutait pas qu'à celle-ci s'en surimpose dans les faits une autre, celle de la ville radioconcentrique. C'est bien au final la conjonction de ces deux logiques qui, pour ainsi dire, fait véritablement « modèle », comme le montre l'exemple de la mise en œuvre des Plans de circulation en France dans les années 1970.

b. L'expérience française des Plans de circulation et la formalisation d'un nouveau modèle cherchant à concilier impératif de fluidité du trafic et structure urbaine radioconcentrique

Instaurée en France en 1971 par une circulaire traitant de « l'amélioration des conditions de la circulation urbaine », la procédure des plans de circulation avait pour objectif initial de « rationnaliser l'usage des voies existantes, en particulier dans le centre des villes […] » [Faivre D'Arcier, 1992 : 43]. Comme l'explique Bruno Faivre d'Arcier dans sa thèse de doctorat ces « mesures de rationalisation de l'usage d'un réseau » visaient « à une meilleure adéquation de l'offre à la demande en transports ». Elles s'articulaient ainsi initialement autour de différents mots d'ordre : « fluidité », « sécurité », détournement du transit vers les centres, amélioration des transports en commun, optimisation du stationnement et protection des piétons [Faivre D'Arcier, 1992 : 43-46]. L'intérêt pour nous de ces Plans de circulation est réel, tant ils se sont rapidement imposés comme « le principal outil de gestion de la circulation urbaine, pour ne pas dire le seul, puisque, avec la crise économique, l'Etat a rapidement recentré ses efforts financiers sur la continuité des itinéraires nationaux, délaissant les créations de « pénétrantes » dans les villes » [Faivre D'Arcier, 1992 : 44]. Ils représentent donc un biais intéressant pour appréhender la manière dont l'ensemble des mesures précédemment évoquées et mises en œuvre durant ces mêmes années, se sont adossées à des modèles plus englobants d'organisation des territoires. Un besoin va en effet naître à ce niveau car, comme nous l'avons déjà évoqué, le « modèle Buchanan » et sa doctrine « d'adaptation de la ville à l'automobile » vont se révéler difficilement applicables aux tissus urbains constitués :

« […] ce schéma, s'il peut convenir en théorie à des secteurs d'urbanisation nouvelle, ne prend pas en compte la dimension historique des villes. Dans le cas des villes latines, traditionnellement radioconcentriques, l'application d'un tel modèle est rapidement apparue impossible pour les centres des agglomérations car ces derniers n'ont pas le même poids (économique, politique) que les quartiers plus ou moins monofonctionnels des faubourgs. Le passage du « schéma fonctionnel au modèle urbain » [citation extraite de la circulaire introduisant la procédure des Plans de circulation] suppose que l'on intègre cette hiérarchie intra-urbaine, qui se traduit aussi par un différentiel dans la massification des flux de déplacements » [Faivre D'Arcier, 1992 : 46].

Cette transition du « schéma fonctionnel au modèle urbain » ainsi ambitionnée par les Plans de circulation va s'opérer sous l'égide d'un certain nombre de principes, formalisés dans un document préfigurant de leur mise en œuvre, et présenté comme suit par Frédéric Héran :

« […] en 1971, la doctrine débouche sur un compromis, que Jean Poulit, chef de la division de la circulation et de l'exploitation du SETRA [Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, devenant CETUR en 1976], résume en un discours normatif destiné aux grandes villes de province et fondé sur quatre « solutions recommandées » étroitement complémentaires : la réalisation de parkings souterrains ou en élévation en centre-ville, suffisamment nombreux pour satisfaire la demande; la construction d'un réseau autoroutier « largement dimensionné » comprenant des pénétrantes et des « voies de protection » du centre, situées « à la limite même du centre » pour détourner le trafic de transit ; l'implantation de transports collectifs en site propre sur les axes d'urbanisation les plus denses, « en surface dans les zones périphériques » et « en sous-sol au centre » pour éviter de prendre trop de place à la voiture tout en facilitant l'accès de tous au centre-ville ; et l'aménagement d'un secteur piétonnier dans les voies commerciales et historiques les plus fréquentées de l'hypercentre (c'est-à-dire

le centre du centre), pour renforcer son activité commerciale et touristique. A cela s'ajoutent des « mesures d'exploitation des réseaux urbains » reposant sur un plan de circulation et une organisation du stationnement, indispensables pour « tirer le meilleur parti des réseaux de voirie existants » [Héran, 2014 : 73].

Bien qu'il ne fasse pas état dans sa thèse du texte évoqué ci-dessus, la question de la rationalisation de l'usage du réseau viaire mise en lumière par Bruno Faivre d'Arcier était déjà perceptible. Plus généralement, il apparaît en effet que c'est à cette époque que s'opérationnalise un nouveau mode de tri des circulations. Il se différencie de ses prédécesseurs en ce qu'il ne traite plus seulement des modes ou des vitesses de déplacements, critères somme toute relativement aisément mesurables et donc relativement « objectifs », mais s'intéresse aussi désormais à leur « légitimité » :

« Puisque les infrastructures viaires dans les centres anciens ne peuvent être redimensionnées, il faut nécessairement passer par une sélection des usages pour réduire la congestion. Cette question de la légitimité des trafics est centrale dans le dispositif des Plans de Circulation, et le restera désormais dans le traitement des problèmes de circulation en milieu urbain » [Faivre D'Arcier, 1992 : 46].

Parmi ces différents « types » de trafics, l'un en particulier est visé par ces dispositifs : le trafic dit de « transit », que Bruno Faivre d'Arcier propose de définir comme l'« usage d'une portion de voirie par un utilisateur qui aurait pu faire un choix d'itinéraire différent » [Faivre D'Arcier, 1992 : 46]. Ainsi considéré comme un trafic fondamentalement « inutile », la recherche de son éradication des lieux où il est considéré comme indésirable va occuper une place centrale au sein de ces Plans de circulation :

« Le débat sur les Plans de circulation tourne très rapidement à l'élimination du trafic dit de « transit », qui par définition traverse une zone sans s'y arrêter et qui contribue ainsi à accroître la congestion de la zone en question » [Faivre D'Arcier, 1992 : 46].

Cette notion de trafic de « transit » renvoie alors à une désignation plus « technico-politique » que « scientifique », permettant de justifier le détournement de certains usages et usagers non souhaités dans le centre-ville, au nom de sa décongestion. Les recherches de Bruno Faivre d'Arcier montrent bien comment cette nouvelle forme de réflexion sur les différents « types » de transit apparaît à partir du moment où l'on commence à s'interroger sur la « légitimité » des différents automobilistes à traverser certains espaces fréquemment congestionnés, en particulier les centres anciens, contraints physiquement et concentrant une part importante des activités économiques génératrices de déplacements (emplois, achats). C'est dans ce cadre que les deux volets des mesures précédemment évoquées que sont la piétonisation des rues commerçantes et la modération de la circulation dans les rues résidentielles de quartiers viennent prendre place. Plus qu'un cadre, c'est en fait un véritable modèle d'organisation des circulations automobiles qu'ont participé à constituer, par ajustements successifs, ces Plans de circulation, dont Bruno Faivre d'Arcier décrit la logique :

« Le modèle d'organisation peut se décrire comme une toile d'araignée, composée d'axes radiaux à fort trafic s'articulant avec des itinéraires de contournement qui constituent des barrières de protection progressive dans l'accès au centre. Dans le cadre des Plans de Circulation, dont l'objectif se limite à la gestion du centre-ville, l'instauration d'une zone piétonne peut (mais pas toujours) former une première barrière empêchant la traversée du centre. L'adjonction d'un plan de sens uniques sous forme de boucles d'accès aux parkings de l'hyper-centre constitue une seconde barrière au transit, tout en permettant une desserte des activités centrales. La constitution d'un itinéraire de contournement par aménagement des voies existantes (sens uniques, élargissements éventuels, plans de feux) permet d'écouler le trafic

indésirable. Enfin la création de couloirs réservés sur les axes radiaux et la constitution d'axes lourds de transports collectifs ont offert une alternative TC pour les déplacements domicile-travail à destination du centre » [Faivre D'Arcier, 1992 : 49-50].

L'articulation et la mise en cohérence de toutes ces mesures aboutissent à la mise en œuvre d'un véritable « modèle spatial de dissuasion progressive », adossé à un système d'anneaux de protection successifs donnant véritablement corps à cette volonté de différencier les trafics suivant leur « légitimité » :

« Cette dissuasion progressive a pour objet une sélection des trafics en fonction de leur origine-destination par rapport aux couronnes d'urbanisation. La distinction entre *trafic interne*, *trafic d'échange*, et *trafic de transit*, se fait principalement par rapport aux différents anneaux de protection (contournement du centre, rocade inter-quartiers (voire inter-communale), déviation d'agglomération, contournement autoroutier. De cette façon, le trafic local (interne à l'un des anneaux) est privilégié par rapport à celui du transit, inutile par définition et qui doit être reporté sur les infrastructures de contournement » [Faivre D'Arcier, 1992 : 51].

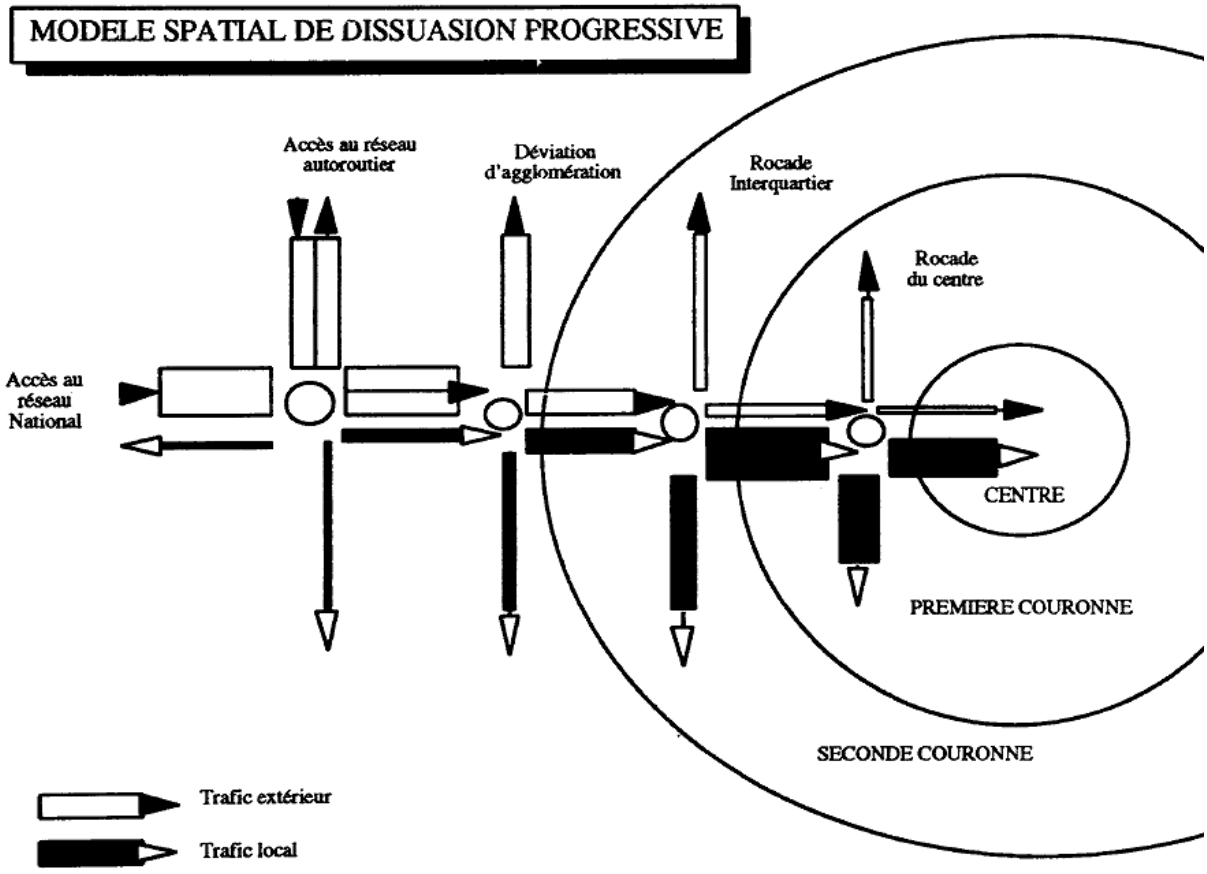


Figure 82 : Le modèle spatial de dissuasion progressive ressortant de l'évaluation des Plans de circulation mise en œuvre en France [Faivre D'Arcier, 1992 : 51].

Bruno Faivre d'Arcier émet toutefois quelques doutes quant à l'effectivité réelle de ce modèle théorique dont il juge qu'il « ne reflète sans doute pas la réalité du terrain mais plutôt l'esprit de la doctrine » [Faivre D'Arcier, 1992 : 52]. De manière plus affirmative quant à la réalité de sa mise en pratique, nous montrerons dans le chapitre suivant qu'un ensemble de recherches concordantes ont permis de consolider la plupart des éléments déjà présents dans ce modèle, tout en le précisant considérablement et en l'actualisant en fonction des évolutions des politiques urbaines en matière de déplacements, transports et mobilités.

Après avoir considérablement élargi l'échelle d'appréhension du contexte dans lequel sont venus s'inscrire ces nouveaux types d'aménagements viaires que représentent les mesures de modération de la circulation, il convient maintenant de préciser la manière dont ils ont trouvé leur place à l'intérieur de ces Plans de circulation. Bruno Faivre d'Arcier les recontextualise en les replaçant dans le cadre d'une dynamique de « retour à la rue » similaire à celle que nous avons présentée précédemment :

« Cette dérive routière dans l'aménagement des voies urbaines a donné lieu à de nombreuses critiques dans les années soixante-dix, portant sur les conséquences de cette hégémonie du trafic motorisé sur les espaces urbains. La reconquête d'une partie de la voirie s'est ainsi amorcée par le développement d'aménagements urbanistiques (traitement des places, élargissement des trottoirs, protection des piétons, espaces verts et plantations). Mais ces aménagements, souvent intégrés aux correctifs des premiers Plans de circulation, restent encore cantonnés à certains espaces stratégiques du centre, ou à titre d'expérience, dans des secteurs de banlieue résidentielle » [Faivre D'Arcier, 1992 : 52‑53].

En lien avec la localisation éminemment sélective de ces aménagements, il semble important de noter que le modèle de la ville latine radioconcentrique, pourtant reconnu comme à l'origine d'un certain nombre des dysfonctionnements ayant présidé à la création de ces Plans de circulation, est ainsi ressorti globalement conforté par ces procédures :

« En renforçant la centralité, on a ainsi accru l'attraction des zones centrales, ce qui a pu induire un trafic supplémentaire en provenance de la périphérie. La conséquence en a été parfois le renforcement de la congestion sur les axes d'accès au centre, avec pour corollaire une forte dégradation de la qualité de vie des quartiers riverains de ces axes. De véritables « couloirs d'accès » ont vu le jour, pénalisant l'activité des espaces traversés ou périphériques » [Faivre D'Arcier, 1992 : 72].

Pour Frédéric Héran, bien plus critique à l'égard de ces plans de circulation, ils témoigneraient de l'avènement d'une appréhension de la circulation urbaine comme « […] pure question d'hydraulique » où « la rue est assimilée à un tuyau et le trafic à un flux », et gérée par "une nouvelle profession, les ingénieurs trafic, [ayant] pour mission de maîtriser cet art difficile qu'est l'optimisation de ces plans. Ils officient au sein des toutes-puissantes directions de la voirie des administrations locales. Résultat : à la fin des années 1970, 200 villes ont adopté des plans de circulation grâce à 80 millions de francs de subventions de l'État » [Héran, 2014 : 90]. Ces remises en perspective nous permettent encore une fois de tempérer les discours souvent consensuels portés sur ces mesures de modération de la circulation, dont nous avons vu qu'elles se sont souvent limitées à des quartiers centraux ou péricentraux ou à la piétonisation des rues commerçantes (ou vouées à le devenir à court ou moyen terme…) de l'hyper-centre. Sans négliger la réalité de leurs effets positifs pour les usagers de ces espaces et donc de l'intérêt qu'il puisse y avoir à faire la promotion de ces modes d'aménagement, ces dispositifs ne vont pas sans s'accompagner d'interrogations sur la pertinence des échelles d'analyse généralement retenues pour leur justification et pour leur évaluation. Celles-ci, trop souvent restreintes à l'objet de

l'intervention lui-même, laissent dans l'ombre les multiples effets de reports induits. C'est ce qu'illustre assez bien ce passage tiré d'une revue de littérature récente sur les effets des aménagements, mesures et politiques se voulant favorables aux piétons dans les centres urbains, au prisme de leur contribution à un développement urbain durable :

« Plus largement, on peut aussi noter qu'il est difficile de considérer isolément les politiques de piétonisation ou de modération de la circulation automobile dans les centres-villes sans prendre en compte les stratégies plus globales dans lesquelles elles s'intègrent […]. Si de telles politiques d'aménagement des centres sont le pendant d'opérations d'infrastructures routières dans les périphéries visant à permettre un accès rapide à la ville, ne faut-il pas considérer les effets globaux de telles stratégies – qui ne remettent pas vraiment en question l'usage de la voiture à l'échelle du territoire urbain ? » [Brenac *et al.*, 2013 : 275].

Un biais majeur résiderait donc dans le fait que ce qui peut être *a priori* perçu comme une apparente résolution de problèmes ne cache en fait que leur simple « déplacement », tant les traitements évoqués se sont articulés aux évolutions d'une dynamique plus générale d'adaptation de la ville à l'automobile. A la lumière de ces différents éléments, que retenir alors de cette période des années 1960 et 1970 où apparaissent les premières véritables mesures de modération du trafic, dont cet exemple du *woonerf* constituerait une sorte d'idéal ? Des éléments de synthèse nous sont donnés par Dominique Fleury :

« Dans les années 60 et 70, de nouvelles formes d'aménagement sont apparues en centre-ville : rue-piétonne, traitement qualitatif limitant les vitesses, zone protégée par des plans de circulation évitant le transit, report de trafic sur des voies de contournement. Ces traitements ont été appliqués à des centres secondaires et à des quartiers résidentiels. A ceci, correspond un mouvement de rejet du trafic vers des voies dédiées, à différentes échelles. Le zoning est sorti conforté de cette conception. La notion de zone 30 renforçant souvent un tel modèle d'urbanisme » [Fleury, 2002b : 30].

Ces constats, comme les précédents ne manquent pas de renvoyer aux conclusions du dernier chapitre de l'ouvrage de Donald Appleyard, pour qui "*the success of protected neighborhood schemes on a city-wide scale, depends on the ability of major arteries to cope with the traffic and on improving the capacity and attractiveness of the transit system*" [Appleyard, 1981 : 317]. La mise en regard de ces deux dernières citations met bien en avant le fait que l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers centraux s'est généralement adossée à un renforcement de la hiérarchisation du réseau viaire. Celui-ci vise à une concentration des flux circulatoires motorisés sur un réseau « structurant », conçu et (ré)-aménagé pour répondre à ces nouvelles fonctions. Dans une telle optique où la dimension « sécurité routière » représente une composante forte, le point de vue des accidentologues paraît alors intéressant à mobiliser pour conclure ce chapitre et introduire les développements à venir.

En effet, il semblerait que du point de vue de l'accidentologie, les résultats offerts par ce « modèle d'urbanisme » évoqué par Dominique Fleury et renvoyant au modèle de l'"*island strategy*" [Fleury, 2002b] sur lequel nous reviendrons dans le chapitre suivant[141], soient relativement peu concluants. C'est

[141] Nous nous en tiendrons pour l'instant à cette définition donnée par Frédérique Hernandez : « *L'island strategy* consiste à protéger de l'envahissement automobile certaines parties de la ville, des îlots. Ces îlots ne représentent, en définitive, qu'une part minime de l'espace urbain au regard de la superficie des territoires urbains soumis aux nuisances de l'automobile. Réservés aux piétons et aux modes de transport non polluants, ces îlots ont pour

en tout cas ce qui semble se dégager des résultats d'une revue de littérature dirigée par Thierry Brenac et Marine Millot, traitant cette fois des « incidences des choix de planification urbaine sur l'insécurité routière » :

« Cet ensemble de résultats suggère que la dissociation du trafic de transit et des usages plus locaux de l'espace, du moins si elle est obtenue par la création d'infrastructures nouvelles, n'est pas nécessairement de nature à procurer un meilleur niveau *général* de sécurité, même si la sécurité des secteurs protégés est accrue » [Brenac et Millot, 2002 : 46].

Plus précisément encore, pour ces mêmes auteurs il apparaît que « […] les fortes améliorations de la sécurité que l'on peut obtenir sur des quartiers résidentiels sont intéressantes mais ne touchent pas les voies principales où se produisent la grande majorité des accidents et où l'on saurait généralement améliorer considérablement la sécurité » [Brenac et Millot, 2002 : 49].

Sans trop non plus nous avancer sur ces questions pour l'heure, nous pouvons néanmoins faire, au terme de cette troisième « séquence », le constat d'un relatif désintérêt de la part des acteurs de l'urbanisme pour les grands axes de circulation en milieu urbain. Ils sont en effet apparus, au moins pendant les premiers temps d'un « retour à la rue », comme les voiries sacrifiées sur l'autel du bon fonctionnement d'un « urbanisme de secteurs » d'inspiration « insulaire » et concentré sur la question de l'accessibilité automobile. A ce titre, le prochain temps des mesures de modération de la circulation sera bien celui de leur transposition aux « grandes voiries », pour des résultats souvent largement aussi probants que ceux obtenus sur les voies de desserte, mais dont les enseignements ont eu, à notre sens, plus de mal à véritablement « percoler » en vue de leur généralisation. C'est à ces voies que nous allons plus particulièrement nous intéresser dorénavant, derrière le terme de « rues artérielles » que le *Chapitre 4* sera l'occasion de définir plus précisément, et qui constitueront bien, *in fine*, notre véritable objet de recherche.

Plus précisément elles seront d'abord abordées au travers de deux exemples qui semblent fondateurs des nouvelles approches en la matière. Le premier sera constitué de la démarche interministérielle expérimentale « *Ville plus sûre, quartiers sans accidents* ». A propos de celle-ci nous chercherons à montrer qu'elle s'inscrit dans le cadre d'une transition entre un urbanisme viaire fondé sur des référentiels d'ingénieurs empreints de « standards » et de « normes » et un second plus transversal, ouvert, et surtout « situé », qui préfigure de certains des principes dont se sont revendiqués, parmi les premiers, les tenants des démarches de « projet urbain ». A ce titre, sa mise en application à Barcelone s'imposera durablement comme un idéal en matière de planification et d'aménagement viaire aux yeux de nombreux urbanistes. Néanmoins, parallèlement à cet avènement des démarches dites « de projet », faisant aujourd'hui encore office de « panacée » dans le champ de l'aménagement viaire pour réussir à sortir du carcan des approches sectorielles, un certain nombre de travaux concordants mettent en évidence l'avènement d'un modèle générique d'organisation des circulations à l'échelle européenne. Le recoupement de ces deux tendances ne va ainsi pas sans poser question. Car si d'une part la montée en force du projet induit une certaine « inédicité » des produits obtenus, la tendance à l'uniformisation des modèles implique quant à elle une certaine part de répétition et invite, comme nous le verrons, à sérieusement nuancer le propos.

---

corollaire des rocades autoroutières successives dont la double fonction est de protéger l'îlot et d'irriguer la ville » [Hernandez, 2003 : 204].

Cette tendance concrète à l'uniformisation se fait en faveur d'un modèle générique d'organisation des circulations. Il peut être lui-même appréhendé comme la résultante spatialisée de la superposition de deux modèles cognitifs appliqués à la question de l'organisation des transports urbains : la « stratégie d'îlots » déjà évoquée, et celui de la « ville européenne patrimoniale » identifié par Anne Grenier[142]. Toutefois, cette tendance ne fait pas l'unanimité et un certain nombre d'éléments et d'auteurs invitent à sa reconsidération. Se joue alors une confrontation entre deux grandes tendances urbanistiques opposant les partisans de cet urbanisme que l'on pourrait qualifier d'« insulaire » et reposant sur une forte hiérarchisation du réseau viaire, à ceux qui se positionnent en faveur de villes plus « passantes » [Mangin, 2004 : 312‑350 ; Masboungi, 2008], « poreuses » et « isotropes » [Secchi et Viganò, 2011]. Autant de notions ayant pour point commun d'aller dans le sens d'une « re-hiérarchisation » du réseau viaire tendant vers une moins importante spécialisation des infrastructures et des flux. Ces propositions qui demeurent encore très attachées à leurs auteurs constituent à nos yeux les figures projectuelles émergées de tendances plus largement partagées par ailleurs dans le champ de l'urbanisme, et notamment chez les auteurs qui se revendiquent d'un urbanisme « durable ». Nous montrerons ainsi en quoi la question du rôle à attribuer à ces rues artérielles constitue une des principales pierres d'achoppement des débats générés par ces alternatives, du fait notamment que ces dernières représentent un levier essentiel pour repenser la hiérarchie viaire conventionnelle évoquée dès le *Chapitre 1*.

Enfin, il s'agira de replacer plus généralement la rue face aux différents enjeux auxquels elle est actuellement confrontée. Ce sera en particulier l'occasion de conclure cet état des lieux des diverses manières dont ont pu être appréhendés, articulés et classifiés les différents types de rues dans l'histoire des théories de l'urbanisme, par un « état des liens », traitant des potentialités offertes par celles-ci en vue de contribuer à des recompositions plus « durables » des territoires urbains par l'intermédiaire des espaces publics.

[142] Très succinctement, celui-ci s'articule autour de « la représentation d'une ville dense, attractive et dont l'étendue doit être limitée » [Hernandez, 2003 : 206].

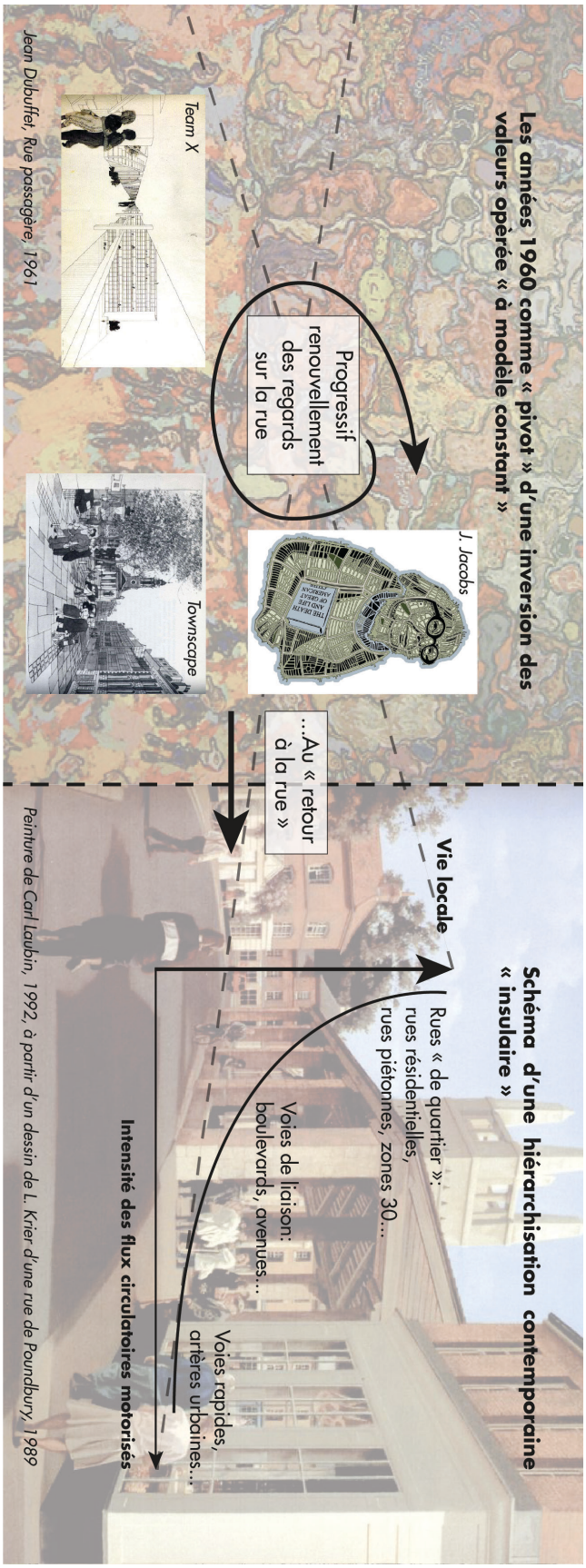


Figure 83 : Un « retour à la rue » ayant profité aux voiries les moins affectées par les flux circulatoires motorisés, mais opéré à « modèle constant » en parallèle au développement d'une hiérarchisation contemporaine « insulaire » (réalisation : Benoit Romeyer).

Chapitre 4 - Des projets aux modèles, un regain d'intérêt pour les grands axes de circulation faisant ressortir la « rue artérielle » comme « angle mort » des modèles d'organisation du réseau viaire et enjeu émergent de l'urbanisme contemporain

> *« Le retour à la rue auquel on assiste aujourd'hui, est le retour à la rue multiple, à la rue fréquentation. Mais dans quelle mesure peut-on supporter et concilier cela avec la circulation mécanique ? La pensée en termes de tension et de contradiction plutôt qu'en termes de spécialisation me semble le grand progrès actuel. Comme souvent en urbanisme, dès que l'on se contraint à des définitions strictes d'usages et de fonctions, on se trompe. On aboutit à une catastrophe, pour une bonne raison, qui est une raison intellectuelle, c'est qu'on n'arrive pas à couper le phénomène urbain, qui est précisément le contraire d'une division par catégories ou par secteurs. Il y a une ville à partir du moment où c'est à la fois ludique et industriel, piétonnier et mécanique. Les véritables problèmes urbains sont des problèmes d'articulation et non des problèmes de division. La question qui subsiste est : comment maintenir la fréquentation urbaine, disons piétonnière pour simplifier, sans trop la couper de la circulation mécanique ? » [Roncayolo, 1993 : 36-37].*

Les objectifs de ce quatrième chapitre sont doubles : il s'agira de conclure notre réflexion autour de la place et des rôles attribués à la rue dans le temps long des théories de l'urbanisme tout en affirmant la « rue artérielle » comme objet de la présente recherche, en tant qu'enjeu récurrent de celles-ci et potentiel support de projets pouvant ouvrir à de nouvelles manières plus « durables » de recomposer les villes et les agglomérations.

Notre but sera ainsi dans un premier temps de « boucler la boucle » du retour sur l'histoire de l'urbanisme et de ses théories entrepris depuis le *Chapitre 1* sur la base d'une interrogation par rapport aux tenants et aboutissants de la dénonciation d'une confusion entre route et rue qui apparaît toujours comme une ligne de force marquante des débats contemporains sur la rue et les manières de composer un réseau viaire. Cette quatrième et dernière « séquence », sera par ailleurs l'occasion de traiter de ce qui peut sembler constituer les deux principales transformations connues par l'urbanisme au cours des dernières décennies : l'avènement des démarches dites de « projet » et la montée en force des enjeux du renouvellement urbain et du « développement durable ». Nous chercherons alors à comprendre la manière dont ces nouvelles tendances ont pu (ou non) aboutir à de nouveaux modes et modèles d'aménagements et d'organisation du réseau viaire. L'affirmation quelque peu « tardive » de notre véritable objet de recherche, résulte quant à elle de l'ambition affichée d'en proposer une construction progressive. Il s'est agi de justifier la démarche qui a amené à le considérer comme judicieux et, d'une certaine manière, « légitime », en tant qu'objet d'une investigation urbanistique plus poussée sur la base de cas d'études, telle qu'opérée dans la seconde partie de cette thèse.

Pour assurer la transition avec le chapitre précédent, nous en reprendrons temporairement le fil rouge constitué par les mesures de modération de la circulation. Celui-ci se concluait autour du fait que les Plans de circulation, dont les termes « fluidité » et « sécurité » constituaient les maîtres-mots, se sont adossés à un modèle général d'organisation qui ne témoignait au final que de peu de considérations pour le réseau dit « magistral ». Principalement traité en tant que simple « espace servant » destiné à accueillir les flux dit « de transit » desquels il était souhaité de préserver le réseau secondaire ou « de desserte », il

est par la suite apparu comme faisant l'objet de nombreux dysfonctionnements, notamment en matière de sécurité routière du fait aussi qu'il a pu s'inscrire en rupture avec certains modes traditionnels d'organisation urbaine :

« […] Cette conception hiérarchisée du réseau induit un modèle urbain dans lequel la voie structurante entoure le quartier. Ce modèle a explicitement servi de référence lors de la conception des villes nouvelles et a contribué à enserrer des espaces souvent monofonctionnels dans des routes qui en constituaient la frontière. Un tel modèle est également utilisé pour traiter la circulation dans des quartiers anciens. Il en résulte des situations paradoxales et dangereuses : lorsqu'un quartier s'était développé à partir d'une voie importante, celle-ci supporte très souvent beaucoup d'activités de commerce, loisir ou service, tandis que les techniques routières tendent à y privilégier la circulation d'importants flux de véhicules » [Fleury, 1998 : 69].

Ce point d'arrivée du chapitre précédent constituera donc notre point de départ pour poursuivre ce fil de l'histoire du développement des mesures de modération de la circulation, dont il reste à évoquer le troisième temps [Kjemtrup et Herrstedt, 1992], caractérisé par leur application aux « grandes voiries », traversées de village, pénétrantes et/ou voies structurantes en milieu urbanisés. L'exemple français le plus probant et représentatif demeure le programme expérimental « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », mené sous l'égide du CETUR dans les années 1980. Sa présentation amènera à traiter de l'essor concomitant des démarches de projets dans le champ de l'urbanisme, dominé en France par la notion de « projet urbain » et pour lesquelles l'exemple barcelonais fera pendant longtemps figure de « modèle » de référence. Cette notion de « modèle », si importante dans le champ de l'urbanisme, sera d'ailleurs au cœur du deuxième temps de ce chapitre dans lequel nous préciserons les caractéristiques du modèle actuellement dominant en matière de planification et d'organisation d'un réseau viaire d'agglomération. Nous nous appuierons pour cela sur l'analyse d'un concept urbanistique dont la « trajectoire » nous a paru illustrative de la transposition de ces transformations de fond à l'aménagement viaire : le boulevard urbain. Ceci permettra d'assurer la transition avec la troisième partie, consacrée à la justification de la « rue artérielle » comme objet central de cette recherche, de par sa capacité à ouvrir à des réflexions renouvelées sur l'organisation du réseau viaire, et sur sa hiérarchisation en particulier. Enfin, une fois les contours de cet objet d'études plus clairement définis, nous clôturerons cet état de l'art par une mise en perspective des potentialités pouvant être associées à la rue dans un contexte prônant le renouvellement urbain et le développement durable. Nous nous proposerons de les différencier au regard des diverses formes de « liens urbains » autour desquelles celles-ci peuvent être amenées à s'exprimer dans les villes.

1. Une transposition des mesures de modération de la circulation aux grandes voiries articulée à un renouvellement plus général du champ de l'aménagement viaire par l'émergence des démarches de projet

a. Le programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », ou quand la modération de la circulation va à la rencontre des axes structurants

Entre le début des années 1960 et la fin des années 1970, les mesures de modération de la circulation se diffusent progressivement à travers l'Europe comme mode d'aménagement qualitatif de l'espace répondant à des enjeux combinés d'amélioration du cadre de vie et de sécurité routière. Au cours du chapitre précédent, nous avons néanmoins pu constater que ces mesures ont d'abord été principalement appliquées à des portions très limitées de l'espace urbain, généralement le centre-ville et certains quartiers résidentiels centraux et péri-centraux, en rejouant localement le modèle de la « rue-village ». Celles-ci se sont par ailleurs adossées à des plans de circulations coercitifs visant à limiter le trafic traversant ces espaces ainsi « sanctuarisés » pour le reporter vers un réseau structurant (ré)aménagé dans ce but. Cette solution a pu localement aboutir à des résultats intéressants sur ces deux volets mais impliquant un fort investissement des pouvoirs publics dans la transformation du réseau de desserte. Néanmoins, à partir du début des années 1980 en France, dans un contexte de Trente Glorieuses finissantes et de décentralisation émergente, cette réponse a été remise en cause pour des raisons liées à une recherche de meilleure « efficacité » de l'action publique dans le domaine de la sécurité routière qui a par ailleurs fait l'objet d'importantes mesures règlementaires durant les années 1970 :

"*Traffic calming on local roads was relatively expensive. In view of the short supply of money, particularly in the public sector, many people found that after the second oil crisis in 1979, the money was better spent on improvement in traffic roads where accidents were more frequent*" [Kjemtrup et Herrstedt, 1992 : 61].

C'est donc dans une situation de crise économique naissante et de montée dans l'agenda politique des questions de sécurité routière[143] que les mesures de modération de la circulation se verront expérimentalement transposées à de nouvelles typologies de voies. Ayant déjà d'une certaine manière « fait leur preuve » sur des réseaux de voies résidentielles de desserte à relativement faible enjeu de ce point de vue, elles seront testées sur des voies de niveau hiérarchique plus élevé. Là encore, les résultats

[143] Avec pas moins de 17000 tués sur les routes cette seule année, 1972 a ainsi représenté un pic historique en matière d'accidentologie, entraînant la création d'un Comité interministériel à la sécurité routière. Comme l'explique Denis Moreau, fondateur et actuel vice-président de l'association Rue de l'Avenir, « Il faudra attendre le début des années 1980 pour que les familles de victimes se regroupent, que ce soit au sein de l'association des familles des victimes des accidents de la circulation (AFVAC) et ou de la Ligue contre la violence routière, et mettent en cause l'indulgence des tribunaux, notamment en cas d'accidents dus à la vitesse ou à l'alcool. On assiste à un tournant dans cette acceptation sociale. Le Délégué à la sécurité routière, Pierre Mayet, entend ces réactions et engage une politique publique volontariste avec la mise en place de programmes d'actions très importants. En 1982, c'est le programme « Réagir » (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier) : en impliquant tous les acteurs concernés par ces drames de la route, cette démarche permet de créer une mobilisation sociale sur le phénomène des accidents mais aussi d'aider à mieux comprendre leur généalogie » [Moreau, 2010 : 3].

se sont avérés particulièrement probants en matière d'accidentologie, comme l'illustre bien ce bilan synthétique dressé par Thierry Brenac des résultats obtenus par ces opérations à l'échelle européenne :

« A partir des années 1980, les expériences danoises, françaises et allemandes ont montré que de telles opérations étaient aussi réalisables et efficaces sur des axes importants (pénétrantes, routes principales traversant des agglomérations, etc.), même sans réduction du volume de la circulation automobile et en l'absence de toute possibilité de report de trafic vers d'autres infrastructures. Il est alors apparu clairement que les seules modifications des conditions de circulation, et en particulier, la réduction des vitesses engendrées par l'aménagement, suffisaient à produire des effets massivement favorables, en matière de sécurité notamment (réduction des nombres d'accidents corporels de l'ordre de 40 % à 60 %) » [Reigner *et al.*, 2013 : 70‑71].

Cette mise en application aux réseaux conçus pour assurer des fonctions de transit marquera le lancement de la troisième période des mesures de modération de la circulation. Parmi les lieux et figures qui lui sont fréquemment associés dans la littérature sur le sujet [voir par exemple Pharoah, 2008 : 17], deux exemples reviennent de manière récurrente : le travail pionnier d'Hans Mondermann dans les provinces du nord des Pays-Bas, diffusé et popularisé sous la bannière du *shared space* [voir notamment Hamilton-Baillie, 2008 : 167‑172 ; Vanderbilt, 2008], et ainsi que celui mené à Chambéry entre 1978 et 2004 sous l'égide de Michel Deronzier, alors directeur général des services techniques. Les aménagements viaires réalisés dans cette ville au cours des années 1980 ont en effet fortement marqué les esprits[144] dans la lignée de l'aménagement de la rue de la République qui a fait office d'acte fondateur. Ce dernier a consisté en la transformation par l'emploi de dispositifs variés (« giratoires, sinuosités, plateau piétonnier et arborisation » [Rouiller, 2008 : 5]) d'une route nationale passante, la RN6 (15 000 véhicules/jour) dont la localisation, à proximité du centre-ancien, contraignait ses perspectives d'extension (cf. *Figure 84*).

[144] Une reconnaissance toujours perceptible en France comme l'illustre l'intitulé de cet encadré tiré d'une brochure publiée par la délégation à la sécurité et à la circulation routières avec le concours du CERTU, au titre évocateur : « L'aménagement urbain à Chambéry : un quart de siècle d'avance » [CERTU et Délégation à la sécurité et à la circulation routières, 2008 : 4]. La reconnaissance du travail accompli a par ailleurs traversé les frontières nationales, comme en témoigne le fait que la 25ème journée de l'Association suisse *Rue de l'avenir* a été consacrée en 2008 à un retour sur le cas chambérien, sous le thème : « Chambéry, la ville qui a donné la priorité aux piétons ». Le bulletin de la très active association suisse *Rue de l'avenir* tirée de cette manifestation, annonce ainsi dans son éditorial : « Chambéry est précurseur en matière de zone à priorité piétonne depuis trente ans, avec les Néerlandais. Cependant, Chambéry a été plus loin en mettant en place ces zones à priorité piétonne sur des axes à forte circulation, 15 000 véhicules/jours à la rue de la République […], 30 000 sur un giratoire réalisé plus récemment. Ceci avec un résultat remarquable en matière de sécurité routière » [Rue de l'avenir, 2008 : 2]. Il semble ainsi acquis que « certaines villes comme Chambéry ont eu un rôle innovateur en France et ont longtemps pu servir de référence » [Fleury, 1998 : 71].

Figure 84 : L'exemple pionnier de Chambéry et de la route nationale RN6 réaménagée en « rue de la République » dans le cadre du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » [Groupement des autorités responsables de transport, 2000 : 61].

Au final en plus d'être original dans sa forme, le vaste plateau piétonnier mis en œuvre se révèle à l'usage « […] à la fois urbain et contraignant ; la priorité du piéton est d'une lecture évidente pour l'automobiliste qui s'adapte à ce nouveau partage de l'espace public » [Groupement des autorités responsables de transport, 2000 : 60]. Si le projet apparaît comme réussi du point de vue de sa capacité à articuler enjeux circulatoires et intégration urbaine, les évaluations opérées en matière d'accidentologie se sont de plus avérées largement concluantes vis-à-vis des objectifs fixés initialement. Ainsi, « si l'espace public est devenu plus urbain, lisible et praticable, les résultats montrent aussi la disparition des accidents depuis l'aménagement (30 accidents au cours des 10 années) » [Groupement des autorités responsables de transport, 2000 : 61].

De nombreuses autres expériences de ce type ont été menées par la suite à Chambéry, dans la lignée de cet aménagement très innovant pour l'époque dont l'une des particularités est d'avoir fait partie du programme national « Ville plus sûre, quartiers sans accidents ». Certaines des principales parties prenantes de ces transformations connues par Chambéry insistent encore aujourd'hui sur leur rôle majeur dans l'évolution des pratiques urbanistiques françaises en matière d'aménagement viaire[145]. Du fait que ce programme demeure reconnu aussi bien pour la qualité des réalisations en ayant découlé que pour les principes qui les ont conduites, il mérite alors que l'on s'y attarde.

[145] Comme en témoigne notamment cet extrait d'un texte de la principale « tête de pont » de ces transformations chambériennes, Michel Deronzier, dans lequel il revient notamment sur son contexte d'émergence : « J'ai le souvenir de l'important effet d'entraînement qu'avait eu la procédure « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » en France dans les années 85. Une forte impulsion des services centraux est déterminante pour créer les conditions favorables à la multiplication des aménagements novateurs dont nous parlons » [Deronzier, 2008 : 12].

Lancé sous l'égide du Comité Interministériel pour les Villes en 1984, celui-ci avait pour objectif d'agir sur la sécurité et la qualité de la vie urbaine par la création d'aménagements viaires appropriés. A vocation expérimentale, l'idée novatrice qu'il proposait « consistait à amener le conducteur à adapter son comportement et notamment sa vitesse en « jouant » sur la qualité et l'ambiance de l'environnement traversé. Il n'était donc pas question de bannir l'automobile ni même de remettre en cause les flux existants, ce n'était pas dans la philosophie de l'époque, mais plus modestement de modérer les vitesses » [Prémartin, 2010 : 4]. La question de la conciliation de la vie locale avec une circulation importante apparaissait comme centrale dans ce programme. En effet, « concilier circulation, sécurité et vie urbaine pose des problèmes à la fois spécifiques et complexes, en particulier dans le cas de quartiers ou de petites agglomérations traversés par des axes lourds où les conflits entre circulation et vie urbaine sont notoires. Ces problèmes ont justifié la recherche de nouvelles approches et de solutions innovantes pour la conception d'espaces de circulation plus agréables et plus sûrs » [CERTU, 1994 : 7].

Au total, ce programme a débouché sur la mise en œuvre d'une quarantaine de projets. L'évaluation systématique dont ils ont fait l'objet a permis de révéler des résultats globalement très positifs obtenus en matière de sécurité routière, et sans s'appuyer sur des reports de trafic[146]. Ces bilans ont pour ainsi dire « fait date » dans le champ de l'accidentologie en France où les réalisations issues de ce programme font toujours office de référence :

« Les mesures de modération de la circulation, reposant sur des aménagements ayant notamment un double effet de dissuasion du trafic de transit et de modération générale de la vitesse, souvent appliquées à des quartiers à dominante résidentielle, ont généralement eu des effets très positifs, sans conséquences négatives (ni positives) démontrées sur les voiries artérielles avoisinantes […]. Cependant, comme l'a montré en particulier l'évaluation du programme français « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », la modération des vitesses et l'amélioration de la lisibilité des espaces peuvent assurer à elles seules une très considérable réduction de l'insécurité routière, même en l'absence de toute diminution du volume de trafic automobile, et aussi bien sur les voiries artérielles que sur des quartiers » [Brenac et Millot, 2002 : 46‑47].

Mais au-delà de ces seuls effets obtenus par la mise en œuvre de dispositifs spatiaux adaptés, les méthodes employées ont elles aussi suscité un intérêt fort. Il est aujourd'hui reconnu que dans ces « opérations expérimentales françaises, l'utilisation d'aménagements incitant à la modération des vitesses (carrefours à sens giratoire, plateaux, réorganisation du stationnement, réduction de l'espace de circulation, etc.) s'inscrivait généralement dans des démarches plus globales d'étude et d'amélioration de la lisibilité et de la qualité de l'espace public, utilisant en outre un travail approfondi sur les matériaux de revêtement et le mobilier urbain » [Reigner *et al.*, 2013 : 71].

L'ouvrage édité par le CERTU et paru en 1994 pour présenter les résultats atteints par ce programme expose la manière dont il a cherché à aboutir à une « démarche globale » par l'intermédiaire d'expérimentations ayant « porté aussi bien sur la méthodologie d'élaboration des projets que sur les techniques d'aménagement de voirie à mettre en œuvre » [CERTU, 1994 : 11], et dont on peut relever quelques éléments marquants. Parmi ceux-ci, et dans un contexte, rappelons-le, fortement marqué par l'émergence des premières lois sur la décentralisation, Marie Prémartin, ancienne chef de projet du programme, revenant vingt ans après sur cette expérience que fut « Ville plus sûre, quartiers sans

[146] Les évaluations opérées dans le cadre de ce programme ont ainsi révélé que « le risque d'accidents a été réduit de 60% dans les lieux traités, les vitesses moyennes et surtout excessives ont été réduites » [Fleury, 1998 : 71].

accidents », insiste pour sa part sur la double recherche d'une large diversité d'approches et de disciplines au sein des équipes de projets mobilisées et d'un ancrage local fort :

« Elle [La démarche] revendiquait l'importance des usages, de tous les usages et usagers, y compris la vie locale, au même niveau que le trafic de transit. En outre, elle faisait le pari que de tels aménagements allaient favoriser le développement local. Il fallait donc élargir la réflexion, trouver des solutions nouvelles, dépasser les clivages « ingénieurs-urbanistes ». Cette approche plus ouverte impliquait un travail en équipe pluridisciplinaire où se mêlaient urbanistes, architectes, ingénieurs, avec l'implication des élus et la participation des habitants » [Prémartin, 2010 : 4].

Cette volonté de constituer des équipes de conception avec une grande diversité de profils[147], se retrouve aussi dans les données initialement mobilisées pour leur permettre d'arriver à une compréhension transversale et cohérente de la situation initiale par la réalisation d'un « diagnostic large » :

« On a cherché à aborder le problème […] en s'intéressant non seulement aux chaussées proprement dites mais aussi à l'ensemble de l'espace public disponible, en intervenant même en profondeur sur le tissu urbain concerné. Le diagnostic concerne à la fois la sécurité objective, la sécurité subjective et les pratiques urbaines d'où le recueil de données « classiques » sur les accidents corporels, les vitesses… et le recueil de données moins « visuelles » sur les comportements, les usages par observations ou enquêtes, les perceptions, l'analyse paysagère… » [CERTU, 1994 : 11].

En ce qui concerne maintenant les volets conception et mise en œuvre des projets, deux aspects sont importants à noter. Le premier porte sur leurs principes de base volontairement innovants, et qui peuvent être regroupés en trois grands registres :

« - la lisibilité de la voie et de l'environnement, ou compréhension des lieux et usages,

- la qualité ou l'esthétique,

- la facilité de la tâche de conduite ou les caractéristiques géométriques » [CERTU, 1994 : 12].

Ainsi, malgré l'approche nécessairement technique induite par ces situations complexes où « nécessités du trafic » et développement d'une vie locale interfèrent, ressort clairement un intérêt pour l'amélioration de la lisibilité et de la qualité des espaces publics tant pour les piétons que les automobiles, incluant par ailleurs des questionnements d'ordres visuels et esthétiques qui apparaissent alors comme une véritable spécificité de cette démarche[148].

---

[147] Des équipes mixtes où la collaboration ne s'est d'ailleurs pas toujours faite sans les « accrocs » inhérents aux démarches de travail de groupe, qui plus est lorsqu'elles sont éminemment pluridisciplinaires, ainsi que le laisse entendre une étude de cas extraite d'un article paru dans la revue *Accident Analysis and Prevention* traitant de ce programme : "*The translation of the principles into design solutions was a time of conflict inside the team. The group was composed of people with very different backgrounds. Road technicians were concerned with the driver's point of view on one hand; planners embraced the pedestrian's problems on the other hand. The first group spoke in terms of flows and trajectories; members of the second were concerned about life styles and aesthetics. Concretely, this created conflicts about the width of the carriageway, installation of traffic lights, and the number of parking spaces. Financial problems made it more difficult to reach a consensus. A lot of goodwill and perseverance from all sides was necessary to set up the operation within the time frame*" [Faure et De Neuville, 1992 : 43].

[148] "*In France, planning and design emphasized covering all environmental aspects. Not only would road constructions have to be safe and secure, they must be neatly arranged and harmonious as well. Residents were invited*

Le second aspect réside dans le caractère « itératif » de la démarche, renvoyant au caractère expérimental de ces projets et se retrouvant aussi dans la manière dont ils ont pu être testés et implémentés sur le terrain. C'est ce dont témoigne là encore Marie Prémartin :

« Avant de mettre en place certains aménagements, nous n'hésitions pas à tester sur place en version provisoire les aménagements, pour éventuellement les ajuster » [Prémartin, 2010].

Un autre élément marquant des réalisations produites dans le cadre de ce programme tient à leur attention à l'« après-projet ». En effet, elles incluaient systématiquement un volet « évaluation », autour d'un traitement de données quantitatives et qualitatives, sur la base d'observations et d'enquêtes de types « avant-après », qui ont permis d'avoir du recul sur les effets, positifs et négatifs, effectivement induits par les aménagements mis en œuvre.

Finalement, au sortir de cette présentation de certains des aspects les plus marquants et innovants développés dans le cadre du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents »[149], il apparaît pertinent de développer et de mettre en perspective certains des points que cette présentation a permis d'aborder, en ce qu'ils préfigurent de tendances émergentes en matière d'aménagement viaire.

Cette transposition pour le moins concluante des mesures de modération de la circulation aux grands axes urbains semble en effet s'inscrire dans le cadre d'un regain d'intérêt pour ceux-ci, adossé à une réflexion plus générale sur la question du cadre de vie, abordée au travers des liens qui unissent ville et infrastructures, viaires en l'occurrence. Nous pensons ainsi en particulier aux opérations centrées sur la question des tissus urbains périphériques de la mission *Banlieues 89*[150], concomitante à « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » et dont l'un des mots d'ordre était de « réconcilier la route et la rue » [Alonzo, 2013 : 434]. Nous pensons aussi aux travaux menés dans le cadre d'un programme ultérieur, « Voie et ville » (1986-1990), lancé à l'initiative du Plan urbain et qui s'est explicitement inscrit dans la lignée de ces deux précédentes expériences [Perrin, 1987 : 64]. Ce dernier, dont la particularité est de se présenter à la fois comme « un programme de recherche, et un programme opérationnel d'expérimentations » [Leheis-Guillot, 2011 : 278], part du constat suivant :

« Le thème de l'articulation des voies à la ville rencontre aujourd'hui une faveur nouvelle, pour plusieurs raisons : les modes d'extension urbaine qui ont accompagné les transformations massives de la société durant les années soixante nous ont légué des dysfonctionnements urbains en série : coupures du tissu urbain, nuisances ou insécurité routière, surcoûts élevés de réparation ou de reprises d'ouvrages » [Perrin, 1987 : 64].

---

to participate in planning and design, a process which took time but which created satisfaction" [Kjemtrup et Herrstedt, 1992 : 63].

[149] Nous renvoyons le lecteur aux propos de Marie Prémartin : « Toutes ces procédures nous paraissent évidentes aujourd'hui ; elles sont devenues incontournables dans tout projet d'aménagement en zone urbaine. Mais, il faut le rappeler, avant « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », elles n'existaient pas. Elles ont été pensées, testées et validées dans ce cadre-là » [Prémartin, 2010 : 4].

[150] Association lancée en 1981 par les architectes Roland Castro et Michel Cantal-Dupart, et par la suite devenue mission interministérielle de 1983 à 1991 avec pour but « de formuler des propositions visant à faire pleinement participer les banlieues à la civilisation urbaine », *Banlieues 89* s'inscrit dans une volonté d'améliorer la vie des habitants des quartiers des grands ensembles dans les périphéries des villes au travers en particulier de leur embellissement ainsi que leur désenclavement. Par le biais de consultations et d'appels à projets, cette mission a abouti à la formulation de propositions ainsi qu'à la mise en œuvre de nombreuses réalisations dans toute la France.

Au-delà des nombreux travaux de recherche financés dans ce cadre, l'enjeu de ce programme était de « faire des projets routiers, de véritables opérations d'aménagement ». Dans cette optique, il s'est agi, à l'instar de ce que nous avons déjà pu voir au travers de l'opération « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », « d'une part, de tester concrètement les possibilités réelles de mise en œuvre d'une démarche partenariale et intégrée, et d'autre part, de créer les outils, en particulier une méthodologie, qui serait utilisable par toutes les DDE, pour en reproduire la démarche » [Leheis-Guillot, 2011 : 279]. Les enseignements tirés de ce programme « Voie et ville » apparaissent d'ailleurs assez similaires à ceux de « Ville plus sûre, quartiers sans accidents ». En effet le bilan fait sur la base des douze opérations sélectionnées dans ce cadre « a montré d'une part les difficultés et les obstacles à la mise en œuvre d'une démarche de conception intégrée de la voirie, et d'autre part les avantages de cette démarche » [Leheis-Guillot, 2011 : 279]. Ainsi peuvent être cités, du côté des avantages, un certain nombre d'éléments qui vont dans le sens d'une bonne partie des éléments présentés pour la démarche « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », comme par exemple : « […] l'intérêt des démarches partenariales, avec la dynamique collaborative qui se met en place et permet de faire aboutir par le consensus ; l'acceptabilité très forte de ces projets, du point de vue des différents professionnels et surtout du point de vue des riverains ; et la réussite de l'intégration urbaine » [Leheis-Guillot, 2011 : 279]. Les difficultés rencontrées ont, quant à elles, découlé d'une gestion de projet complexe, induite par la présence de plusieurs maîtres d'ouvrages, en termes notamment de partage des responsabilités, de coordination et de répartition des coûts[151].

Même si d'autres exemples auraient pu être mobilisés[152], les différentes démarches présentées, de par leur caractère « institutionnel » et volontairement innovant, illustrent assez bien cette amorce de renouveau de la question de l'aménagement des axes structurants en milieu urbain, qui constitue l'élément-clé de ce chapitre. Elles peuvent de plus rétrospectivement accréditer l'idée que la démarche « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », constitue bien un premier jalon de l'introduction progressive en France de ces nouvelles démarches dites de « projet » dans le domaine de l'aménagement viaire, et des grandes voiries urbaines en particulier. Ces nouvelles approches de l'aménagement viaire s'inscrivent en effet plus généralement dans le cadre d'un renouvellement des méthodes de l'urbanisme. Opéré autour d'un renouveau de la question du projet, il s'est notamment traduit par l'apparition, au cours des années 1980 de la notion de « projet urbain » sur laquelle nous reviendrons au cours de ce chapitre. Mais, avant de rentrer plus directement dans ces évolutions de fond connues par le monde de

[151] Les obstacles institutionnels à la mise en œuvre de ces projets, peu abordés jusqu'alors, ressortiront de manière plus nette lors de l'étude de cas du boulevard urbain sud de Nîmes proposée plus loin dans ce quatrième chapitre.

[152] Nous pensons notamment à l'ouvrage de l'architecte et chercheuse suisse Lydia Bonamoni *Le temps des rues* paru en 1990. Ce livre qui s'apparente à un véritable guide d'aménagement de rue, est ainsi divisé autour de trois grands types de voies : les « rues de quartiers », les « routes principales », et enfin les « traversées de localités ». Certains éléments posés dans le texte introductif de la seconde catégorie nous semblent particulièrement significatifs et pertinents au regard des préoccupations qui nous animent ici : « Les axes principaux supportent 70 à 85% du trafic urbain. Devant ce constat, la plupart des spécialistes se résignent : « modérer la circulation dans les quartiers, oui, mais sur les axes principaux, il n'y a rien à faire. » A l'inverse, d'autres spécialistes considèrent que c'est précisément sur ces axes principaux qu'il faut rechercher des améliorations en priorité, car tous les problèmes, le bruit, la pollution de l'air, les accidents s'y trouvent concentrés. […] De nombreux exemples démontrent que des améliorations sont possibles. Bien sûr, il ne s'agit pas de « modérer la circulation » comme dans les rues de quartiers, mais il existe des mesures dites « compensatoires ». Sans vraiment réduire la capacité d'écoulement du trafic, ce type d'aménagement améliore considérablement les conditions faites aux piétons et, plus généralement, la qualité de la vie sur ces axes principaux. Si, en plus, l'on envisage une réduction du trafic, les possibilités de réaménagement deviennent plus nombreuses » [Bonanomi, 1990 : 63-64].

l'urbanisme, il paraît pertinent de revenir sur l'exemple de Barcelone en tant que ville « paradigmatique » de la montée en puissance de ces nouvelles approches du projet appliquées au domaine de l'aménagement viaire. De nouvelles approches dont le développement s'est aussi avéré concomitant à celui du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » en France.

En effet, le réseau viaire a été un objet d'intervention majeur dans les nombreuses transformations qu'a connues la ville en quelques années, et qui ont, à partir des années 1980, participé à faire de Barcelone une, si ce n'est la « référence », de ce renouveau des pratiques urbanistiques en France et en Europe. Mais, comme nous le verrons, si Barcelone a beaucoup été étudiée et médiatisée pour ces projets d'aménagements de voirie, considérés comme exemplaires, ces derniers sont aussi le fruit d'une méthode développée à force d'expériences et de recherche de consensus entre corps professionnels. Ce dernier point va encore au-delà de l'idée développée par Ariella Masboungi dans un texte s'interrogeant sur la capacité de Barcelone à « rester la Mecque de l'urbanisme », par la seule existence d'un « humus professionnel » qui lui serait propre [Masboungi, 2010 : 20]. Ces différents éléments participent à justifier de l'intérêt que nous porterons à ce « cas d'école » du « projet urbain », et aussi marqueur d'un certain « retour en grâce » des axes de circulation lourds en milieu urbain. Cet exemple sera pour nous l'occasion d'ouvrir sur la question des « modèles » en urbanisme, en tant que terme souvent associé à cette expérience barcelonaise.

b. Le « laboratoire barcelonais » ou la recherche de référentiels communs et d'un autre équilibre des forces pour une nouvelle forme de co-production viaire

« Il faut le dire avec force : la route n'est pas l'ennemie de la ville. Dans les campagnes comme dans le milieu urbain, la voirie ne saurait être considérée que sous l'angle unique de ses fonctions circulatoires et de desserte. Elle doit se parer aussi des qualités qui en font un lieu d'hospitalité, un espace de convivialité. Pour parvenir à ce but, ou tout au moins pour tenter de concilier voirie et urbanité, Barcelone a montré la voie. Championne d'Europe du traitement de l'espace public, cette ville s'est forgée, dans les années 1990, une solide réputation pour avoir réussi une harmonieuse insertion des infrastructures routières (y compris lourdes) dans le tissu urbain. Dans les milieux spécialisés, la capitale de la Catalogne a représenté un modèle, un exemple à suivre en matière de politique de la voirie. Une nouvelle architecture de la route y est née » [Wachter, 2004 : 148-149].

En matière de renouvellement des modes d'appréhension et d'intervention sur la voirie urbaine, l'exemple des transformations connues par Barcelone au cours des années 1980 et 1990, s'impose comme une référence qui a durablement marqué le monde de l'urbanisme. A ce titre, l'expression de « Mecque des pratiques urbaines » proposée par David Mangin dans un numéro de *L'Architecture d'Aujourd'hui* de 1992 rend bien compte du statut quasi « mythique » atteint par cette « expérience de Barcelone qui constituera la référence majeure, sinon le principal modèle, pendant plus de vingt ans » [Alonzo, 2013 : 435] en matière d'aménagement viaire. De fait, la littérature urbanistique et architecturale sur ce sujet est pléthorique à un point tel que tout, ou presque, peut sembler avoir déjà été dit et écrit sur cette expérience, et notamment en France, où elle a été abondamment diffusée, étudiée et commentée.

Par rapport aux enjeux de ce chapitre, la valeur « exemplaire » généralement attribuée à ce cas barcelonais réside dans son approche conjointe des infrastructures et des espaces publics et dans sa capacité à faire dialoguer ces deux dimensions souvent opposées dans leur conception comme dans leur finalité. Au-delà de déterminants politiques et institutionnels bien connus (contexte de renouveau démocratique lié à la fin du franquisme, accompagné d'une relative stabilité politique durant la période étudiée et qui a facilité la continuité et la mise en cohérence des différents projets entrepris) qui à bien des égards ont offert un contexte propice à la mise en œuvre d'approches innovantes ayant favorisé ce rapprochement d'objets urbains *souvent* opposés, nous nous focaliserons sur les méthodes de conception et d'aménagement viaire spécifiquement développées durant cette période. Ces dernières n'ont en effet pas été sans incidences sur la qualité des projets développés et des « produits » issus de ces mêmes processus, et qui ont, en particulier, participé à forger la renommée de ce « savoir-faire barcelonais ».

En préalable à ce retour sur le développement d'une méthode barcelonaise, il convient de remettre les choses en contexte. Au sortir des années 1970 et de la période franquiste, Barcelone se présente comme une ville « marquée par les stigmates du développement urbain effréné et chaotique des Trente Glorieuses, aggravés par une très grande faiblesse des équipements et des aménagements publics ; tous les maux dont souffrent à cette époque les grandes villes européennes sont donc ici exacerbés : expansion périphérique, construction massive de logements, paupérisation du centre ancien, introduction brutale d'autoroutes urbaines, etc. » [Alonzo, 2013 : 435]. Comme le note Éric Alonzo, ce renouveau de l'urbanisme barcelonais s'inscrit alors dans le cadre du « […] passage d'un urbanisme de la croissance et de l'extension à un urbanisme de la transformation et de la réparation » [Alonzo, 2013 : 435]. Dans cette optique et pour mener à bien ce vaste chantier, l'architecte catalan Oriol Bohigas

se voit en 1979 nommé à la tête du service d'urbanisme de Barcelone, rebaptisé à cette occasion « service des projets urbains » [Bonilla, 1997 : 94].

Conformément à ce nouvel affichage, la première période d'intervention sur les espaces publics barcelonais d'une chronologie qui en compte souvent trois [Mangin, 1988 : 2 ; Olagnier, 2003 : 393], se caractérise par un foisonnement de micro-projets. C'est ce que certains ont appelé « l'ère des fragments de ville » [du titre d'un article d'Alexandre Chemetoff et Jean-Louis Cohen (1983) paru dans la revue AMC en 1983 et cité par Mialet et Fouque, 2001 : 33]. C'est à l'issue de cette période que seront formulés les principaux éléments qui caractériseront les nouveaux modes d'aménagements viaires mis en œuvre par la suite :

« De 1981 à 1984 naissent de nombreux aménagements de places publiques et de jardins, […] présentés comme les pièces d'un puzzle, c'est-à-dire des actions ponctuelles et localisées dont la signification urbaine générale n'apparaîtra que plus tard. A partir de 1984, deux échelles sont mises en œuvre, l'échelle métropolitaine et celle des quartiers, en redonnant ses lettres de noblesse au plan d'urbanisme, en proclamant bien haut que la voirie est le support de la ville, et que la recomposition de la ville passe par l'aménagement de la voie » [Werquin et Demangeon, 1998 : 61].

En plus de correspondre à la date de l'élection du socialiste Pasqual Maragall comme maire de Barcelone[153] et de la nomination de Joan Busquets au poste d'Oriol Bohigas, marquant le passage du « ponctualisme » aux grands projets » [Guy Henry cité par Bonilla, 1997 : 86][154], 1984 est aussi l'année de la tenue du séminaire de Sarrià. Ce dernier, réunissant responsables politiques, architectes et ingénieurs barcelonais, correspond à un moment fondateur de ce renouveau barcelonais, où s'est constitué le socle sur lequel se baseront les aménagements viaires futurs. Comme l'explique Éric Alonzo, « il s'agissait alors pour les services d'urbanisme, sous la houlette des architectes, d'organiser le bilan critique d'une première série d'expériences afin de dégager une base référentielle et méthodologique, commune aux différents corps professionnels, qui pourrait être appliquée aux projets à venir » [Alonzo, 2013 : 438]. Les architectes barcelonais ayant réussi à avoir la « mainmise » sur la commande publique [Bonilla, 1997 : 96][155], ils ont ainsi été amenés à progressivement « empiéter » sur les prérogatives habituelles des ingénieurs trafics, qui, de leur côté, se trouvaient face à une forte augmentation des mobilités urbaines en général, et de la circulation automobile en particulier [Werquin et Demangeon, 1998 : 70] ; une situation qui n'est pas allée sans engendrer un certain nombre de tensions entre ces deux corporations. Comme le relatent Ann-Carol Werquin et Alain Demangeon dans le cadre du volet

[153] Et qui le restera jusqu'en 1997, symbole de la forte stabilité politique évoquée précédemment.

[154] Comme le note Mario Bonilla : « Certes, la continuité de pensée est assurée dans la mesure où Busquets faisait déjà partie de l'équipe Bohigas, mais le changement d'échelle correspond aussi à la nécessité d'aborder la totalité de la ville et, en particulier, la prise en compte des inévitables infrastructures et des conflits avec le caractère particulier du site de Barcelone; le changement est quantitatif mais surtout qualitatif » [Bonilla, 1997 : 96].

[155] Mario Bonilla se déclare ainsi « […] surpris du pouvoir démesuré dont ont bénéficié les architectes qui, travaillant sur des commandes publiques, se sont imposés face aux administrations et aux ingénieurs des Ponts et Chaussées en particulier » [Bonilla, 1997 : 96]. Un tel point de vue a aussi été partagé par Ann-Carrol Werquin et Alain Demangeon qui le nuancent néanmoins légèrement, du fait que si l'« on peut probablement parler à propos de ce séminaire de Sarrià d'une prise de pouvoir des architectes sur les ingénieurs de la circulation, […] elle ne put avoir lieu que parce qu'elle se trouvait légitimée par le travail du Plan des voiries, lui-même nourri de réflexions théoriques, et parce que les architectes avaient su communiquer aux ingénieurs le besoin de garantir la dimension environnementale de la voirie, et leur avaient fait partager la connaissance historique et culturelle accumulée à propos des relations villes et voiries » [Werquin et Demangeon, 1998 : 78].

consacré à Barcelone de leurs travaux sur « les savoirs de la voie urbaine » effectués dans le cadre du programme « Voie et Ville » précédemment évoqué, c'est notamment dans le but de « dépasser confrontations et polémiques » que s'est tenu ce séminaire de travail, désormais dit « de Sarrià ». Au regard de telles ambitions, celui-ci semble rétrospectivement avoir largement tenu ses promesses, à en croire l'un des participants, l'architecte Joan Busquets. Il revient sur cet épisode à l'occasion d'un entretien avec l'architecte et urbaniste David Mangin[156] mené dans le cadre d'un dossier spécial consacré aux voies de Barcelone paru en 1988 dans la revue *L'Architecture d'Aujourd'hui* :

« A Sarrià, durant ce séminaire, nous avons créé une nouvelle relation entre gestionnaires, ingénieurs et architectes, concrétisée dans l'ouvrage sur les « *Vies de Barcelona* » [Municipalité de Barcelone, 1996]. Cela a été très important car, dans les conclusions, les ingénieurs ont accepté de garantir la dimension environnementale de la voirie. C'est une forme de Charte » [Busquets, 1988 : 8].

Un certain nombre de points de consensus autour de considérations assez fondamentales en matière d'organisation et de composition du réseau viaire et qui vont fortement conditionner les aménagements en cours et à venir vont ainsi être trouvés à cette occasion. Parmi ceux-ci figurait notamment la fixation d'un seuil de trafic admissible, aboutissant à un « objectif général de faire passer la capacité du réseau qui était de 557 000 véhicules/jour pour la ville-centre, à 900 000. Cet objectif ne vise pas la maximisation absolue afin d'éviter les blocages et la saturation. Pour chaque secteur la façon d'améliorer les conditions de circulation est envisagée de façon particulière, une partie importante du nouveau trafic concernant la ceinture périphérique » [Werquin et Demangeon, 1998 : 72]. Sur ce point en particulier, la référence à la proposition énoncée par le rapport Buchanan de l'existence d'une capacité maximale propre à un territoire donné à accueillir dans des conditions satisfaisantes un trafic automobile plus ou moins soutenu apparaît assez claire[157]. La différence tient néanmoins dans le fait que l'« aire environnementale » considérée ici se révèle être à l'échelle de la ville entière, et bien qu'il ait aussi été admis que des variations et ajustements demeurent possibles et nécessaires d'un quartier à l'autre.

Un autre élément marquant qui est ressorti du séminaire de Sarrià a porté sur le dimensionnement, ou plutôt le « calibrage » des profils en travers, autour desquels a émergé ce que certains ont appelé la « doctrine du 50/50 » [Mangin, 1988 : 3]. Cette appellation traduit le fait que pour n'importe quel type de voie, il a été considéré de manière à la fois « empirique » et « théorique » qu'une répartition idéale de l'espace serait de l'ordre de 50% de l'espace dédié à la circulation « longue distance » (et donc principalement motorisée) et 50% consacré aux autres usages de l'espace public, usages renvoyant au registre de la « proximité ». Comme l'explique David Mangin, si c'est « à force d'expériences [que] ces doctrines sont quasiment devenues quantifiables » [Mangin, 1988 : 3], elles sont aussi le produit d'un important travail d'analyse et d'« introspection urbanistique », portant tant sur les voies du plan Cerdà que sur d'autres aménagements plus récents[158]. Le *corpus* de modèles « échelle 1 »

---

[156] Le titre donné à l'entretien duquel cette citation est tiré, « Ingénieurs et architectes, les voiries de la raison », apparaît par ailleurs assez éloquent à cet égard.

[157] Voir notamment l'extrait suivant : "*The idea that within an environmental area the traffic (using the term to include stationary as well as moving vehicles) should be subordinated to the environment carries with it the important implication that any environmental area must have a maximum acceptable level of traffic. It must, in other words, have a maximum capacity*" [Ministry of Transport, 1964 : 66]. Notons que ce parallèle avait déjà été relevé par Ann-Carol Werquin et Alain Demangeon [Werquin et Demangeon, 1998 : 86].

[158] Comme l'explique Joan Busquets : « Nous avons remarqué, sans idées préconçues, que la plupart des voies qui allient efficacité de circulation et beauté du gabarit, autant dans le plan Cerdà que dans nos nouveaux projets, occupent une part égale de chaussée et de trottoir. Cela quelle que soit la façon dont nous répartissons les uns ou

ainsi dégagé a ensuite pu être confronté aux différents attendus des corporations présentes lors de ce séminaire :

« Basé sur un corpus de situations barcelonaises, mesurables et comparables, ce catalogue a permis à un collectif d'architectes et d'ingénieurs, d'évaluer de manière inductive la pertinence de différentes configurations, au regard de critères et d'aspirations les plus divers, y compris ceux de l'ordre du sens, de l'esthétique ou de l'usage qui n'étaient pas paramétrables dans une équation mathématique. Il est ainsi apparu que les sections viaires qui satisfaisaient à la fois les préoccupations des architectes et des ingénieurs étaient celles où la part de la chaussée et du trottoir étaient équivalentes, quelle que soit la largeur totale de l'emprise » [Alonzo, 2013 : 458].

les autres dans le dessin du profil de la voie avec ou sans terre-plein central » [Joan Busquets cité par Mangin, 1988 : 3].

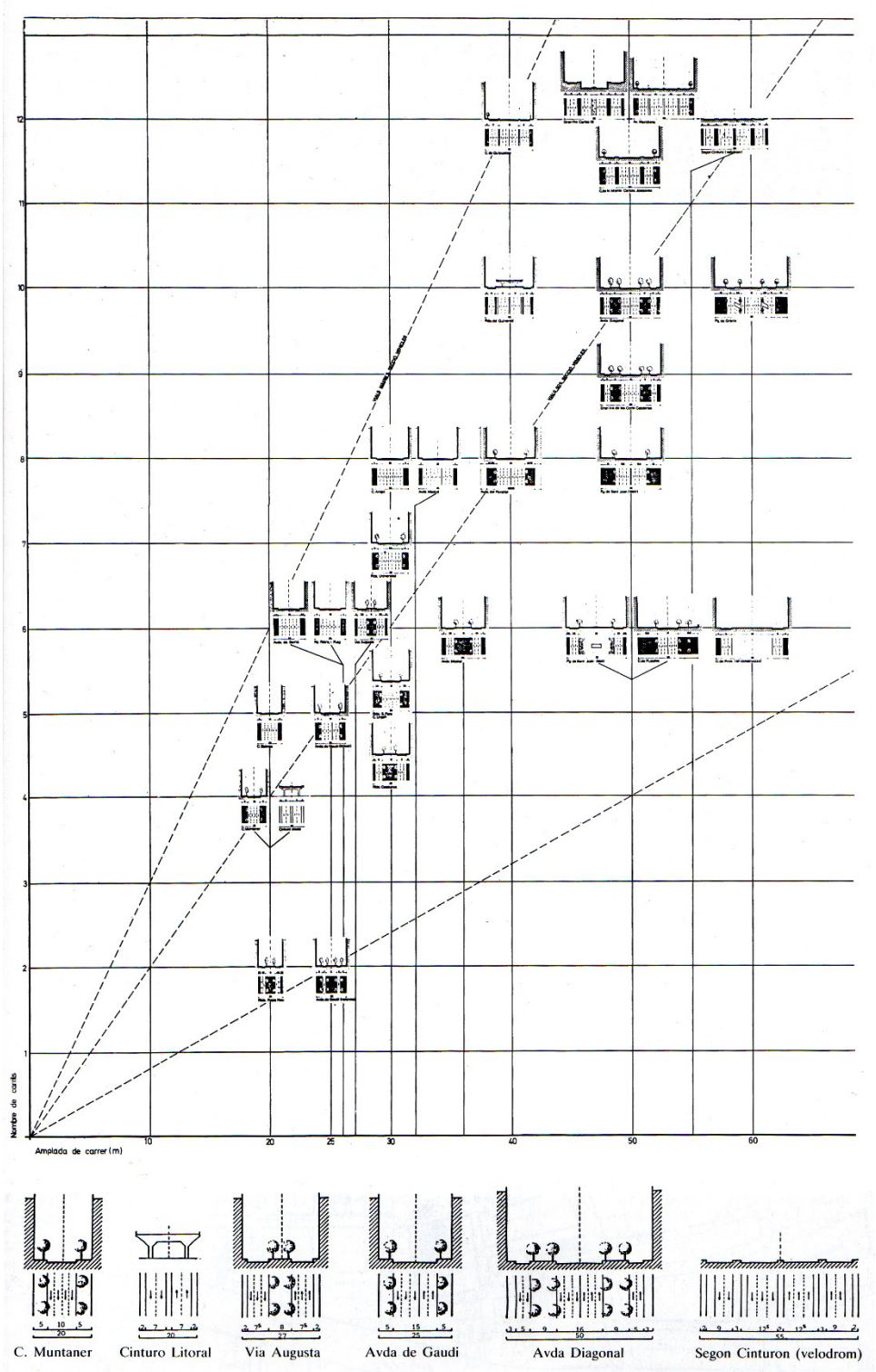


Figure 85 : Le catalogue des profils en travers de différentes voies de Barcelone présenté au séminaire de Sarrià, et classées suivant le ratio de répartition chaussée/trottoir qu'elles offrent. La ligne du centre correspond à celles qui présentent une division à parts égales de ces deux volets (et dont quelques exemples notables sont repris en dessous du graphique) ; ces dernières ayant été considérées au terme de ce séminaire comme étant les plus aptes à satisfaire aux attentes respectives des architectes et des ingénieurs [Busquets, 1988 : 11].

Au-delà de cet accord « technique », un autre point fort s'étant dégagé de ce travail de réflexion collectif tient dans la mise en avant des valeurs fonctionnelles et symboliques dont sont porteuses les rues multifonctionnelles qui parsèment la ville. Ces « voies mixtes associant un grand nombre d'usages complexes » et tout particulièrement les grands axes de circulation ont ainsi été reconnus comme les « instruments traditionnels de Barcelone » [Werquin et Demangeon, 1998 : 74]. Une légitimation qui ressort clairement à la lecture des deux premiers points des conclusions de ce séminaire :

> « 1. Les voies de base d'une ville comme Barcelone, sont l'instrument d'ordonnancement des plus importants espaces publics de la ville. Nous entendons l'ordonnancement comme la capacité globale de satisfaire d'une manière intégrée de nombreuses demandes : la qualité d'ambiance, les exigences du contexte, celles du trafic, etc. ;
>
> 2. Certaines rues et voies importantes ont été analysées précédemment comme des éléments définissant l'image et la structure de la ville et du territoire métropolitain et apparaissent comme de bons modèles que possède Barcelone (Gran Via, Diagonal,…) » [Cité par Werquin et Demangeon, 1998 : 78].

De fait, cette reconnaissance des qualités propres au réseau viaire barcelonais a amené les acteurs de ses futurs recompositions et réaménagements à considérer qu'ils ne pourraient désormais plus être appréhendés comme la « simple réponse mécaniste issue d'une ingénierie circulatoire omnipotente », et « dont les fondements scientifiques sont remis en cause », y compris par leurs propres représentants [Alonzo, 2013 : 439][159].

Ces différents points de consensus atteints, s'est néanmoins posée la question de leur traduction dans une démarche de travail, un *modus operandi* permettant de maintenir la dynamique collaborative amorcée tout en satisfaisant aux différents points de vue et attentes exprimés :

« A partir de ces éléments, une nouvelle relation entre gestionnaires, ingénieurs et architectes va être instaurée. Désormais, au lieu de s'affronter ouvertement, et parce qu'ils ont réduit les divergences existantes en acceptant d'écouter chacun le langage des autres, une méthode de travail pourra être appliquée : les architectes étudient les tracés, les replaceront dans le projet urbain. Les ingénieurs vérifieront et calculeront les propositions puis les architectes ajusteront le dessin et le profil des voies. Dans la phase d'études, l'équipe comprend deux architectes et un ingénieur auxquels s'ajoutent parfois des consultants extérieurs. Lors de la réalisation, le rapport ingénieurs/architectes s'inverse » [Werquin et Demangeon, 1998 : 76][160].

---

[159] Ainsi cet exemple cité par Eric Alonzo et repris de la traduction française des « actes » de ce séminaire [Municipalité de Barcelone, 1996 : 25] : « Considérant que les études sur la circulation « produisent des lois peu consistantes » et qu'elles sont trop souvent utilisées pour conférer « une apparence solide de « preuve scientifique » », l'ingénieur José Luis Gómez Ordoñez estime alors qu'il ne faudrait pas « s'installer dans une croyance en des procédés et des techniques aujourd'hui largement critiqués » » [Alonzo, 2013 : 439].

[160] A noter qu'en Espagne, et à Barcelone en particulier, la discipline « urbanistique » apparaît nettement moins autonomisée de l'architecture qu'en France, comme cela a pu être souligné à propos de l'émergence de ces politiques qualitatives d'aménagement urbain qui apparaissent comme « […] le fait d'une génération nouvelle d'architectes et d'urbanistes, formés dans les années 1970, marqués par les influences italiennes, françaises ou allemandes, et engagés dans les mutations politiques que connaît leur pays. À Barcelone, ils sont passés pour certains par le Laboratoire d'urbanisme, fondé en 1968 à l'École d'architecture de Barcelone par Manuel de Solà-Morales, qui étudie les formes urbaines et leur genèse. Ces approches accompagnent une redécouverte de l'histoire

Au travers de ces différentes analyses et témoignages « d'époque », on perçoit bien comment Barcelone a essayé de s'y prendre pour re-articuler ensemble les différents éléments constitutifs de la rue (espaces de circulation, espace public, support d'édification) et que le « schisme moderniste » évoqué dans le *Chapitre 1* avait conduit à une progressive association à des corporations aux prérogatives quasi-exclusives. On pourrait ainsi poursuivre le parallèle ébauché précédemment avec le rapport Buchanan, en rappelant que ce dernier se donnait pour ambition l'émergence d'un nouveau champ de conception dénommé « *traffic architecture* » ; terme, qui comme l'expliquaient ses auteurs, avait pour but de transmettre l'idée de "*buildings and buildings group being purpose-designed for the efficient handling of traffic*" [Ministry of Transport, 1964 : 68]. D'une certaine manière il nous semble que ces vœux ont ici indirectement trouvé à se concrétiser au travers de cette nouvelle « architecture de la circulation » barcelonaise où, contrairement aux préconisations émises dans *Traffic in Towns* en faveur d'un renoncement à la rue traditionnelle, celle-ci y a été ambitieusement érigée comme l'un des éléments-clés de sa nouvelle modernité :

"*Barcelona's street-based urbanism may be called 'traditional', but it never seeks to annul the formal and typological conquests of the modern movement. In Bohigas' own oblique words: This is surely one of the most interesting challenges of the new urban design. It is not trying to reorganise urban space with residential typologies borrowed from the Baroque or Neoclassicism, but to give them enough autonomy and articulation to allow cohabitation with the constructional formulae already endorsed by the modern movement*" [Hebbert, 2006 : 244].

Cette différence tient aussi sans doute au fait qu'à Barcelone, l'approche de l'aménagement des voies en lien avec les questions de circulation automobile a été développée suite à la rencontre des préoccupations des architectes et des ingénieurs du trafic autour de ces formes urbaines héritées que sont la rue et l'îlot. Il s'est moins agi de chercher à les « hybrider »[161], que d'en repenser l'articulation à ses différentes échelles [Hebbert, 2006 : 243], dans la lignée de la dialectique « voies-intervoies » déjà développée par Cerdà pour la conception de l'*Eixample* [Magrinya, 1996].

Un autre élément novateur au regard des expériences évoquées au cours du chapitre précédent peut également être tiré de ce « laboratoire barcelonais ». Il réside dans cette volonté de reconnaître à leur juste valeur les divers services rendus par les grands axes multifonctionnels[162]. Une telle

---

de l'urbanisme barcelonais, mais aussi espagnol. […] Les écoles d'architecture sont les lieux privilégiés de la réappropriation d'une longue histoire nationale de l'urbanisme » [Coudroy de Lille *et al.*, 2013 : 15-16].

[161] Eric Alonzo s'est intéressé à cette question des « hybrides », promue par l'architecte Rem Koolhass et sur laquelle il porte un regard critique pouvant assez directement faire écho à un certain nombre de reproches ayant pu être formulés à l'encontre des réalisations inspirées de cette notion de "*traffic architecture*". Il note ainsi que « cette doctrine renonce à toute tentative de modifier la conception de la voie en elle-même – autrement que contaminée par des bâtiments ou imbriquée dans ceux-ci –, puisque celle-ci est enfermée dans son statut d'ingrédient de l'amalgame, objet *as found*, pur produit d'une logique routière extérieure à l'architecture » [Alonzo, 2013 : 456]. A noter par ailleurs que ce qui s'apparente au principal représentant barcelonais d'une telle conception, la *Plaza de les Glories Catalonies*, érigée dans la perspective des Jeux Olypiques de 1992, vient d'être démolie en vue d'une remise à plat de cet espace auparavant occupé par deux passerelles routières surélevées entourant un parc urbain.

[162] Comme cela fut aussi rappelé au séminaire de Sarrià, il a ainsi un temps été « envisagé de transformer les ramblas en autoroute urbaine » [Busquets, 1988 : 8].

reconsidération s'est ainsi parallèlement accompagnée d'un refus d'une forte spécialisation fonctionnelle des espaces urbains et des différentes typologies de rues[163] :

« Alors que les Pays-Bas, montrés en exemple et ayant repris le modèle britannique [le modèle « Buchanan »], avaient opté à la fin des années soixante pour un partage de la rue qui équivalait à remplacer une priorité par une autre, c'est à dire à donner l'espace des rues secondaires à la vie locale du quartier en les appelant « cours urbaines » et en les opposant aux « zones de circulation » (grandes artères), les barcelonais cherchent à rétablir la cohabitation dans toutes les voiries et s'exercent sur deux modèles fondateurs: une voirie-équipement de quartier pour la Via Julia, et une grande voirie métropolitaine pour le Moll de la Fusta / Passeig de Colon » [Werquin et Demangeon, 1998 : 62].

[163] Il ne s'agissait néanmoins pas d'aller vers une utopique dé-hiérarchisation complète du réseau viaire, les urbanistes barcelonais estimant ainsi que « seule la réorganisation d'un réseau hiérarchisé de voiries de qualité pourrait renforcer la structure de la ville, en fonder les repères et l'image, articuler les quartiers entre eux, assurer une continuité entre le centre et les parties hétérogènes et périphériques [Werquin et Demangeon, 1998 : 69].

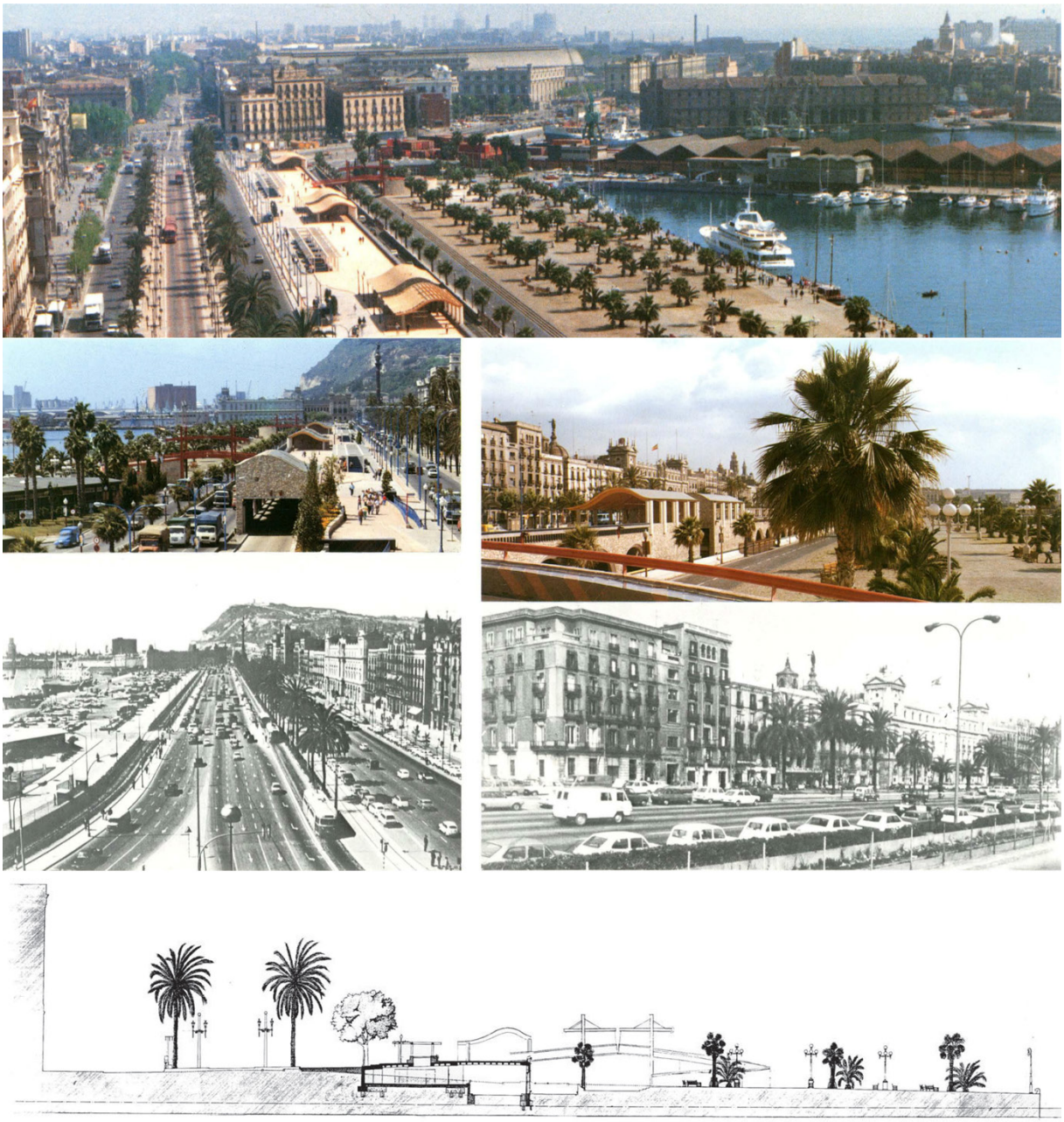


Figure 86 : Montage de différentes vues du réaménagement du Moll de la Fusta conçu par Manuel de Solà Morales i Rubió ; avec de haut en bas : photographies aériennes, photographies avant-après, et vue en coupe [Clos, 1988 : 94, 96 ; Alonzo, 2013 : 443].

Sans nous étendre sur ces opérations presque systématiquement mises en avant pour illustrer les spécificités du modèle barcelonais, et déjà largement analysées par ailleurs [voir notamment Bonilla, 1997 ; Werquin et Demangeon, 1998 ; Olagnier, 2003], il est en revanche intéressant de noter que ces deux interventions phares se sont concentrées sur des axes d'une certaine « envergure ». Leur réaménagement conforte, voire renforce, leur dimension structurante en matière de transports et déplacements tout en favorisant une meilleure cohabitation avec la vie locale environnante. Cette volonté perceptible de dépasser les modes usuels de classification du réseau viaire découle aussi du souci

d'une bonne « lisibilité » de la ville[164] qui tendrait, au moins dans les discours, à prévaloir sur les problèmes de fluidité et de congestion automobile. Joan Busquets l'expliquait ainsi à sa présentation du projet de Plan de voirie de Barcelone lors du séminaire de Sarrià :

« Le trafic a souvent été considéré d'une manière excessivement fonctionnaliste et unidimensionnelle, comme s'il s'agissait de la variable la plus importante dans la projection de la ville. A cette tendance enracinée dans le « system design » des années 60, se sont incorporées, complémentairement dans certains cas, des considérations sur les formes de voies et l'environnement, avec l'intention de diminuer l'impact négatif des programmes de voirie. Aujourd'hui, cependant, la ville qui nous intéresse ici et ailleurs, répond à des critères de conception beaucoup plus complexes dont le trafic n'est pas, en fin de compte, le plus fondamental » [Busquets, 1996 : 45].

Cette époque florissante où Barcelone s'est progressivement imposée en Europe comme « la référence de l'urbanisme contemporain dans les années 1985-1995 » [Masboungi, 2010 : 10], correspond donc aussi à une période où se sont progressivement développées et instituées de nouvelles manières d'appréhender, d'organiser, et d'aménager le réseau viaire urbain. Cela du fait, entre autres, de la mise en œuvre d'une collaboration renforcée entre ingénieurs et architectes sur les enjeux de conception et de mise en œuvre d'infrastructures pensées comme de véritables projets urbains, tout en étant « raccrochées » à un plan et des principes d'ensemble adoptés de manière consensuelle. Au sortir de cette analyse, il en ressort donc bien qu'il s'y est agi de méthodes de conduite de projets au moins autant que de projets eux-mêmes, comme nous l'explique l'historien Jean-Louis Cohen :

« Des leçons hâtives ont pu être tirées des opérations conduites à Barcelone, opposant catégoriquement - et abusivement - l'urbanisme des projets à l'urbanisme des plans, en oubliant le contexte global et la volonté de cohérence qui avait conduit à cette démarche. […] Mais c'est généralement moins un modèle de ville qu'un modèle de comportement que l'on est venu chercher à Barcelone. Ce sont moins des formes que des méthodes que l'on peut y observer et y recueillir » [Cohen, 1998 : 99].

Seront pour l'instant délaissées la question du passage d'un urbanisme de plan à un urbanisme de projets, ainsi que celle de l'existence même d'un « modèle barcelonais » dont la définition claire de son contenu continue à faire débat[165]. Il n'en reste pas moins que sa très forte diffusion à l'échelle européenne lui a permis de s'imposer comme une sorte de lieu de pèlerinage urbanistique pour les acteurs de la fabrique urbaine et comme référence « obligée » pour toute municipalité souhaitant réinvestir, voire « reconquérir » ses espaces publics - pour reprendre une terminologie qui a souvent été employée pour décrire le cas barcelonais et qui a par la suite été appliquée à toutes les villes qui ont cherché à mettre en œuvre des politiques s'en inspirant plus ou moins ouvertement [voir par exemple Gehl et Svarre, 2013 : 65‑66].

Mais, pour en rester à la dimension « projet d'aménagement viaire » qui nous intéresse véritablement ici, la question est alors de savoir ce que caractérisent plus généralement ces nouvelles

[164] Josep Acebillo, l'architecte barcelonais qui fut en charge des infrastructures et des programmes réalisés dans l'optique des Jeux Olympiques de 1992, dont les propos s'inscrivent dans une perspective pour ainsi dire plus « lynchéenne » que « fonctionnaliste » : « […] En ville, la voirie c'est une question de hiérarchie entre les voies, de relation entre les quartiers. Mais c'est aussi davantage qu'une simple question de trafic, c'est le support visuel de la ville » [Josep Acebillo dans Mangin, 1988 : 3].

[165] Voir notamment [Thornley, 2012] et les références données par ce dernier.

approches de l'aménagement viaire par le projet que ces exemples des opérations « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » et du volet aménagement viaire de la politique barcelonaise d'espaces publics nous ont permis d'introduire en même temps que d'illustrer. Nous éclairerons ces questionnements par quelques exemples de conceptualisation de ces nouvelles démarches, certains d'« époque » et d'autres plus contemporains, et autant que possible développés autour ou à partir d'exemples spécifiquement issus du domaine de l'aménagement viaire.

Derrière ce rapide tour d'horizon de quelques termes associés à ces transformations connues dans le domaine de l'urbanisme et plus particulièrement ces nouvelles manières d'appréhender la rue par le projet, il s'agira aussi de poser les bases d'une démonstration plus générale. Nous la développerons et l'illustrerons par la suite autour de l'exemple d'un objet urbain généralement considéré comme un produit assez directement issu de ces démarches novatrices : le boulevard urbain. Nous montrerons ainsi qu'en parallèle au développement de ces nouvelles approches par « projets » menant consubstantiellement à une plus grande singularité des opérations[166], car à la fois plus complexes et mieux contextualisées, les tendances de fond lourdes qui l'ont accompagné ont induit une relative homogénéisation des référentiels techniques et des modèles spatiaux permettant de les articuler et de les mettre en lien à l'intérieur des territoires urbains.

[166] Ce qui est déjà en soit une sorte de tautologie du fait que, comme le montre Jean-Pierre Boutinet, « Le contenu du projet résulte de la détermination d'une solution singulière, excluant le mimétisme intempestif, la logique répétitive, la structure bureaucratique qui génèrent un même type de solution pour tout un ensemble de situations-problèmes. La singularité de la solution exprime justement la part d'inédit dont se trouve porteur le projet » [Boutinet, 2014 : 82-83].

c. De nouvelles terminologies pour de nouvelles méthodes : du renouvellement des approches de l'urbanisme par le projet à leurs déclinaisons dans le champ de l'aménagement viaire

De nombreux qualificatifs ont été proposés au cours du temps pour qualifier le renouvellement des pratiques urbanistiques qui s'est opéré à partir de la fin des années 1970 autour de la notion de projet. Loin de prétendre à un souci d'exhaustivité, sur la question de l'évolution des modes de conception des projets, en particulier des projets d'aménagement de rues, nous nous limiterons à revenir sur les fondements qui distinguent les approches « sectorisées » des approches dites de projet (que ceux-ci soient urbains et/ou territoriaux) et/ou approches dites « intégrées ». Nous constaterons qu'à défaut d'être parfaitement synonymes, ces deux derniers termes renvoient toutefois à des logiques ainsi qu'à des référentiels communs. Du fait notamment que l'évocation d'une telle évolution ait été reprise et développée par de nombreux auteurs, elle paraît particulièrement significative et pertinente pour comprendre ce à quoi peuvent plus généralement renvoyer ces nouvelles manières d'appréhender la rue par le projet. Puis, ces transformations à l'échelle du champ urbanistique dans son ensemble seront abordées par l'intermédiaire de la notion de « management stratégique urbain » proposée par François Ascher, et pour laquelle l'auteur a lui-même donné des éléments caractérisant ses déclinaisons aux questions d'aménagement viaire. Cette réflexion sera enfin l'occasion d'évoquer les limites et les insatisfactions diverses que peut soulever, de notre propre point de vue, chacun de ces termes, expressions et concepts. Les développements et clarifications induits par ce bref panorama amèneront *in fine* à s'arrêter sur le terme de « projet d'urbanisme » que nous retiendrons pour la suite de cet écrit.

En plus de compter parmi les premiers à avoir développé, dans le champ de l'urbanisme, cette notion d'« approche sectorielle », l'architecte-urbaniste Christian Devillers s'impose comme l'un des principaux théoriciens et praticiens du « projet urbain », dont il a par ailleurs fortement participé à la diffusion. Bien que sa contribution de référence sur la question ait été publiée en 1994 (correspondant à la retranscription d'une conférence donnée au Pavillon de l'Arsenal cette même année), celui-ci a, dès la fin des années 1980, cherché à théoriser ces nouvelles approches de l'urbanisme regroupées autour du vocable de « projet urbain » en les opposant aux « logiques de secteurs » dont il constate alors la prédominance ; le passage de l'un à l'autre représentant alors la clé d'un urbanisme renouvelé, dans lequel l'attention portée aux réseaux occupe une place de premier ordre. Pour définir et illustrer les ressorts de cette « logique de secteurs », l'auteur s'appuie fréquemment sur l'exemple de l'aménagement viaire qu'il considère comme particulièrement démonstratif :

« […] chaque instance concourant à l'aménagement de l'espace se voit attribuer un secteur du territoire, qui n'est pas nécessairement sa propriété, mais sur lequel elle dispose d'un pouvoir spatial déterminant, en matière d'aménagement et de gestion. Un exemple classique est l'aménagement d'une voie. Chaque instance maître d'un réseau, comme les services de circulation, le service des aménagements piétonniers, ou celui qui plante les arbres, possède un espace en propre, conçu en fonction d'impératifs techniques et de gestion, mais également en fonction de normes juridiques. La logique de secteur est donc la projection spatiale d'un certain rapport entre la technique et le juridique. Elle est fondée sur une spécialisation de la compétence et de la responsabilité et sur une adéquation entre cette spécialisation et un découpage de l'espace. La tendance, plus que séculaire dans l'évolution de ce

processus de sectorisation et d'éclatement de l'espace, est à une spécialisation et à un découpage de plus en plus fin et par conséquent à la mono-fonctionnalité » [Devillers, 1988 : 245‑246][167].

Pour lutter contre ces logiques fonctionnalistes et les inerties stérilisantes qu'elles tendent à générer, Christian Devillers promeut en réponse la mise en œuvre des démarches dites de « projet urbain » qui, sans être l'apanage d'une profession en particulier *a priori*, constitueraient à ses yeux le « seul antidote connu à la logique sectorielle » [Devillers *et al.*, 1994 : 62]. Ainsi, à la question de savoir « Que peut faire le projet urbain face à la logique sectorielle et aux réseaux ? », Christian Devillers avance une réponse articulée autour de six points :

« Premièrement, ne pas faire semblant de les ignorer. Deuxièmement, rétablir un rapport de forces local qui interdit au réseau ou à la logique de secteur de détruire la ville. […] Troisièmement, le projet peut domestiquer la logique de secteur dans un projet unitaire de lieu. C'est toujours une question de rapport de forces. Il faut intégrer les réseaux à la conception des lieux. Il faut imaginer des lieux-réseaux. La modernité de Paris ou de Barcelone vient de ces lieux-réseaux qui ont souvent été conçus par des ingénieurs. […]. Quatrièmement, il faut installer les infrastructures dans un rapport au paysage. […] Cinquièmement, on doit penser à l'architecture des réseaux comme objets bâtis. Il faut également, sixième proposition, développer un urbanisme réticulaire au stade de la planification pour reprendre la proposition de Gabriel Dupuy » [Devillers *et al.*, 1994 : 63][168].

Au travers des propos de Christian Devillers, le projet urbain se présente comme une démarche permettant de transcender les approches sectorielles en vigueur. Leur ré-articulation au sein d'un dess(e)in d'ensemble, permet de les rendre à la fois plus cohérentes, plus efficaces, mais aussi plus attentives les unes aux autres et aux caractéristiques des lieux que leurs interventions prennent pour objet :

« […] le projet urbain n'est pas un retour à la ville ancienne, c'est au contraire une proposition de modernisation de l'appareil de production de l'espace, parce que c'est une proposition de recomposition des logiques sectorielles. Pour qu'un avion vole, il faut penser et assembler des logiques hétérogènes, des moteurs, des voilures, le confort des passagers, etc. Si les avions étaient produits dans la même logique sectorielle cloisonnée que les villes, ils ne voleraient sûrement pas. Mais, me disait récemment François Ascher, les avions n'ont plus d'ingénieur en chef. Alors peut-être que les villes ne doivent pas avoir d'architecte en chef, le problème n'est pas là, mais elles doivent avoir des projets. L'exemple de l'avion doit être aussi corrigé par le fait qu'un projet urbain est aussi une visée sur le long terme qui inclut des éléments non fonctionnels ou non programmatiques » [Devillers *et al.*, 1994 : 64].

La dialectique entre « secteurs » et « projets » proposée par Christian Devillers se retrouve également dans les travaux de David Mangin, par ailleurs aussi fortement impliqué dans le

[167] Des propos qui nous renvoient à la notion de « schisme moderniste » proposée par Stephen Marshall et évoquée dans le *Chapitre 1*.

[168] Christian Devillers fait à nouveau référence à Barcelone à l'occasion de ce cinquième point, cette fois pour son volet contemporain et en s'appuyant notamment sur certains des exemples barcelonais présentés précédemment : « Il y a de bons exemples comme le Mol de la Fusta de Manuel de Sola-Morales entre la vieille ville et le port de Barcelone, qui contient une autoroute et un parking avec une esplanade par-dessus ou bien le Nudo de la Trinidad au Nord de Barcelone où l'on a traité un échangeur comme un grand parc, ou la Via Julia... » [Devillers *et al.*, 1994 : 63].

développement et la promotion de cette notion de « projet urbain » en France[169] . En effet, dans son travail sur la « ville franchisée », ce dernier a également employé ce terme de « secteur », entendu dans un sens à la fois spatial et organisationnel. Néanmoins, à rebours de leurs plaidoyers respectifs en faveur du projet urbain, David Mangin fait le constat que plus qu'une simple « logique », le « secteur » a donné lieu à un véritable modèle d'urbanisme, l'« urbanisme de secteurs », dont la filiation a déjà été évoquée dans le *Chapitre 1*, et qui demeurerait la doctrine dominante des pratiques urbanistiques contemporaines :

« Dans l'Europe d'aujourd'hui, la division idéologique et professionnelle du travail urbain est devenue radicale : les infrastructures aux ingénieurs, les produits, les typologies et les terrains aux promoteurs, les délaissés de voirie aux paysagistes, la façade aux architectes. […] l'histoire de l'urbanisme des avant-gardes du XX^{ème} siècle relate à satiété les épisodes héroïques et les projets manifestes. En revanche, elle tend à ignorer les doctrines victorieuses dans le quotidien des aménagements, en l'occurrence l'urbanisme de secteurs. L'exemple français montre que le réseau des voies rapides s'est imposé progressivement à l'ensemble du territoire. La mobilité l'emportant sur la géographie physique, l'urbanisme de secteurs a, de la sorte, supplanté l'urbanisme de tracés » [Mangin, 2004 : 67].

Comme alternative à cet urbanisme de secteurs, l'auteur prône ainsi un renouveau de cet « urbanisme de tracés », à même de redonner « sens et hiérarchie à la ville » [Mangin, 2004 : 340]. Celui-ci, à l'instar du projet urbain, « utilise la géographie (géologie, hydrologie, topographie, paysage…) et articule tracés, voiries, découpage du sol, construction de l'espace public et règles d'édification ». Mais sa démarche doit, du fait de l'ampleur des phénomènes traités, être élargie à l'échelle de projets territoriaux. Même si peu d'éléments sont directement donnés par David Mangin quant aux méthodes de projets qui pourraient être associées à ce nouveau modèle d'urbanisme, il a toutefois précisé par ailleurs et à de nombreuses reprises à quel point l'exemple barcelonais précédemment évoqué demeure une référence pour répondre à de tels enjeux[170].

Il sera enfin également question de « secteurs » dans la prochaine terminologie orientée autour des questions d'aménagement viaire que nous aborderons. Celle-ci se fonde là encore sur une opposition : cette fois entre approches dites « sectorielles », avec ici une référence directe aux écrits de Christian Devillers[171] et approches dites « intégrées ». Non limitée à la seule question du traitement des voies, l'approche intégrée, soutenue par Frédéric Héran, porte plus généralement sur la question de la

[169] Comme en témoigne de manière évidente l'ouvrage éponyme co-écrit avec Philippe Panerai [Mangin et Panerai, 1999].

[170] Ainsi, dans un entretien donné à la revue *Urbanisme* et évoquant la question du Grand Paris, il invite, « pour sortir des logiques sectorielles » qu'il présente comme « le mal dont souffre le Grand Paris », à se souvenir de la démarche qui y a alors été entreprise : « Pour décloisonner, il faut changer de méthode. Je rappelle souvent l'exemple barcelonais. Si les Barcelonais ont pu être les meilleurs en Europe en matière de projet urbain et se renouveler constamment, c'est qu'ils ont réussi à mettre en place, après le franquisme et dans la perspective des jeux Olympiques de 1992, un système où il y a eu, par exemple, une confrontation entre les ingénieurs de la voirie, les purs « transporteurs », et un certain nombre d'architectes urbanistes comme Solà-Morales ou Bohigas. Chacun a fourbi ses arguments lors du séminaire de Sarrià. Ensuite, des séminaires ont eu lieu sous l'autorité de grands élus pour favoriser des politiques moins sectorisées » [Mangin, 2014 : 74-75].

[171] Le lien que nous avons voulu faire entre ces deux premières approches est aussi corroboré par le fait que Frédéric Héran appuie sa démonstration sur des propos de Christian Devillers [Héran, 2011 : 136].

conception des infrastructures urbaines, que ce dernier appréhende au prisme des « effets de coupure »[172] plus ou moins importants qu'elles tendent à générer [Héran, 2011 : 135‑146]. L'originalité de cette opposition-là tient dans le fait qu'elle est construite autour de la manière dont chacune de ces approches antagonistes cherche à appréhender les problèmes et à les résoudre. Ainsi, l'approche sectorielle s'inscrit clairement dans le cadre d'« une conception cartésienne », à l'intérieur de laquelle « il serait plus facile de traiter les problèmes en isolant leurs composantes, puis en les résolvant une par une » [Héran, 2011 : 136]. Mais, pour l'auteur, cette idée pourtant séduisante en théorie ne résiste que rarement à la pratique et peut même dans les faits s'avérer nocive :

« Le précepte réductionniste est pourtant erroné. Si la décomposition d'un problème en ses parties peut être une première étape analytique fructueuse, il est en revanche absurde de résoudre ensuite séparément chacune des parties au risque de graves contradictions. Car les composantes du problème sont nécessairement liées entre elles et forment un système ouvert en perpétuelle évolution […]. C'est pourquoi, seule une approche globale ou intégrée, qui tienne compte de cette double dimension systémique et dynamique a quelque chance de réussir » [Héran, 2011 : 136‑137].

A l'opposé, l'« approche intégrée », se présente comme « […] la seule approche qui permette d'envisager correctement les effets de coupure, en cherchant à intégrer la voie à la ville de façon à résorber la plupart des contradictions de l'approche sectorielle » [Héran, 2011 : 142]. En termes de méthodes, ou plus précisément de démarche, elle vise plus généralement à repositionner « l'ensemble du sujet dans la perspective du développement urbain à long terme de la cité, en travaillant sur des projets urbains où les infrastructures prennent naturellement leur place[173]. Elle oblige enfin les acteurs sinon à s'entendre du moins à dialoguer et à rapprocher progressivement leurs points de vue en acceptant de dépasser les clivages entre cultures professionnelles » [Héran, 2011 : 143]. La potentielle bonne acceptation de la réalisation d'infrastructures nouvelles, lui semble alors indissociable de leur « inscription dans un projet urbain » [Héran, 2011 : 188]. Pour l'auteur, la promotion d'une telle approche favorisant prise en compte et prévention des phénomènes de « coupure » par un traitement et/ou une conception appropriée des infrastructures de voiries aurait notamment bénéficié, en France, des apports issus des programmes « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » et « Voies et villes » précédemment cités, et dont la diffusion a été assurée par le CERTU [Héran, 2011 : 144‑145]. Ainsi, « au-delà des principes d'aménagements des infrastructures, le traitement des coupures passe par une toute autre approche de la voirie urbaine et de la ville elle-même. C'est la ville dispersée, sillonnée d'infrastructures rapides, qui est en cause. Et la ville lente et perméable, plus dense et plus accessible qu'il s'agit de sauvegarder ou de construire. Nous vivons un changement de paradigme, certes déjà bien entamé mais qui nécessitera encore des années de débats » [Héran, 2011 : 196]. Malgré ces perspectives, Frédéric Héran constate lui aussi la forte inertie des approches sectorielles et de leurs « corporatismes » associés[174].

---

[172] Frédéric Héran proposant de définir la notion de coupure de la manière suivante : « Une coupure urbaine est une emprise dont la taille ou ce qu'elle accueille perturbent les relations entre les populations alentour » [Héran, 2011 : 64].

[173] L'entretien précédemment évoqué de Christian Devillers apparaît là encore cité par Frédéric Héran à l'appui de cette affirmation, en compagnie de l'ouvrage *Projet Urbain* de Philippe Panerai et David Mangin.

[174] Celles-ci s'illustrent notamment à ses yeux par le fait que si « les urbanistes veulent concilier voies et ville en modérant les vitesses […] ils n'ont pas les arguments pour convaincre les économistes et les ingénieurs qui travaillent dans un autre monde où seule la vitesse est une source d'efficacité facilement mesurable » [Héran, 2011 : 199].

Quels enseignements transversaux peut-on alors tirer de la mise en regard de ces différents travaux traitant des différences entre approches sectorielles et approches par « projets » dans le domaine de l'aménagement des voies, en se positionnant très clairement en faveur d'un passage des premières aux secondes ? Il ressort de l'ensemble des exemples évoqués (et cela découle aussi très certainement de leur choix même), que la nécessité d'un tel changement de logique dans le domaine de l'aménagement des rues et des voies apparaît ainsi à tous ces auteurs comme un enjeu majeur de l'urbanisme littéralement « post-moderne » - les premiers écrits de Christian Devillers sur la question datant de la fin des années 1970 – mais dont les enjeux demeurent prégnants. La mise en évidence de cet enjeu est par ailleurs appuyée par l'existence d'un certain nombre de cas concluants, ayant fait la preuve qu'il était dans le monde de l'urbanisme et de l'aménagement possible de durablement rompre avec les rigidités propres aux approches « sectorielles » et/ou « sectorisées ». La référence au cas barcelonais apparaît à ce titre récurrente, voire presque systématique dans la littérature française. Ces références exemplaires ont plus généralement en commun d'être le produit d'approches de projet inscrites dans une vision d'ensemble du développement urbain mais demeurant attentives aux spécificités de leurs territoires d'intervention, et où la dimension pluridisciplinaire apparaît comme une force. Une note de pessimisme affleure cependant du fait que malgré l'existence de tels précédents, la diffusion de ces approches par projet dans la fabrique de la ville ordinaire apparaît longue et difficile ; ces quelques réalisations exemplaires ne suffisant pas à contrebalancer la réalité de la production urbaine et de ses pratiques « quotidiennes », toujours fortement marquée par ces dynamiques sectorielles et corporatistes aux inerties très fortes. Ainsi, même si les caractéristiques associées par leurs auteurs respectifs à ces notions de « projet urbain » ou d'« approche intégrée », ne se recoupent pas parfaitement, elles renvoient néanmoins toutes au besoin d'approches plus contextualisées et transversales, visibles en particulier dans le domaine de l'aménagement viaire.

Toutefois, et même si l'opposition entre approches par projet et approches sectorielles semble ainsi ne pas avoir perdu de sa vigueur dans les débats sur l'aménagement du réseau viaire et sur l'urbanisme de manière générale, ce dernier n'en a pas moins connu au cours de ces mêmes décennies un nombre important de transformations de fond. Elles se sont faites en lien notamment avec les évolutions sociétales et la demande sociale qui ont en retour induit des évolutions dans les modes de faire urbanistiques, et en particulier dans le domaine de l'aménagement des rues. C'est pour élargir momentanément la focale et nous permettre de mieux appréhender ces différentes dimensions que nous allons maintenant nous appuyer sur les travaux de l'urbaniste François Ascher, au prisme de ce qu'il identifie, pour qualifier ces évolutions, comme le passage « de la planification urbaine au management stratégique urbain », et où « la notion de projet est plus que jamais au cœur » [Ascher, 2004 : 80‑81]. Ces différents aspects et en particulier la manière dont ils se sont traduits dans le domaine de la conception et de l'organisation du réseau viaire seront développés dans les paragraphes qui suivent.

Ainsi, pour François Ascher, dans le contexte contemporain de « métapolisation »[175] caractérisé par une forte incertitude et la complexité des phénomènes associés, « la planification urbaine ne peut plus être linéaire et séquentielle, mécaniste et balistique ; autrement dit, elle ne peut plus prétendre être prévisionnelle, programmatique, systématique, impérative. Elle doit se construire sur la base d'une rationalité limitée en univers incertain » [Ascher, 1995 : 212]. Le néo-urbanisme qui en découle doit

[175] François Ascher définit la métapolisation comme un « double processus de métropolisation et de formation de nouveaux territoires urbains, les métapoles » [Ascher, 2004 : 59]. Cette dernière notion ayant elle-même été définie par l'auteur comme « l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques, ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole » [Ascher, 1995 : 34].

donc se traduire par des « démarches heuristiques, itératives, incrémentales et récurrentes ; c'est-à-dire par des actes qui servent en même temps à élaborer et tester des hypothèses, par des réalisations partielles qui réinforment le projet et rendent possibles des démarches plus précautionneuses et plus durables, par des évaluations qui intègrent les feed-back et se traduisent éventuellement par la redéfinition d'éléments stratégiques » [Ascher, 2004 : 81‑82].

Pour cet auteur, l'avènement de ce « management stratégique urbain » va ainsi de pair avec une transformation de ses outils traditionnels, et en particulier la notion de projet qui s'en trouve profondément réinterrogée, en ce qu'elle n'est désormais « plus seulement un dessein doublé d'un dessin. C'est aussi un outil dont l'élaboration, l'expression, le développement et la mise en œuvre révèlent les potentialités et les contraintes qu'imposent la société, les acteurs, les sites, les circonstances et les évènements. Le projet est également un analyseur et un outil de négociation » [Ascher, 2004 : 81]. Néanmoins, et comme le précise l'auteur, l'heure est moins aux extensions nouvelles qu'au renouvellement urbain et, « si la planification urbaine et l'urbanisme doivent être capables de s'adapter à un contexte changeant et incertain, la ville construite doit elle aussi être flexible, réutilisable, transformable » [Ascher, 1995 : 244]. Notant l'échec du projet d'organisation fonctionnelle du réseau viaire porté par les « modernes », l'alternative viendrait alors d'une redécouverte « des mérites d'une multifonctionnalité de la rue », et dont le boulevard « offre l'image historique la plus achevée » [Ascher, 1995 : 252‑253], même si le constat d'une certaine perpétuation des logiques sectorielles s'avère lui aussi partagé par François Ascher :

« Car la spécificité majeure du boulevard, c'est d'assurer simultanément, mais dans des proportions variables, toutes les fonctions de circulations automobiles et piétonnes : le transit, la desserte et le stationnement automobile […]. Une multifonctionnalité aussi large est de toute évidence difficile à réaliser aujourd'hui, mais les urbanistes parviennent peu à peu à faire reculer les logiques généralement monotechniques des services de la voirie et de la circulation, et à réintroduire une nécessaire multifonctionnalité. Encore qu'il soit très difficile de convaincre les services de l'équipement de réduire le nombre et la taille des ronds-points qu'ils imposent au nom du double impératif de la fluidité et de la sécurité de la circulation automobile »[176] [Ascher, 1995 : 253].

De tels propos témoignent là encore d'un regain d'intérêt pour les grands axes de circulation multifonctionnels urbains réinterrogés par l'intermédiaire du renouveau de cette figure du « boulevard » sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir par la suite. C'est toutefois à l'occasion de l'exposition « La rue est à nous… tous ! » proposée par l'Institut pour la Ville en Mouvement dont il présidait alors le conseil scientifique, que François Ascher est allé plus loin dans la déclinaison des transformations induites par le phénomène de « métapolisation » à la question de l'aménagement des rues et des voies. Celles-ci sont en particulier visibles dans un texte proposé par l'auteur dans le catalogue de ladite exposition, et intitulé « Le double partage de la rue ».

Même s'il n'y fait pas directement référence, le processus de métapolisation qu'il identifie induit une série de changements de fond plus spécifiques, tendant à remettre en cause le « modèle dominant

[176] Il convient néanmoins de mentionner que les ingénieurs ne sont pas les seuls à être l'objet de telles critiques de la part de François Ascher, et ainsi constate-t-il qu'« à l'inverse, il reste aussi aux architectes-urbanistes et aux maîtres d'ouvrages urbains à admettre que l'automobile n'est pas un accident survenu à la ville, ni une ennemie, mais un phénomène durable auquel le sort des villes est lié […]. Or l'architecture des espaces de l'automobile (autoroutes, échangeurs parcs de stationnement, etc.) comme l'architecture de la ville vue de l'automobile sont encore considérablement négligées. A quelques exceptions près » [Ascher, 1995 : 253].

de spécialisation fonctionnelle des rues », et entraîne de fait un changement de regard sur la multifonctionnalité des rues :

« Dans ce contexte les rues multifonctionnelles et multisociales retrouvent des vertus car elles sont des lieux de frottement sinon de confrontation avec l'autre. Pour autant la spécialisation fonctionnelle ne perd pas tout intérêt. Elle continue dans de nombreux cas de produire des économies d'échelle et d'apporter des solutions performantes à certains problèmes. Ni la voie strictement piétonne, ni l'autoroute ne sont donc appelées à disparaître. Mais elles sont réservées à des situations précises et tendent à se combiner aujourd'hui avec d'autres formes de rues, voire rendent possible l'existence parallèle de voies multifonctionnelles et multimodales. Ainsi l'enterrement d'infrastructures autoroutières urbaines, par exemple à Barcelone, Boston ou Saint-Denis, a permis de créer en surface des espaces qui réconcilient transit, desserte et activités variées » [Ascher, 2007a : 28].

La transition entre planification urbaine et management stratégique urbain s'accompagne donc pour François Ascher de nouvelles manières d'appréhender la rue, à la fois moins systématiques et plus systémiques, mais surtout plus en accord avec les transformations des sociétés occidentales et l'évolution des demandes sociales qui les ont accompagnées. Ainsi, et « dans ce contexte, les experts de l'urbanisme et des transports voient leur rôle se modifier : on ne leur demande plus de donner « la » solution, mais de mettre leurs compétences au service des négociations entre les divers acteurs, pour aider à la construction de compromis acceptables par le plus grand nombre, articulant intérêts locaux et fonctionnement d'ensemble du système urbain ». La conception et l'aménagement des rues, en devenant une question de société aux multiples facettes culturelles, sociales, économiques, environnementales et politiques, donnent de nouvelles responsabilités aux techniciens qui les dessinent, les équipent, les gèrent, car les solutions toutes faites, les modèles idéologiques, les dogmes urbanistiques sont de moins en moins utilisables » [Ascher, 2007a : 31].

Ressort alors bien de ces écrits la tendance évoquée précédemment allant dans le sens d'une toujours plus grande singularité des réponses apportées localement, entraînées notamment par la complexité croissante des intérêts que la rue met en en balance. La situation apparaît en revanche assez différente lorsque l'on s'intéresse aux modèles d'ensemble dans lesquels elles s'insèrent. A ce titre pour François Ascher, « deux grandes options « systémiques » semblent aujourd'hui se dégager. La première actualise la logique de spécialisation des rues qui a été précédemment à l'œuvre, et on peut la qualifier de moderne ou d'hypermoderne. La seconde tente de remettre en cause plus radicalement cette logique de spécialisation et essaie plutôt d'actualiser les solutions prémodernes ou de la première modernité ; c'est pourquoi on peut la qualifier de « postmoderne » [Ascher, 2007a : 29].

La première option qualifiée d'« hypermoderne » et visible dans une ville comme Tokyo se caractérise par une stratification du réseau viaire en trois niveaux, présentant chacun des rôles et des fonctions très spécifiques avec : à un premier niveau, des « rues de proximité, dominées par la fonction de desserte résidentielle », puis à un deuxième niveau, des « axes métropolitains » et permettant « à l'agglomération de bouger à grande échelle », et enfin, des « rues marchandes » aux « caractéristiques variables », mais axées sur les fonctions commerciales et le stationnement . De l'autre côté, « l'option post-moderne, prend en Europe la forme du « retour » à la ville compacte et multifonctionnelle, avec des rues aussi multifonctionnelles et multimodales que possible » [Ascher, 2007a : 29‑30]. Si le modèle parisien est cité comme exemple dans le cas européen, celui-ci s'incarne aussi de l'autre côté de l'Atlantique au travers des réalisations du *New Urbanism*. Néanmoins, comme le constate François Ascher, ces deux cas bien qu'opposés en théorie ne sont pas complètement inconciliables dans les faits.

En effet, « le modèle parisien comme celui de la banlieue américaine *new look* ne sont possibles que parce qu'ils fonctionnent à l'intérieur d'une vaste métropole pleine d'autoroutes urbaines et souvent de trains régionaux. Sans ces réseaux métropolitains, l'échelle de proximité serait incapable d'offrir le marché du travail et le bassin d'activités et d'équipements dont ont besoin ceux qui habitent ces sous-systèmes urbains. Toute une gamme de solutions existent entre ces deux modèles limites » [Ascher, 2007a : 30].

De ce tour d'horizon des travaux de François Ascher, nous en retiendrons son évocation des visions d'ensemble auxquelles s'articulent ces projets locaux, eux-mêmes toujours plus singuliers. Celles-ci tendraient en effet pour leur part à se référer à deux grands paradigmes principaux, l'un très hiérarchisé et d'inspiration fonctionnaliste, l'autre plus « égalitaire » et privilégiant la multifonctionnalité des voies qui, dans les faits, se combinent lorsqu'ils sont resitués à une échelle plus globale de fonctionnement. Ainsi voit-on déjà se dessiner une double tendance : d'un côté, un champ des possibles en matière de réponses locales qui croîtrait en dehors de tout modèle et sans véritablement connaître de limites[177] et de l'autre, des organisations d'ensemble dont les variations sont déterminées par la combinaison autour de deux modèles principaux aux caractéristiques et à la philosophie opposée. Cet oscillement paradoxal entre tendance à la « singularité » des réponses locales induites par l'avènement des démarches dites de projets et tendance inverse à la « généricité » des modèles d'organisation des circulations que nous avons fait émerger d'une manière en partie « interprétative » à partir des travaux de François Ascher, constituera l'objet de la démonstration de la deuxième partie de ce chapitre.

Elle s'articulera autour de l'exemple d'un objet technique faisant ainsi office de fil rouge : le « boulevard urbain », déjà indirectement évoqué, et qui constitue à la fois une sorte d'incarnation de ces nouvelles démarches de projet abordées précédemment et dont les paradoxes font dans le même temps écho aux tendances qui viennent d'être identifiées. Au travers de cet exemple du boulevard urbain, nous tâcherons ainsi de nous approprier ces orientations méthodologiques proposées par François Ascher :

« L'analyse des solutions choisies à chaque endroit pour faire face aux enjeux contemporains de la rue nécessite donc qu'on ne se contente pas de regarder au microscope les détails de l'aménagement de certaines rues, mais que l'on prenne aussi du recul pour comprendre dans quel système de mobilités métropolitaines s'inscrivent ces solutions. Cela ne signifie pas pour autant que les détails soient sans importance. Ils sont même la condition du bon fonctionnement du système » [Ascher, 2007a : 30‑31].

[177] Néanmoins, et même si Jan Gehl évoque l'idée d'une augmentation du champ des typologies de rues à la disposition des urbanistes depuis les années 1960 [Gehl, 2012 : 105], nous verrons dans la troisième partie de ce quatrième chapitre qu'elle demeure dans les faits toute relative, car conditionnée par une série de normes et de dogmes qui ont perduré depuis cette époque malgré les nombreuses critiques dont ils ont pu faire l'objet.

Encadré 2 : Comment appréhender et qualifier ces nouvelles approches de projet ?

Au travers d'un retour sur différents termes ayant pu être précédemment mobilisés pour qualifier ces nouvelles démarches de « projet » dans le champ de l'urbanisme, il s'agira au cours des paragraphes suivants de chercher à justifier du choix du terme de « projet d'urbanisme » qui nous est apparu, au croisement d'une confrontation entre lectures critiques opérées dans le cadre de cet état de l'art et positionnement de recherche, comme le plus pertinent à adopter pour la suite de cet écrit. Ce bref tour d'horizon débutera par la notion de « projet urbain ».

De cette « notion de substitution à la planification et au « plan d'aménagement » » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 25] que représente le « projet urbain », deux éléments apparaissent d'emblée faire l'objet d'un relatif consensus parmi la plupart de ses commentateurs :

- d'une part son caractère « flou » [Ingallina, 2010 : 7-13], « fourre-tout » [Masboungi, 1993 : 7], voire, « tarte à la crème » [Toussaint et Zimmermann, 2000 : 190], et souvent mis en lien avec le vaste panel d'objets et de modes d'interventions recouvert par ce terme, et dont l'étendue va « des infrastructures et de la dynamique du paysage aux commodités de l'espace public » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 26] ;

- d'autre part son impressionnant succès dans le monde professionnel, allant même jusqu'à être perçu par ses observateurs les plus critiques comme renvoyant à une véritable « domination sur les plans professionnels et institutionnels [qui] confine dans ce pays à l'hégémonie […] » [Fromonot, 2011 : 55].

Ces arguments peuvent plus largement apparaître comme les deux faces d'une même réalité qui, d'une certaine manière « s'auto-entretient ». Ainsi, la large diffusion connue par cette notion de « projet urbain » (notamment grâce à l'important soutien dont elle a pu bénéficier au cours des années 1980 et 1990 de la part des acteurs institutionnels), a favorisé l'extension de son champ d'application. Tandis qu'en retour, les nécessaires médiations induites par ces élargissements en ont sensiblement dilué le sens et la portée, actant de manière définitive le fait qu'il semble désormais impossible d'en « donner une définition unilatérale » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 24].

Le projet urbain a par ailleurs fait l'objet de critiques virulentes, portant principalement sur sa propension à un « formalisme » articulé autour d'un « système de valeurs essentiellement qualitatives, subjectives et esthétisantes », et ne parvenant au final qu'à produire un « effet de ville » [Genestier, 1993]. Ainsi, et plus encore qu'un mode spécifique de faire la ville, le « projet urbain », en tant qu'avatar français d'un urbanisme de composition ayant souhaité « actualiser le savoir-faire accumulé de la construction des villes afin de renouer avec une histoire mise à mal par la rupture moderniste » [Fromonot, 2011 : 52], ne serait finalement devenu aux yeux de Françoise Fromonot qu'une sorte de « curieux genre urbanistique […], mélange d'effacement parcellaire, d'historicisme formel et de cynisme immobilier » [Fromonot, 2011 : 54]. Sans développer davantage ces réserves, le « projet urbain » se présente donc plus largement comme une notion fréquemment contestée par le monde de la recherche. A l'opposé de ces dénonciations, l'emploi de ce vocable de « projet urbain » perdure dans le monde professionnel et ce, sans remise en cause notable.

Au-delà de ces diverses critiques, il convient de reconnaître le fait que cette notion de « projet urbain » a néanmoins eu une fonction « importante, historiquement significative », en raison notamment de l'enjeu de la « rencontre entre les disciplines » dont elle a été, et demeure, la porteuse

[Roncayolo, 1996][178]. De fait, et même si cette notion de « projet urbain » s'est clairement imposée dans le monde de l'urbanisme « opérationnel », sa définition semble toutefois n'avoir jamais véritablement réussi à se stabiliser pour autant. En ce qu'elle semble aujourd'hui encore s'apparenter à l'un de ces « concepts flous » dénoncés par Alain Bourdin, en tant que terme dont « le caractère très englobant […] rend facile l'affirmation péremptoire et difficile la construction d'un raisonnement circonstancié, enfin parce qu'il[s] dissimule[nt] parfois des *a priori* cognitifs sur lesquels on ne s'interroge plus » [Bourdin, 2014 : 35], le choix a alors été fait de ne pas la remobiliser ici.

Quant à la notion d'« approche intégrée », nos réticences à son égard portent sur le fait qu'elle ne donne que peu d'indications sur ce qu'elle « intègre » réellement (et donc sur ce qu'elle n'intègre pas ou partiellement) ainsi que sur la manière dont ces « intégrations » s'opèrent effectivement. Un tel enjeu de priorisation et de sélection apparaît pourtant inhérent aux démarches de projets telles que définies par certains de leurs principaux théoriciens. En effet, et pour reprendre la formule proposée par Jean-Pierre Boutinet, s'il n'y a « pas de projet sans rejet », c'est bien du fait que « le projet est l'art de faire des choix appropriés ; c'est donc l'art de rejeter […] » [Boutinet, 2014 : 88‑89]. Apparaissant alors elle aussi plus aisée à définir « en creux », qu'« en plein », cette notion d'« approche intégrée » nous semble, à l'instar du « projet urbain », renvoyer à une inscription dans une dynamique plus générale « d'adhésion à l'idéologie non-fonctionnaliste » [Genestier, 1993].

C'est en cela que la réflexion proposée par François Ascher autour de la notion de « management stratégique urbain » offre une alternative intéressante, dans le sens où elle permet en effet d'à la fois marquer sa différence avec des approches antérieures tout en rendant bien compte de certaines des évolutions structurellement connues par l'urbanisme au cours des dernières décennies. Mais, et si celle-ci peut alors apparaître comme intrinsèquement plus « descriptive » qu'« incantatoire », ce terme même de « management stratégique urbain » nous interroge néanmoins quant à son ancrage marqué au champ d'une « gestion urbaine » dont la « mue entrepreneuriale » focalise l'attention de nombreux chercheurs, généralement dans une optique plutôt « critique » de ce phénomène [pour un récapitulatif de ceux-ci, voir notamment Reigner *et al.*, 2013 : 17‑26][179]. En cela, celui-ci peut alors autant renvoyer aux évolutions dans les modes de gouvernement des villes qu'à celles des modes de conception et production des projets d'aménagement qui les transforment matériellement. Pour ces différentes raisons, plus encore que le terme de « management stratégique urbain », nous avons donc ici préféré retenir des travaux de François Ascher cette idée d'une « notion moderne de projet », elle-même au cœur de ce « nouvel urbanisme » qu'il dépeint.

[178] Patrizia Ingallina interroge ainsi le projet urbain en tant que « notion conduisant à l'ouverture disciplinaire » [Ingallina, 2010 : 100].

[179] Bien que François Ascher ait explicitement posé des réserves significatives à ce sujet : « Cet urbanisme, s'il s'inspire très largement des nouvelles approches de la gestion des entreprises ne peut pour autant transférer purement et simplement le modèle de l'entreprise au management public urbain. Certes, les grandes villes ont de plus en plus de traits communs avec les grandes entreprises […] mais la rationalité publique est différente de la rationalité privée ; l'élu n'est pas le propriétaire d'une ville ; sa maîtrise des activités est bien plus faible encore que celle d'un entrepreneur ; le projet, qui doit être le fondement du management urbain, ne se construit pas sur le principe du profit économique ; à cela s'ajoute qu'une grande ville ne forme qu'une partie d'une métapole et que celle-ci ne constitue généralement pas un seul « acteur » ou une seule organisation » [Ascher, 1995 : 235]. Ainsi « le « management stratégique urbain » prôné par François Ascher ne renvoie pas pour lui à « […] une vision libérale de la production de la ville, un abandon aux forces de l'économie » [Ascher, 2001 : 31].

C'est pour cet ensemble de raisons que nous avons finalement fait le choix de privilégier pour la suite de cette recherche l'emploi du terme relativement « neutre » de « projet d'urbanisme ». Et, si ces contours peuvent, dans une première approche recouper ceux que François Ascher associe effectivement à cette « notion moderne de projet », l'emploi que nous souhaitons en faire, renvoie plus directement aux travaux de Nadia Arab autour de la notion de « projet » en urbanisme [Arab, 2004, 2007], et qu'elle propose d'ailleurs de distinguer en trois grands types distincts : le « projet de ville » ou « projet de territoire », le « projet d'édifice », et le « projet d'aménagement urbain » [Arab, 2007]. Concernant ce dernier type auquel nous nous intéresserons plus particulièrement ici et dans la lignée des travaux venant d'être cités, Joël Idt a proposé la définition suivante qui nous semble pleinement correspondre à nos préoccupations et à laquelle nous associerons donc ce vocable de « projet d'urbanisme » ici adopté (tout en reconnaissant que ce dernier peut également renvoyer à d'autres formes et échelles de projets) :

« Un projet d'aménagement urbain peut donc être considéré comme une forme d'intervention volontaire sur l'aménagement spatial d'un morceau plus ou moins important d'une ville ou d'une agglomération, faisant l'objet d'un pilotage auquel participent des acteurs publics. Il a des conséquences concrètes sur l'aménagement de l'espace sur le territoire même du projet, mais ses protagonistes en attendent généralement des retombées sur un territoire plus large, et y voient un moyen de développer des stratégies relatives à l'organisation de la ville ou de l'agglomération dans son ensemble » [Idt, 2009 : 33].

Par cela nous avons ainsi fait le choix d'opter pour un terme à même de qualifier un mode particulier d'action sur les territoires ne pouvant être réduit au seul « projet urbain » ou à l'approche intégrée (pour toutes les raisons déjà évoquées), mais ne les excluant pas pour autant. Cette notion de « projet d'urbanisme » nous est par ailleurs apparue avoir le double mérite d'être aussi peu chargée d'*a priori* sur ses modes de mise en œuvre que débarrassée d'une quelconque valeur « performative » - deux des principales insatisfactions que nous pouvions avoir à l'encontre des autres notions évoquées.

2. Du renouvellement des outils techniques d'organisation des circulations dans un contexte de montée en puissance des démarches de projets dans le champ de l'aménagement viaire : le boulevard urbain comme révélateur d'une quête de conciliation entre référentiels urbains et référentiels techniques

Au travers de deux exemples en particulier, l'opération « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », et la nouvelle politique de voirie barcelonaise développée entre la fin des années 1980 et le début des années 1990, nous avons précédemment cherché à illustrer ce que nous considérons comme l'amorce d'une déclinaison du renouvellement des démarches de projet dans le champ de l'aménagement viaire. Dans le premier exemple, la transmission au monde de l'urbanisme des savoirs acquis dans le premier cas a pu s'opérer d'une manière assez directe et évidente par l'intermédiaire des organismes institutionnels qui ont piloté l'opération. Mais il semble important de revenir, au moins partiellement, sur la manière dont l'expérience barcelonaise a pu trouver à se diffuser en France, où elle a connu un fort écho pour s'imposer durablement comme véritable figure de référence d'un renouveau de la voirie urbaine.

La réflexion amorcée à Barcelone sur l'idée d'une meilleure insertion urbaine des grands axes de circulation s'inscrit pleinement dans cette optique. Elle a notamment été fortement promue et médiatisée au travers des travaux réalisés dans le cadre du programme « Voie et ville » précédemment évoqué et par l'intermédiaire, en particulier, de ceux d'Ann Carol Werquin et Alain Demangeon sur les « savoirs de la voie urbaine ». Ces travaux, sur lesquels nous nous sommes d'ailleurs appuyés, s'inscrivaient dans le cadre d'une ambition exprimée dans la conclusion de leur ouvrage *Boulevards, rondas, parkways… des concepts de voies urbaines*. Paru aux éditions du CERTU en 1998, il synthétise l'essentiel de leurs trois cahiers réalisés pour le compte du Plan Urbain[180], et successivement parus entre 1994 et 1995 :

« En parcourant, au fil des trois parties de cet ouvrage, plusieurs types de voiries métropolitaines, nous avons évoqué leurs formes et leur capacité à accueillir différents usages et à s'adapter aux évolutions urbaines. Après une période où, le dessin de la voirie a privilégié les fonctions de circulation et de stationnement, une réaction s'est faite jour en faveur d'un type de voie à usage multiple, privilégiant un meilleur partage de l'espace et réconciliant circulation et vie urbaine : le concept de « boulevard urbain » se développe dans nos agglomérations » [Werquin et Demangeon, 1998 : 161][181].

Il s'agissait ainsi de rechercher dans des précédents historiques notables, des modèles de « références » pouvant être remobilisées pour la conception de nouveaux types d'aménagements de voiries multifonctionnelles, plus en phase avec le renouvellement des paradigmes de l'urbanisme alors en cours, et regroupés sous la dénomination de « boulevard urbain ». Ce dernier, concept opérationnel apparu dans les années 1980 en même temps que se constituait ce « laboratoire barcelonais »[182] dont il s'est parallèlement « nourri », a su rapidement s'imposer comme une notion incontournable dans le

[180] L'un étant consacré aux voies de Barcelone, et les deux autres à des études du même type sur les boulevards parisiens et les *parkways* nord-américains.

[181] A noter que la question de l'insertion urbaine des voies est également évoquée par ces auteurs, mais de manière plus « marginale ».

[182] Ainsi, pour Ann-Carol Werquin et Alain Demangeon, « le Moll de la Fusta montrera en tant que témoin grandeur nature qu'il est possible de dépasser le débat opposant les voies ségrégatives (ou voies rapides) aux boulevards urbains » [Werquin et Demangeon, 1998 : 68].

champ de l'urbanisme. Il se retrouve aujourd'hui encore dans de nombreux documents produits par des collectivités locales. Les raisons d'un tel « succès » découlent notamment du fait qu'il a accompagné le « renouveau » d'un urbanisme en situation de crise, tant d'identité que de légitimité au sortir des Trente Glorieuses[183], et opéré en particulier, en France, autour des notions d'« architecture urbaine » [Wachter, 2004 : 150] puis de « projet urbain » – cette dernière notion pouvant à certains égards apparaître comme une déclinaison plus opérationnelle de la première. Le boulevard urbain va alors « […] connaître un succès important au sein de la profession des architectes et des urbanistes, à un moment où ces derniers construisent de nouveaux référentiels autour du concept de projet urbain » [Reigner *et al.*, 2013 : 31-32][184].

Si le boulevard urbain apparaît alors à bien des égards comme une réinterprétation française de cette expérience barcelonaise, opérée au prisme des démarches émergentes de projet urbain et annonciatrices d'un renouvellement plus général des méthodes de l'urbanisme, il a aussi profité de certains des enseignements tirés du programme « Ville plus sûre, quartier sans accidents ». La référence apparaît de manière explicite dans le guide CERTU qui lui est consacré, du fait en particulier de l'intérêt de la réussite connue par ses « aménagements visant à la modération des vitesses et favorisant la vie de quartier » (CERTU, 1998, p. 7). Ainsi, pour Frédéric Héran, les boulevards urbains, en tant que « voies qui permettent de réconcilier vie locale et circulation », s'inscrivent au même titre que cette opération, dans le cadre des démarches promues par le CERTU ayant participé à une meilleure intégration des effets de coupures et à la promotion plus générale des approches de type « intégrées » [Héran, 2011 : 144‑145].

Pour toutes ces raisons, le boulevard urbain paraît pouvoir être plus largement considéré comme l'un des avatars emblématiques de ce renouveau des modes d'aménager et d'appréhender la rue en général, et les grandes voies de circulation en particulier, opéré dans le champ de l'urbanisme autour de la notion de « projet ». De plus, et comme nous le verrons, le boulevard urbain se caractérise aussi par ses ambivalences et notamment la double lecture spatiale qu'il permet. Celle-ci fait par ailleurs assez fortement écho à la double tendance en matière d'aménagement viaire que nous avons introduite à partir des travaux de François Ascher : tendance à la différenciation croissante des réponses locales d'une part ; tendance à l'uniformisation relative des modèles d'ensemble qui les lient autant qu'ils les mettent en cohérence d'autre part. Car, en effet si on le regarde à une échelle relativement « micro » et correspondant à celle du projet d'aménagement en lui-même, le boulevard urbain se présente comme

[183] Pour reprendre les mots utilisés par Françoise Fromonot pour qualifier cette époque : « Associé par sa désinence en « –isme » à la planification socialisante de la ville Trente Glorieuses et à sa réalisation autoritaire, l'urbanisme en vient à être contesté dans son appellation même, dans sa vocation scientifique, pour sa prétention à contrôler les phénomènes urbains comme pour son incapacité à le faire ; bref, dans tous les termes par lesquels Françoise Choay le définissait pour dresser son histoire des idées » [Fromonot, 2011 : 43].

[184] Christian Devillers qui, comme nous l'avons vu, a joué un rôle moteur dans la promotion de ces démarches, s'appuie sur le « boulevard urbain » pour présenter l'intérêt d'un passage des logiques sectorielles au projet urbain : « On peut donc infléchir ou modifier localement les réseaux dans ce rapport de forces. On peut les rendre plus perméables et plus irrigants du tissu urbain. C'est l'idée de boulevards urbains, par opposition à la voie rapide. On écoule la même quantité de véhicules, mais avec une mixité d'usage, sans introduire de coupures dans la ville, en ajoutant à la circulation de transit la desserte locale et en développant les rapports entre l'espace de la voie et les édifices qui la bordent » [Devillers *et al.*, 1994 : 63].

un objet complexe, difficile à associer à une « formule » claire et univoque[185], et tiraillé entre des enjeux variés et renvoyant à des intérêts contradictoires. En revanche, lorsqu'on l'appréhende à l'échelle plus « macro » des plans de déplacements urbains, il ressort qu'ils apparaissent presque systématiquement mobilisés dans les mêmes territoires urbains pour répondre aux mêmes objectifs en matière d'organisation des transports urbains. La thèse sous-jacente qui sera explorée ici est la suivante : il s'agira de montrer que l'avènement d'un urbanisme dit « de projets », et donc *a priori* en faveur d'une « singularisation » et d'une diversité des réponses apportées localement, s'est, en matière d'aménagement viaires, parallèlement accompagné d'une « uniformisation » assez nette des modèles d'organisation des circulations auxquels ceux-ci s'adossent, en même temps qu'ils participent de la mise en œuvre.

La réflexion proposée s'articulera en trois temps. Ces boulevards urbains seront ainsi traités pour eux-mêmes dans un premier temps, en tant que concept et outil technique d'aménagement viaire ayant, pour ainsi dire, « fait du chemin » dans le monde de l'urbanisme. Nous en retracerons la généalogie pour en même temps nous interroger sur son « sens », et ainsi comprendre de quoi le « boulevard urbain » s'est fait le nom. Ils seront ensuite abordés dans leur dimension de projet d'urbanisme, sur la base de l'étude d'un cas emblématique de ces démarches, et choisi en particulier du fait qu'il semble représentatif des « vicissitudes » que beaucoup d'entre eux ont connues : le boulevard urbain Sud de Nîmes, devenu par la suite boulevard Salvador Allende. Enfin, dans un troisième temps, nous nous intéresserons à l'institutionnalisation progressive de ces boulevards urbains comme éléments de base de la « boîte à outils » propre à ces nouveaux outils de planification des transports urbains que sont les Plans de déplacements urbains (PDU), remplaçant les Plans de circulation en 1982. Ceci afin de comprendre comment les projets regroupés derrière cette appellation s'articulent aux « modèles » théoriques auxquels ces documents de planification se réfèrent généralement, et par extension aux modèles spatiaux dont ils participent de la mise en œuvre.

[185] Bien qu'un nombre significatif de récurrences puissent néanmoins être dégagées comme nous le verrons par la suite.

a. Le boulevard urbain : un concept technique controversé dans ses filiations et finalités

Parmi les différentes définitions existantes du boulevard urbain, l'idée de « conciliation » nous semble primordiale, et plus précisément, comme l'exprime Serge Wachter, l'idée d'une « conciliation réussie entre l'écoulement des trafics, la cohabitation entre les différents modes de déplacement, la requalification de l'espace public et la valorisation foncière et immobilière » [Wachter, 2004 : 150]. Si la vocation du boulevard urbain en tant qu'« infrastructure viaire à faire la ville » peut alors, de prime abord, apparaître relativement claire, la question de sa « filiation » se présente quant à elle sous un jour plus complexe.

En effet, au-delà de l'exemple barcelonais sur lequel nous nous sommes appuyés, un autre modèle de voie est fréquemment évoqué au sein de la littérature sur les boulevards urbains, celui du *parkway* américain, dont il serait finalement autant le « descendant » que le « complément ». Cette ambivalence est assez visible dans les écrits de Serge Wachter, pour qui « parkway et boulevard urbain appartiennent à la même famille », car, « si le boulevard descend en droite ligne du parkway (ou vice-versa), leur ancêtre à tous les deux est la rue. Certes, ces voiries n'ont ni le même gabarit ni la même localisation dans la ville[186]. Malgré cela, elles peuvent avoir les mêmes vertus, c'est-à-dire non seulement relier mais permettre aussi l'accumulation maximale des valeurs urbaines et être le lieu d'une confrontation réussie des différentes échelles de la ville ou de la métropole » [Wachter, 2004 : 154]. A l'opposé, d'autres préfèrent différencier plus nettement ces deux modèles de voies urbaines et considèrent que cette parenté est peu appropriée, car « la *Parkway*, l'Avenue-Promenade, n'est pas à proprement parler un boulevard », même si « en Amérique pourtant, il arrive que les deux mots soient quelques fois pris l'un pour l'autre » [Werquin et Demangeon, 1998 : 119][187]. Partant de ce constat, pour Ann Carol Werquin et Alain Demangeon, « il parait plus simple de laisser à « boulevard » la signification parisienne de large chaussée, avec d'amples trottoirs ou contre-allées plantées d'arbres régulièrement disposés, et d'appeler avenues ou avenues-promenades toutes ces avenues dont les détails des projets peuvent varier mais où la chaussée et les contre-allées sont accompagnées de bandes plantées, gazonnées et plus ou moins parées » [Werquin et Demangeon, 1998 : 119]. Mais cet appel s'avère ne pas avoir été écouté, tant la « force évocatrice » dont est chargé ce terme de boulevard lui a semble-t-il permis de s'imposer durablement. Telle est en substance l'explication avancée par Michael Darin :

[186] S'appuyant sur les écrits de Siegfried Giedon, il reprend ainsi l'idée que « si le parkway s'arrête aux portes de la ville, il ne pénètre pas dans le tissu » et qu'« arrivé à cette limite, il peut être relayé par le boulevard urbain » [Wachter, 2004 : 154]. Ce point de vue est corroboré par d'autres auteurs qui constatent que dans le cas de « la transformation d'une route gagnée par l'extension de la ville », les concepteurs de tels projets tendent finalement à se détourner de la référence au concept de boulevard urbain, « trop évocateur du modèle du boulevard bordé d'une urbanisation continue » au profit de celui de *parkway* [Mialet et Fouque, 2001 : 134].

[187] A titre d'exemple, un ouvrage américain de référence consacré à l'étude de ce modèle de voie adopte une approche extrêmement large des boulevards en incluant dans cette catégorie aussi bien les boulevards parisiens, les ramblas barcelonaises que les parkways américaines, bien que ses auteurs aient choisi de ne se concentrer que sur un type spécifique : les boulevards à contre-allées [*multiway boulevards*], qui reprennent donc l'organisation du profil en travers caractéristique des *parkways*. Deux autres types principaux sont par ailleurs distingués : la rue large et flanquée d'alignements d'arbres qu'ils illustrent par deux modèles de boulevards parisiens, et les boulevards avec un large espace paysager central, sur le modèle de la *rambla* [Jacobs *et al.*, 2002 : 4-5].

"*In the context of general criticism of modernistic town planning, a new concept emerged in France in the 1980s:* boulevard urbain. […] *The choice of a traditional word to designate this type of road is obvious. But why* boulevard*? In a book that was meant to assist in the design of such entities, bearing the straightforward title* Boulevards urbains*, the author, Geneviève Dubois-Taine, notes that the term 'boulevard urbain' is frequently used by municipal councillors, town planners and technicians. She then illustrates the category* boulevard urbain *by referring to eight* avenues *and 'Haussmannian Boulevards'. This choice is quite interesting. First, the general category for grand urban streets is no longer* avenue […], *but* boulevard*. And second, the reference to Haussmannian Boulevards makes clear that the choice of the word* boulevard *is a reference to the Paris of the end of the nineteenth century, a kind of model city for many architects and town planners in the 1980s who rejected modernistic town planning*" [Darin, 2004 : 147].

C'est ainsi que l'on assistera de par le monde occidental à ce que certains considèrent comme un « nouvel âge d'or du boulevard » [Hebbert, 2005a : 49] où l'idée que « le boulevard joue un rôle substantiel dans la constitution de l'image urbaine » [Gambard *et al.*, 1995 : 69] a fait consensus, et à l'intérieur duquel peut sans trop de problèmes venir s'insérer le succès connu en France par ce concept de « boulevard urbain ». Mais, comme le laisse entendre Michaël Darin, cette victoire « symbolique » induite par le succès et l'élargissement de la portée de ce terme s'est parallèlement accompagnée d'un retournement presque complet de son sens initial :

"*The ultimate triumph of* boulevard *over* avenue *is reflected in the recent metaphorical use of the word signifying a route permitting easy advance. This use – which only recently was accepted by, some, dictionaries – indicates that the word* boulevard *has absorbed the original meaning of the word avenue (a way by which one arrives). In doing so, the word* boulevard*, whose original meaning (a city wall) was once a metaphor for a protective element, has come to designate its own antonym!*" [Darin, 2004 : 148].

Ces considérations terminologiques permettent ainsi d'expliquer les raisons qui ont pu amener ce terme de boulevard urbain à servir à désigner des rocades et autres voies de contournement aussi bien que des pénétrantes et, par cela, le renouveau qu'il traduit de la figure du « boulevard ». Pour l'architecte et historien René Borruey ce renouveau s'inscrit aussi plus largement dans un contexte de forte mobilisation de l'Etat sur ces questions, et en particulier sur l'enjeu de la meilleure intégration urbaine des grandes infrastructures routières :

« En France, l'Etat, comme toujours, n'est pas en reste, faisant même déjà figure de chef de file du renouveau. Récupérant à son compte la critique des « erreurs du passé » et s'appuyant opportunément sur les initiatives souvent locales de ses directions départementales de l'Equipement (DDE), il promeut haut et fort cette nécessité de « réconcilier la route avec la ville », « d'inclure la voie dans un projet global qui comprenne la voirie, ses franges et la profondeur de la ville », et ce, désormais, jusque dans ses lois, circulaires et instructions. De plus, conscient du fait qu'en prêchant ainsi il met en crise sa propre technostructure, profondément ancrée dans sa culture normative et… « rurale », l'Etat n'a pu qu'encourager son ouverture aux approches pluridisciplinaires, et d'abord […] au concours des autres métiers du projet, réputés plus cultivés et créatifs sur l'urbain que sont les disciplines architecturales et paysagistes » [Borruey, 1997 : 157][188].

[188] Concernant cette dernière, Eric Alonzo constate ainsi que l'« une des particularités de la France est la coïncidence entre ce regain d'intérêt pour les voies et les infrastructures et l'émergence des nouvelles générations de paysagistes dont le champ d'action excède alors celui de la production du simple jardin » [Alonzo, 2013 : 445].

Ce contexte d'émergence et ces influences du concept de boulevard urbain désormais précisés, il convient maintenant de nous intéresser à son « contenu » et aux caractéristiques du modèle de voie ainsi désigné. Les écrits consacrés à la promotion de ce modèle font clairement mention du fait que le boulevard urbain ne peut véritablement être associé à un profil en travers « type »[189] (comme cela est par exemple le cas du *parkway*), pas plus qu'à une « fonction circulatoire » (rocade, contournement, pénétrante…) ou à un contexte urbain spécifique, même si certaines publications mettent en avant sa vocation privilégiée de mise en œuvre dans des secteurs « périphériques »[190]. Malgré cette diversité de principe du champ d'application propre aux boulevards urbains, un certain nombre de récurrences générales peuvent néanmoins être dégagées de la somme des réalisations produites sous cette appellation :

« Dans sa forme la plus générique, le boulevard urbain comporte plusieurs voies de circulations ordonnées selon la nature du trafic (transit en position centrale, desserte en position latérale) et selon le mode (transport collectif, vélo, marche à pied). La proportion des chaussées dédiées à la circulation est généralement inférieure à la moitié de l'emprise de la voie. L'interface entre la voie et les activités urbaines est gérée par la présence de contre-allées et de larges trottoirs. Les échanges avec les voies secondaires se réalisent généralement à niveau. Un ou plusieurs alignements d'arbres majestueux participent de la composition d'ensemble » [Reigner *et al.*, 2013 : 32].

Le boulevard urbain reprend ainsi au modèle barcelonais sa logique de séparation des flux de transit et de desserte par un système de voies dédiées, et plus ou moins en prise avec le tissu urbain environnant ; mais, du fait qu'elles sont traitées « à niveau », il s'apparenterait donc bien finalement plus au modèle du *parkway* qu'à celui des *rondas* barcelonaises. Il se rapproche aussi du *parkway* pour son intégration à un contexte urbain dont il doit constituer l'un des leviers majeurs de la génération à moyen et long termes. Cette dernière capacité apparaît par ailleurs largement mise en doute par ses contempteurs, reprochant au « concept » le caractère finalement toujours très « routier » des opérations effectivement produites et que la référence à cet imaginaire « urbain » ne réussit que rarement à masquer. Comme le notait la journaliste Catherine Chevalet dans les colonnes de la revue *Diagonal* en 2002, ayant été utilisé « parfois de façon impropre et pour des voies qui, malgré de belles réalisations, n'étaient pas investies d'urbanité ou qui ne le seront pas […], le terme provoque aujourd'hui une certaine

---

Cette dimension se manifeste notamment au travers de cette référence au *parkway*, pouvant aussi apparaître comme l'un des produits de l'important travail d'« introspection disciplinaire » alors amorcé par les professionnels et théoriciens du paysage [Alonzo, 2013 : 447].

[189] Cet aspect est assez bien illustré par les travaux pionniers de Geneviève Dubois-Taine autour de ce concept et son traité : *Les boulevards urbains, contribution à une politique de la ville* avec notamment les différents exemples de boulevards urbains qu'elle présente où sont distingués différents profils, comme le profil « en U », le plus « classique » où la voie est bordée par de la végétation ou du bâti, le profil « en W » où les voies de circulations sont bordées par un talus incliné et séparées entre elles par un terre-plein central dénivelé, ou encore le « profil plat », large et aux bordures peu marquées [Dubois-Taine, 1990 : 151-171].

[190] Dans le même ordre d'idée et pour d'autres auteurs, le concept de « boulevard urbain » est issu de « l'objectif d'une revalorisation (requalification) du tissu urbain, notamment dans les périphéries urbaines » [Gambard *et al.*, 1995 : 67], et c'est d'ailleurs cet aspect qui permettrait ainsi « […] de différencier le « boulevard urbain » du boulevard ou de l'avenue classique » [Chevalet, 2002 : 32].

suspicion » [Chevalet, 2002 : 33] ; « suspicion » dont d'autres auteurs n'ont d'ailleurs pas manqué de se faire l'écho[191].

Pour illustrer ces débats et controverses, l'exemple du boulevard urbain Salvador Allende à Nîmes est révélateur des tensions et enjeux dont cette vogue du boulevard urbain a pu être porteuse, ainsi que des critiques que ce dernier a pu finir par susciter, en contrepoint à l'engouement initial. Ce boulevard est une opération phare des années 1990, en tant que « cas d'école du projet urbain, canonique par les idées de ses concepteurs autant que par l'enchevêtrement des négociations qu'elle impliquait » [Borruey, 1997 : 164] et fortement diffusée par des organismes comme le CERTU [CERTU, 1998 ; CERTU *et al.*, 1999 : 24‑37 ; Mialet et Fouque, 2001 : 109‑111]. Le projet a par ailleurs fait l'objet au début des années 2010, de différents « retours sur expérience » de la part de certains de ses protagonistes de l'époque, dont l'architecte Nicolas Soulier déjà évoqué, alors en poste au sein de l'Agence d'urbanisme de Nîmes, et des institutions comme le CERTU et les Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE)[192] qui en avaient favorisé la diffusion entre la fin des années 1990 et le début des années 2000. Mais d'abord, replaçons l'opération et la voie dans leurs contextes respectifs[193].

[191] Ainsi de l'architecte Nicolas Soulier considérant le « boulevard urbain » comme un « pléonasme », qui n'est finalement que « […] le nom que les routiers (on désigne ainsi les adeptes des routes en urbanisme) donnent à une route en ville, quand ils la paysagent » (Soulier, 2012, p. 34) ». Ses commentateurs les plus critiques ne voient finalement en lui qu'un argument de marketing urbain, somme toute assez « inoffensif » et sans réelle influence sur les pratiques d'ingénierie routière qu'il entend renouveler : « Il n'est plus aucun acteur qui oserait produire le moindre discours sur la ville sans se référer au projet urbain et à l'urbain en général d'ailleurs. Ne parle-t-on pas aujourd'hui de boulevard urbain pour nommer ce que jadis les mêmes ingénieurs routiers désignaient par le viril terme de « pénétrante » ? Dans tous les cas, il s'agit d'une vulgaire autoroute traversant la ville. Il est vrai qu'ainsi désigné, le dispositif matériel incriminé renvoie à sa trop effective évidence, à savoir l'urbain aliéné aux vicissitudes du couple technique et économique » [Toussaint et Zimmermann, 2000 : 190].

[192] Ces deux institutions ont fusionné en 2014 dans le cadre de la création du Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA).

[193] Une chronologie particulièrement précise et détaillée de ce projet est disponible au sein d'une étude de cas réalisée dans le cadre d'une analyse d'expériences internationales requalification d'infrastructures de transports routiers menée pour le compte du ministère des transports de Québec. Du fait qu'elle émane d'acteurs extérieurs à l'opération, on peut supposer qu'elle puisse s'avérer relativement plus « neutre », voire « objective » dans le choix des faits retenus que celles réalisées par ses parties prenantes qui, comme nous le verrons, sont porteuses de points de vues aussi tranchés qu'opposés sur ce projet [Lessard *et al.*, 2006 : 81-91].

b. L'aménagement du boulevard Salvador Allende à Nîmes comme illustration de la difficile articulation entre projet urbain et instructions techniques

Le projet du boulevard urbain de l'avenue Salvador Allende naît au début des années 1990 d'une volonté affirmée de la municipalité nîmoise, de planifier les extensions à venir de la ville tout en recousant la ville historique avec celles déjà réalisées de l'autre côté de la voie ferrée qui traverse Nîmes, parallèlement à une « reconquête » du centre-ville déjà entreprise depuis quelques années. Alors très active dans le domaine du projet urbain et ainsi remarquée pour ses réalisations signées par les plus grands noms de l'architecture de l'époque[194], la ville s'est aussi distinguée par sa création en 1991 d'un « plan d'ordonnancement » complémentaire aux documents d'urbanisme alors en vigueur[195]. L'ambition de ce plan était de définir les grandes lignes du développement de la ville, autour de l'axe Nîmes-Campagne, aussi appelé « axe Foster »[196] (cf. *Figure 87*). Parmi celles-ci figurait notamment la création d'un boulevard périphérique sud, ayant vocation à devenir à la fois « l'armature du développement urbain au sud de Nîmes » et la « ligne de mise en relation de l'ensemble des opérations sud avec l'ensemble des faubourgs déjà existants » [Juvin, 1993 : 398].

[194] A titre d'exemples, parmi les réalisations les plus marquantes de l'époque (fin des années 1980, début des années 1990 correspondant au mandat du maire Jean Bousquet) pour le volet centre-ville peuvent notamment être cités la médiathèque *Le Carré d'Art* conçu par Norman Foster ainsi que les rénovations de plusieurs bâtiments publics par Jean-Michel Wilmotte (hôtel de ville, musée des Beaux-arts et les halles de Nîmes). Par-delà la voie ferrée, les réalisations les plus marquantes sont quant à elles signées par l'architecte Jean Nouvel au travers de son bâtiment *Nemausus*, Kisho Kurokawa avec le centre d'affaires *Colisée* (devenu aujourd'hui le siège de la communauté d'agglomération Nîmes Métropole) ou encore le stade des Costières de Vittorio Gregotti et Marc Chausse ; tous ces édifices se situant à proximité du boulevard périphérique sud.

[195] Comme l'explique Joseph Juvin, alors directeur de l'Agence d'urbanisme de la région nîmoise porteuse de ce projet, il s'agissait « afin de conserver l'acquis de Nîmes reposant sur le projet », de proposer une démarche originale, « car celle du SDAU et du POS, de caractère plus administratif, ne convenait à l'évidence pas à l'expérience nîmoise. Le SDAU est en effet une démarche de « géographe » trop générale et le POS, un document juridique de zonage » [Juvin, 1993 : 397].

[196] Sorte de réminiscence du « *cardo maximus* » de la ville [Bernié-Boissard et Volle, 1993 : 277-278], l'axe Foster est conçu comme un axe d'extension urbaine de 8 km reliant le centre-ville depuis l'avenue Jean-Jaurès à l'aéroport Nîmes-Garons au sud.

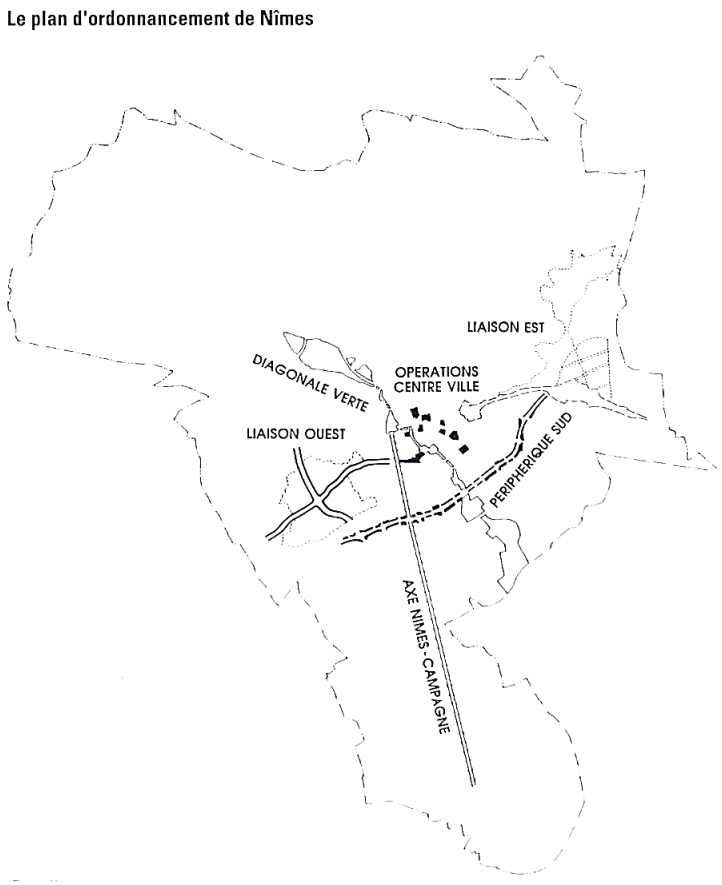


Figure 87 : Les grands axes et secteurs de projet du plan d'ordonnancement de Nîmes, parmi lesquels est représenté le Boulevard urbain sud (ici indiqué en tant que « périphérique sud ») [Juvin, 1993 : 399].

Le tracé de ce boulevard périphérique sud correspond à celui d'une route nationale conçue dans les années 1960 pour servir de nouvelle limite urbaine en même temps que de contournement à l'urbanisation existante, et rapidement rattrapée par la ville et l'urbanisation. Son « effet vitrine » en entrée de ville a en effet favorisé l'implantation de nombreux commerces et activités, auxquels sont par la suite venus se greffer des opérations d'habitat ainsi que des équipements publics. Cette inadéquation progressive entre des aménagements viaires presque uniquement dédiés à l'écoulement de flux de trafics « lourds » et des usages de plus en plus complexes et diversifiés sur leurs rives s'est traduit par des problèmes de sécurité routière ainsi que par le développement de ce qu'il est désormais convenu d'appeler des « effets de coupure » [Héran, 2011]. De fait, « un besoin de cohérence s'est rapidement fait sentir » entre « d'une part les enjeux de l'Etat (itinéraire de transit) et ceux de la ville (développement urbain) […], et d'autre part, « les aménagements de la voie et la structuration urbaine ». Il s'est alors agi de chercher à « […] mettre en place un modèle urbain capable de dépasser une simple logique de croissance en frange et d'établir une armature urbaine sur laquelle pourrait s'appuyer un nouveau développement axé sur le boulevard » [CERTU *et al.*, 1999 : 28].

Dans cette optique, pour essayer de remédier à la situation ambiguë de cet axe et tenter de faire émerger une véritable vision pour son devenir, la municipalité nîmoise lance une grande consultation dont l'équipe menée par les architectes espagnols Emilio Donato et Jésus de la Torre a été désignée

lauréate[197]. Un tel choix ne va pas sans faire écho à la forte attention prêtée à l'époque aux réalisations produites à Barcelone, dans la lignée desquelles s'inscrivent clairement les propositions de ce tandem catalan[198]. Il ne s'agissait toutefois pas uniquement pour ces concepteurs de reproduire à l'identique ce qui s'y faisait alors, mais bel et bien de « « renouer avec la tradition française du projet urbain de voirie » dans un objectif de « qualification et d'articulation de l'espace urbain » » [cité par CERTU *et al.*, 1999 : 25]. Au niveau de son contenu lui-même, la proposition s'articule autour de trois grands partis pris d'aménagement :

- « […] l'intégration physique, fonctionnelle et formelle de la voie dans la structure urbaine générale »,
- « […] la conversion de la route nationale en boulevard structurant de la périphérie »[199],
- « […] un travail fin sur l'espace public » [CERTU *et al.*, 1999 : 30].

Ces différents principes se traduisent en plan par des aménagements de boulevards à double sens de circulation avec contre-allées, comprenant sur certaines sections la présence d'aménagements de type « rambla » présentant un large terre-plein central accessible et praticable. Cette proposition pour le moins ambitieuse se présente ainsi comme un « projet de voirie très volontaire, véritable programme de déclassement de la rocade existante, doublant son emprise initiale pour substituer à sa logique routière des années soixante (axe et giratoires) une logique d'espace public selon un art réactualisé du *grand boulevard*, du *gabarit*, de la *contre-allée*, de l'*arbre d'ornement*, du *trottoir,* du *carrefour*, de la *place*, de la *gestion du trafic*, etc. » [Borruey, 1997 : 163].

[197] Pour découvrir les « coulisses » de la mise en place de cette consultation du point de vue de l'un de ses participant, Nicolas Soulier alors architecte de l'Agence d'urbanisme de la Région nîmoise et partie prenante du projet voir [voir Soulier, 2012 : 35].

[198] Comme l'explique Nicolas Soulier, les propositions émises par cette équipe « […] correspondent à la culture urbaine en vigueur à Barcelone, jugée exemplaire pour la qualité de ses projets et les réalisations d'espaces publics suite à la tenue des Jeux Olympiques » [Soulier, 2012 : 35].

[199] Un aspect qui se traduira administrativement par un déclassement de la route nationale en route départementale (RD6113).

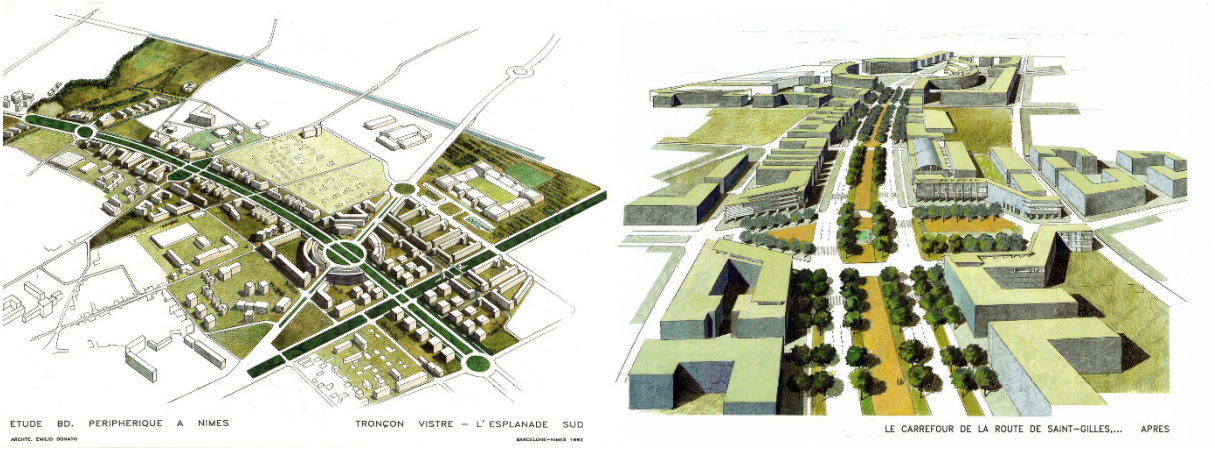


Figure 88 : Perspectives issues du projet Donato/De la Torre pour le boulevard urbain sud de Nîmes. Ressortent clairement le large îlot central de type rambla et les contre-allées desservant les tissus et activités urbaines sur les rives de l'axe (http://www.edonato.es, consulté le 17/02/2017).

Ces propositions audacieuses ont été bien accueillies par la majorité des acteurs locaux qui apparaissent alors s'accorder à reconnaître l'intérêt et la qualité du projet présenté[200]. Mais l'ambition affichée de « « vertébrer » une urbanisation de périphérie à partir de la transformation d'une route nationale en « boulevard urbain » » [Borruey, 1997 : 160], s'est progressivement heurtée à une série d'obstacles qui l'ont assez fortement compromise. C'est ainsi que, comme le relate René Borruey, « les difficultés se sont rapidement amoncelées : négociation difficile avec les ingénieurs routiers sur les dérogations normatives induites par le projet (lorsque l'axe était déclaré excessivement « accidentogène » et indispensable à la mobilité métropolitaine nîmoise) ; nécessité de modifier les plans d'urbanisme […] ; gestion délicate des relations aux investisseurs immobiliers qu'il faut toujours « ménager » ; harmonisation difficile du financement de l'opération lorsque les services de l'Etat ne reconnaissent pas les suppléments urbains du projet routier comme relevant d'un intérêt régional et départemental… » [Borruey, 1997 : 164]. Mais, de manière plus générale, les discussions ont achoppé sur la question de l'articulation entre les deux vocations définies pour cet axe devant à la fois « assurer les fonctions circulatoires d'une rocade périphérique » et « les fonctions urbaines d'une grande voirie artérielle » [Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme & DDE du Gard, 1995, cité par Lessard *et al.*, 2006 : 83]. La situation de l'époque peut être résumée de la manière suivante :

« Réconcilier ces deux conceptions du boulevard n'est pas évident. La politique nationale inclut, même en milieu urbain, des paramètres tels que faciliter le trafic d'échange et assurer la fluidité et la sécurité du trafic de transit. A titre de maître d'ouvrage, l'Etat a le pouvoir d'imposer ses objectifs « en matière de politique générale d'aménagement des réseaux de voirie nationale au droit des agglomérations ». […] Par ailleurs, l'Agence d'urbanisme de Nîmes met en avant l'idée des *ramblas* de Barcelone et engage un architecte catalan, Emilio Donato, pour élaborer, en partenariat avec elle, un projet de requalification du boulevard dans cet esprit. Cependant, alors que l'Agence veut donner aux aménagements en entrée de carrefour et dans le carrefour une image très urbaine les services de l'Etat

[200] René Borruey parle à ce propos d'un « accord unanime de tous les acteurs sur l'intérêt du projet » [Borruey, 1997 : 164].

(Ministère de l'Equipement et DDE du Gard) priorisent la fluidité et la sécurité » [Lessard *et al.*, 2006 : 84].

Ces services de l'Etat qui représentaient donc à la fois le « propriétaire » et l'« aménageur » de la voie [Borruey, 1997 : 164], ont dès lors réservé un accueil que l'on pourrait qualifier de plus « mitigé » au projet ; du fait notamment de son caractère relativement « anticonformiste » pour un projet de « voie rapide urbaine », terme qui renvoie au classement effectif de cet axe dans la hiérarchisation et nomenclature viaire institutionnelle, et avec lequel l'aménagement proposé était manifestement « incompatible » :

« Les projets de voie rapide urbaine en surface transmis au Certu, remarque Michel Costilles, membre de cet organisme, doivent respecter les normes techniques de l'instruction ICTAVRU pour assurer la sécurité et le confort des projets… Le Certu a été consulté sur le plan fonctionnel pour le boulevard Salvador Allende à Nîmes, dans le cadre d'une expertise. Il y a là des problèmes d'interface entre urbaniste, architecte et ingénieur routier […] » [Mialet et Fouque, 2001 : 110].

Plusieurs étonnements et impressions de décalages ressortent à la lecture de cette citation par rapport aux différentes intentions exprimées précédemment. L'élément le plus paradoxal restant toutefois le fait que ce projet de « requalification » ait été évalué à l'aune de la réalité qu'il devait transformer, et plus précisément encore au regard de critères renvoyant à ce que cet axe ne devait justement pas / plus être : une voie rapide urbaine. En effet, l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines (ICTAVRU) évoquée par le représentant du CERTU est le guide technique qui « rassemble les règles de l'art pour l'élaboration des dossiers conformes aux procédures de mise en œuvre du projet routier ou autoroutier dans les territoires urbains ». Celui-ci s'applique donc en toute logique aux « Voies Rapides Urbaines » (V.R.U.), qui se définissent en « opposition aux voiries traditionnelles en milieu urbain, supposées parcourues à vitesse modérée (60 km/h ou moins), et dont la fonction de transit s'efface devant les autres fonctions urbaines (desserte, activités riveraines…) » [CERTU, 2009a : 9]. Il apparaît de plus que d'un point de vue « technique », dans les classifications institutionnelles issues des guides d'aménagements CERTU édités à la même époque, les notions de « boulevards urbains » et de « voies rapides urbaines » ne se recoupent pas (cf. *Figure 89*). Elles s'avèrent même plus largement « incompatibles », du fait notamment qu'elles sont censées entretenir des rapports assez différents avec les urbanisations alentour : si les boulevards urbains s'apparentent à des « voiries contemporaines où les constructions (abritant des activités ou des habitations) ne sont pas en général directement contiguës à la voie » [Dubois-Taine, 1990 : 17], en ce qui concerne les voies rapides urbaines, l'interdiction des accès riverains est préconisée [CERTU, 1999 : 16‑17].

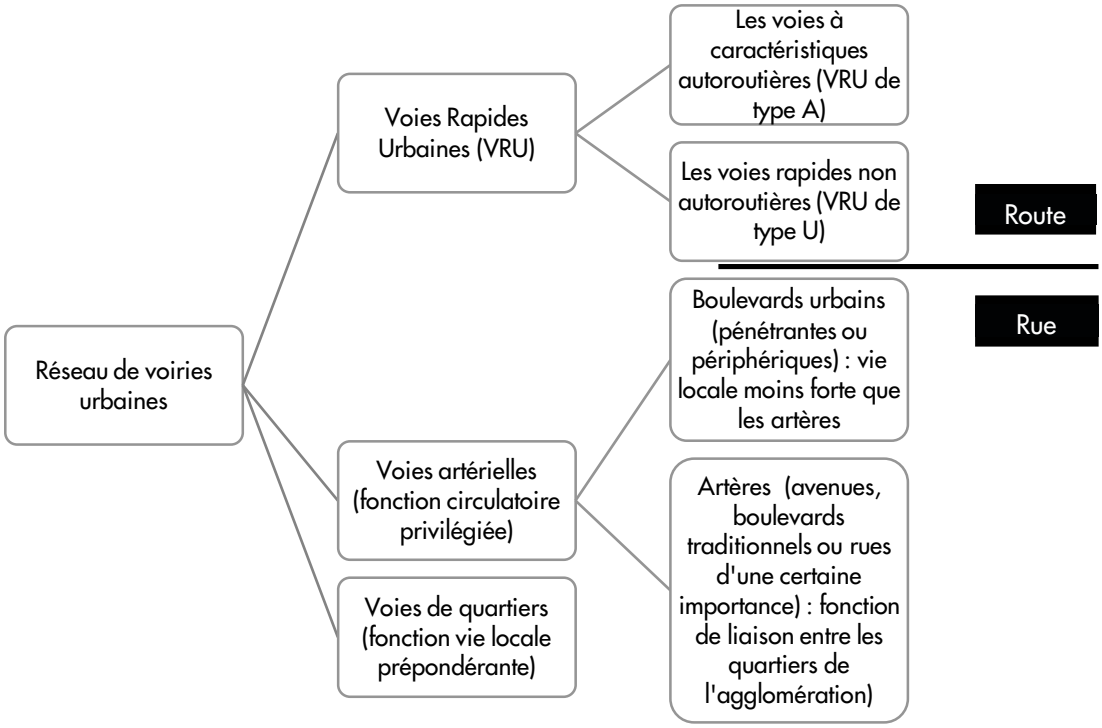


Figure 89 : Représentation schématique des différents types de voiries proposés dans un guide CERTU sur l'aménagement des carrefours urbains (réalisation : Benoit Romeyer à partir de [CERTU, 2009b : 16-17]).

Cette question des accès riverains que nous avons choisi d'isoler a été, parmi d'autres, un des éléments forts des débats faisant suite à la présentation du projet des architectes catalans (ces derniers ayant ensuite disparu de la suite du processus de projet). Ceux-ci ont, d'après Nicolas Soulier, été assez laborieux dans un premier temps, chaque « camp » restant sur ses positions. Et ce n'est que « sous la pression politique exercée par le maire » que « la DDE accepte finalement d'examiner la proposition « catalane » » dans le cadre d'une « démarche analytique multicritères » portant séparativement sur les types de sections de voirie et les carrefours [Soulier, 2012 : 36-37]. Le groupe de travail ainsi formé pour l'occasion s'accorde alors sur les quatre indices d'évaluation mobilisés, deux proposés par la DDE : la « fluidité » et la « sécurité », ainsi que deux autres dont Nicolas Soulier s'attribue la formulation : la capacité d'« accès aux rives », et celle de « pouvoir faire la ville autour ». Les résultats de la démarche engagée sont présentés par l'auteur, sur la base des documents de travail conservés à l'issue de cette réunion (cf. *Figure 90*) :

« Le groupe de travail distingue six types de sections courantes (les tronçons de route entre les carrefours), et huit types de points d'échange (les carrefours). Ces types correspondent aux quatorze lignes du tableau joint[201]. Puis, on distingue les critères d'évaluation qui correspondent aux différentes colonnes du tableau. Pour chaque critère, une notation est à effectuer : chacun à tour de rôle donne sa propre évaluation en expliquant sur quoi elle est basée, et le débat permet de convenir en commun d'une note sur une échelle de « -1 » (très défavorable) à « +2 » (très favorable) » [Soulier, 2012 : 37].

[201] Cf. *Figure 90* ci-après qui ne présente que les profils en travers retenus.

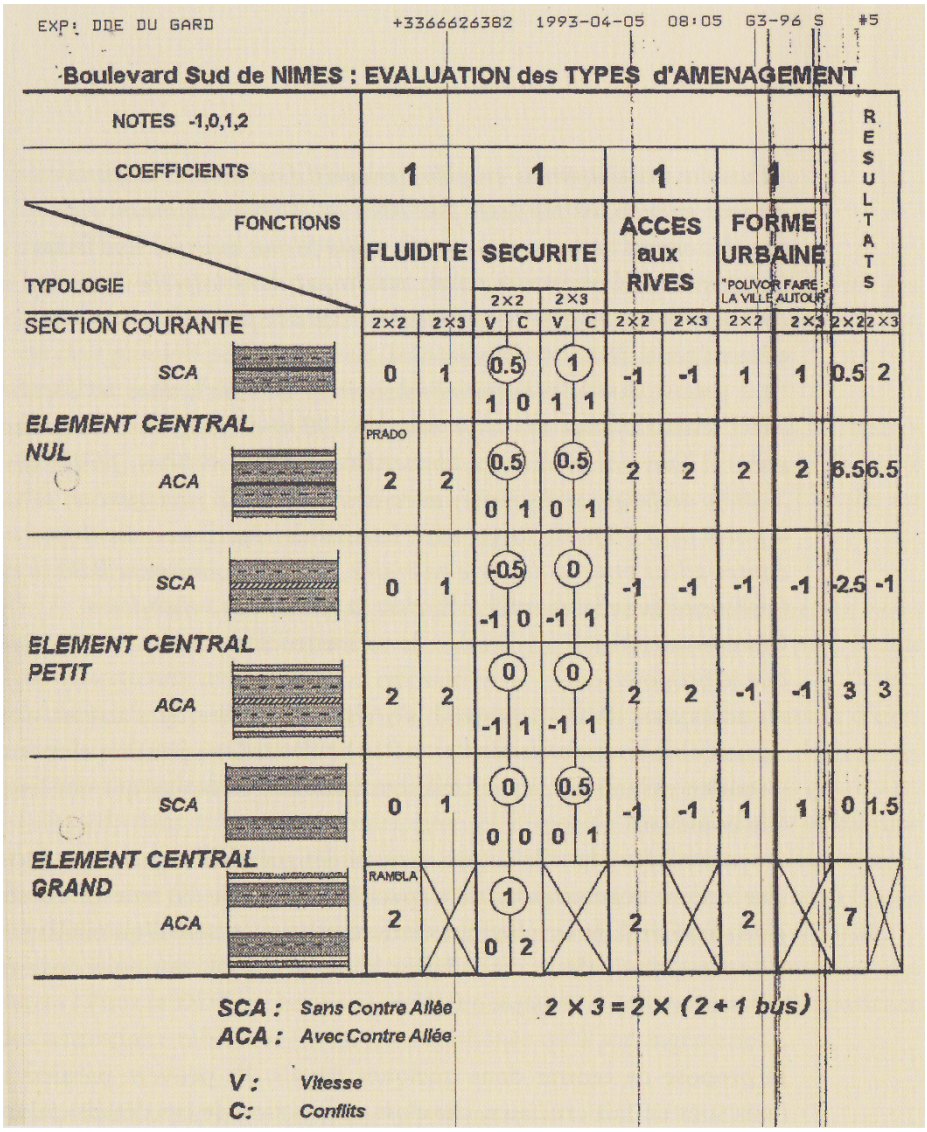


Figure 90 : Tableau synthétisant les résultats obtenus par l'analyse multicritères mise en œuvre pour le choix des profils en travers du boulevard Salvador Allende. A noter les indications « Prado », que l'on suppose être une référence au boulevard éponyme marseillais, mais surtout « Rambla » accolée à la dernière solution (obtenant d'ailleurs la meilleure note) qui est une référence explicite aux boulevards barcelonais dont elle s'inspire ouvertement [Soulier, 2012 : 38].

Deux éléments forts ressortent des résultats obtenus par cette analyse multicritères. Le premier est que les profils avec contre-allées obtiennent systématiquement de meilleurs résultats que leurs alternatives sans contre-allées - la meilleure note étant même obtenue par le profil en travers de type « *rambla* » comprenant une large section centrale, comme proposé dans le projet Donato/De la Torre. Le second, et peut-être celui à la plus forte portée générale, est que ces différents critères ne se révèlent absolument pas incompatibles au final. Comme l'explique Nicolas Soulier, il s'est ainsi avéré que « le meilleur scénario du point de vue des critères « urbains » (c'est-à-dire du point de vue des deux derniers critères : « accès aux rives et « pouvoir faire la ville autour »), est aussi le meilleur du point de vue sécurité » [Soulier, 2012 : 40].

Néanmoins, et malgré cette remise en selle d'une solution à contre-allées caractéristique des « boulevards urbains », les aménagements finalement mis en œuvre avec le concours du CERTU à la suite de ce bras de fer s'apparenteront, pour René Borruey à « des solutions « mixtes » entre les normes routières prégnantes et les tracés urbains des architectes ». C'est ainsi que si « le projet avance donc », il se révèle « moins porté par la ville que par l'ingénierie routière elle-même […] » [Borruey, 1997 : 166]. Un rapport d'études québécois s'intéressant à différentes expériences de requalification d'infrastructures lourdes de transports routiers, pourtant globalement bienveillant à l'égard de cette opération et des compromis trouvés[202], en conclut pour sa part que « même si le projet de requalification énonce des principes relatifs aux usages et aux densités à privilégier dans les environs du Boulevard Sud ainsi qu'à l'emplacement de ces usages, il est essentiellement un projet routier » [Lessard *et al.*, 2006 : 84]. Plus critique encore sur la teneur des aménagements finalement retenus pour la réalisation, Nicolas Soulier voit pour sa part dans le projet effectivement réalisé un dévoiement complet de l'intention initiale :

« En novembre 1994, par exemple, le CERTU expertise le « projet Donato », c'est-à-dire le projet élaboré en fonction de toutes les contraintes et négociations, projet donc d'une route « intégrée ». « Un parti d'aménagement avec des lignes très fortes et très pures » commente le rapport d'expertise. Et par petites touches très discrètes (comment brancher la contre-allée ici, comment ne pas surprendre l'usager là), ce rapport préconise telle modification, telle autre… Il transforme ainsi lentement mais surement le projet en son contraire. On passe de « puisque nous sommes en ville » à « puisque nous sommes sur une route », et, au nom de la sécurité, on en arrive… au point de départ : une route « ségréguée » [Soulier, 2012 : 43][203].

L'expertise évoquée par Nicolas Soulier correspond très vraisemblablement à celle citée précédemment, et opérée par le CERTU dans une optique de conformité avec les normes techniques de l'ICTAVRU. A ce titre, l'issue plutôt « routière » connue par ce projet semble somme toute assez logique au regard du champ couvert par ce guide technique consacré, rappelons-le, à l'aménagement des « voies rapides urbaines ». Un tel statut associé à l'avenue Salvador Allende apparait d'ailleurs aujourd'hui

[202] Comme en témoigne ces extraits de la conclusion de cette étude de cas : « La manière dont a été traité le litige entre les objectifs de requalification du milieu et de fluidité de la circulation apparaît comme une expérience positive. Les projets impliquant plusieurs ordres de gouvernement, local ou régional, ou encore auxquels travaillent à la fois des architectes ou des architectes paysagistes et des ingénieurs sont une source potentielle d'antagonismes. […] Ainsi, le cas du Boulevard Sud de Nîmes démontre qu'il est possible d'arrimer des intentions différentes et d'atteindre les objectifs visés, même lorsque le projet implique divers ordres de gouvernement ainsi que des objectifs et des préoccupations divergents » [Lessard *et al.*, 2006 : 91].

[203] Une analyse qui recoupe très largement celle formulée par ailleurs par d'autres chercheurs et dont la mention en miroir nous semble néanmoins riche de sens : « Après avoir approuvé un projet combattant la spécialisation exclusivement routière de la rocade et les « critères de dessins et de projet » conduisant à « protéger la voie de l'urbain avoisinant », la DDE, dans la phase de mise en œuvre semble revenir en arrière. En effet, en défendant cette spécialisation routière, qui correspond à sa spécialité professionnelle, elle réintroduit au niveau des plans de détail, des dispositifs, tels que couloirs de circulation, tourne-à-gauche, parkings en épi, etc., caractéristiques des « critères de dessin et de projet » combattus par la proposition de l'équipe Donato. L'intervention de la DDE altère ainsi le projet au niveau de la lisibilité géométrique des tracés, de la régularité des perspectives, de l'introduction des chicanes dans les cheminements piétonniers… Pris individuellement, ces détails paraissent secondaires ; mais leur accumulation fait perdre au projet sa force plastique, la valeur d'usage de ses espaces publics, éléments déterminants de sa pertinence urbaine. Cette dérive est d'autant plus regrettable que l'application obstinée des habitudes d'ingénierie routière ne semble pas nécessaire aux aptitudes circulatoires de la section nîmoise de la RN 86-RN 113 » [Bonillo *et al.*, 1995 : 24].

encore confirmé par un rapport d'études du CERTU de 2012 relatif à ce type de voies, et en particulier les « voies rapides urbaines de type U », dont il a été fait le constat des difficultés relatives à leur identification.

Malgré les différents aménagements ultérieurs qui ont continué à transformer cet axe depuis le « contre-projet » de 1994, il est inclus au panel d'exemples sélectionnés dans le but de permettre de clarifier « ce concept de VRU de type U » et de mieux en cerner les limites. Bien qu'il soit rappelé dans l'étude de cas détaillée de la voie (aussi dénommée RD6113) qu'elle « a été traitée selon le principe du boulevard urbain en intégrant la voie dans le contexte urbain et en privilégiant la vie urbaine dont les activités riveraines » [CERTU et CETE, 2012 : 62], il y est aussi reconnu qu'elle n'en possède pas moins « par certains aspects […] bien des caractéristiques de VRU type U avec des points d'échanges de type plan, un environnement urbain... », malgré un certain nombre de points jugés « non satisfaisants » [CERTU et CETE, 2012 : 65][204]. Un autre point mis en avant par ce rapport concerne la forte accidentologie de l'axe. L'ensemble de ces éléments invite alors à remettre en cause l'idée que ce boulevard Salvador Allende puisse s'apparenter à un véritable « boulevard urbain », conçu comme « une artère structurante, au débit automobile important, qui, dans les tissus urbains de la ville contemporaine, retrouve un vocabulaire urbain et intègre, en toute sécurité, tous les types d'usages » [Chevalet, 2002 : 32].

[204] Sont ainsi évoqués, « le profil en travers 2x2 ou 2x3 voies, la proximité de trottoirs en bordure de la voie avec la possibilité d'une circulation piétonne sur certaines parties de la section même si dans les faits (observation sur place) la circulation piétonne ne se fait pas en bordure de la voie mais plutôt derrière les plantations. La vitesse limitée à 70km/h est également difficile à maintenir pour l'usager du fait d'un profil en travers large et incitant à une vitesse plus élevée. Toutefois, lorsqu'on emprunte cette voie, la vitesse semble globalement respectée mis à part quelques exceptions » [CERTU et CETE, 2012 : 65].

Figure 91 : Vue sur une partie retravaillée de l'actuel aménagement de l'avenue Salvador Allende à Nîmes (cliché : Benoit Romeyer).

Sans trop développer les différents aménagements ayant effectivement transformé cet axe depuis la proposition des architectes Donato/De la Torre, que peut-on retenir et essayer de généraliser à partir de cet exemple, dont la démarche nous paraît finalement autant, voire plus intéressante que le produit ? Il nous semble pertinent, à ce titre, de repartir des enseignements que les différents protagonistes et analystes de ce projet en ont eux-mêmes retiré avant d'aller vers des enseignements plus personnels.

Bien que nous souhaitions éviter de tomber dans un manichéisme et des jugements de valeurs malvenus, les interlocuteurs peuvent néanmoins être regroupés en deux camps. Les lignes de force recoupent très largement celles déjà visibles lors de la démarche de conception du projet avec, schématiquement, d'un côté les « pros », représentés par les acteurs institutionnels pour qui il y a beaucoup à retirer de la démarche, et de l'autre les « antis », voyant dans la réalisation effective du projet une forme d'« échec au regard des ambitions qu'il avait pu susciter »[205]. La mise en regard de ces points de vue est à ce titre intéressante. Ainsi, du côté des « pros », peut notamment être rangé le CERTU qui, dans son recueil de cas de démarches de projets urbains paru en 1999, tirait de l'exemple du boulevard Salvador Allende les conclusions suivantes :

« Ainsi, le problème majeur posé avec acuité aux concepteurs de ce boulevard réside donc bien dans la difficulté d'articuler dans le temps la production urbaine avec les transformations de la voie. […] Malgré ces réserves, le cas du boulevard Sud est très positif puisqu'il a permis de faire évoluer les pratiques normatives et sectorielles d'aménagement de grandes voiries vers la démarche de projet urbain » [CERTU *et al.*, 1999 : 37].

Représentant une position diamétralement opposée, Nicolas Soulier y a pour sa part vu la marque d'« un processus pervers […] à l'œuvre : les routes sont conçues pour tenir à distance les installations riveraines qu'elles desservent, mais comme elles les desservent, elles les attirent. Dès que l'urbanisation commence à « prendre » autour d'une route, au lieu de se réjouir et d'assumer cette urbanisation qu'elle provoque et qui vient l'enserrer, on prétend dégager la route de ce qu'elle génère, et on refuse de la métamorphoser en avenue. Il en résulte une forme d'urbanisation bien connue, souvent qualifiée de paysage de périphérie, ou d'entrée de ville. Cette forme d'urbanisation est considérée en général comme « chaotique ». Mais elle ne l'est pas : elle est programmée, organisée, construite de manière rationnelle, en conformité avec des règles et des procédures simples, voire simplistes, celles de la circulation routière et de l'urbanisme » [Soulier, 2012 : 47].

[205] L'opposition proposée ne va pas sans faire écho à ces réactions qu'avait pu susciter chez Nicolas Soulier une journée d'études sur les « boulevards urbains » organisée par une DDE en 1994 et où la démarche multicritères adoptée à Nîmes avait notamment été présentée : « [...] un débat traverse ces professionnels de la circulation : deux groupes s'opposent en leur sein, et ils se partagent entre « routiers » et « urbains » : ce sont leurs propres qualificatifs pour distinguer en leur sein ceux qui sont partisans des routes autonomes « ségréguées », de ceux qui sont partisans de considérer les routes comme éléments de la composition urbaine, du tissu urbain de la ville, et de les y « intégrer ». Ils sont en désaccord, mais, à l'évidence, le débat n'est pas encore prêt à être porté sur la place publique. Ce débat n'aurait pas dû se retrouver sur la table d'un groupe de travail comme celui de Nîmes car il doit rester interne » [Soulier, 2012 : 42].

Entre ces deux positions extrêmes, René Borruey porte un regard finalement assez mitigé sur cette opération aux prises avec des « forces décisionnelles […] multiples, […] [des] cultures professionnelles et urbaines agissantes […] différentes – ce que Christian Devillers dénonce comme les « logiques sectorielles », mais qui n'est autre que la réalité urbaine contemporaine » » [Borruey, 1997 : 164]. Plus transversalement maintenant, l'ensemble des positions évoquées viennent assez directement faire écho aux principes présentés dans la fiche technique CERTU consacrée aux « boulevards urbains » pour la conduite de tels projets :

« La démarche habituelle d'élaboration du projet technique, procédant par phases successives, ne constitue pas toujours le meilleur moyen de mener de front un projet urbain et la réalisation d'une infrastructure dont les durées de réalisation sont différentes. Le projet de boulevard urbain doit composer avec ces différentes échelles afin que le projet de voirie et le projet urbain restent en permanence en harmonie » [CERTU, 1998 : 8].

Plus généralement encore et au-delà des réussites et échecs connus par ces projets de boulevards urbains pris de manière individuelle, il s'agit cependant de reconnaitre que l'émergence même du concept est l'illustration d'« un changement d'état d'esprit parmi les professionnels et les décideurs : désormais, la grande voirie n'est pas incompatible avec la présence d'activités urbaines riveraines » [Reigner *et al.*, 2013 : 31]. Cette intention forte ne s'en est pas moins heurtée de manière récurrente à une certaine inertie institutionnelle, montrant par effet de miroir à quel point les différences entre le contexte institutionnel français et celui de Barcelone sont fortes, et à quel point celles-ci peuvent être déterminantes dans le développement de tels projets. C'est ce qu'exprime en substance René Borruey :

« Au total, l'ambition est bien celle d'insuffler le plus de culture urbaine possible dans la technostructure, mais pas encore de sortir les hommes de l'art de leur rôle de « donneur d'idées » et de « décorateurs », pour instaurer avec eux le pilotage de la machine par le projet urbain, à l'instar, précisément, de l'expérience tant admirée de Barcelone. Nous apercevons, dans ce domaine des nouvelles approches de la voirie rapide urbaine, en France tout au moins, combien le décalage entre les projets urbains et les réalisations peut être considérable. Une impression de duperie demeure… » [Borruey, 1997 : 174][206].

C'est ainsi que les opérations françaises souhaitant s'inscrire dans la lignée de ces exemples barcelonais érigés en « référence » par la presse spécialisée ont malgré elles maintes fois montré « les limites de la transposition d'un modèle à travers les frontières » [Mialet et Fouque, 2001 : 42]. Et l'écart entre les résultats obtenus le plus souvent par ces démarches visant à concilier la grande voirie avec des activités urbaines riveraines et les exemples barcelonais dont elles prétendaient, ou en tout cas souhaitaient s'inspirer, a parfois pu laisser leurs observateurs dubitatifs. En bref, si le boulevard urbain s'inscrit dans la lignée de ces réalisations et réflexions qui ont visé à « réconcilier la route avec la ville » [Leyrit, 1995], il ne s'agissait donc encore pas nécessairement d'en faire de véritables « rues » au regard des acceptions de ces deux termes que nous avons proposées dans le *Chapitre 1*. Ainsi, au registre des « ambiguïtés » du « boulevard urbain », outre le fait que le terme même peut s'apparenter à un pléonasme, il s'agit d'un concept « né dans les années 1980 de la réflexion des ingénieurs travaillant sur la conception des réseaux routiers urbains » [Reigner *et al.*, 2013 : 31] et ayant peu à peu changé de

[206] Un autre témoignage de l'architecte Christian Devillers va dans un sens assez proche de celui qui vient d'être évoqué : « […] Avec peu d'argent, Emilio Donato est allé très loin et son projet créerait un espace formidable. Hélas, il est à peu près certain qu'on fera moins bien, parce qu'il ne sera plus là […] » [Christian Devillers cité par Mialet et Fouque, 2001 : 110].

destination pour progressivement « renvoyer à l'urbanisme et aux formes architecturales plus qu'à l'ingénierie des déplacements » [CERTU et CETE, 2012 : 10]. Mais, une de ses ambivalences majeures réside aussi dans le fait qu'il s'agit d'un concept qui, sous couvert de se revendiquer « de la rue », a finalement aussi fait… « de la route » [Mialet et Fouque, 2001 : 133]. L'avènement de ce concept d'aménagement témoigne d'un très net regain d'intérêt pour les grands axes circulatoires et leurs potentialités d'articulations urbaines, dans la lignée des expériences concluantes menées à Barcelone. De fait, et à la lumière de ces différents éléments, l'on comprend mieux les débats et tensions suscités par cette thématique des boulevards urbains entre la fin des années 1980 et le début des années 1990.

Mais là encore - et comme souvent lorsqu'il s'agit d'appréhender des outils techniques -, il est nécessaire de prendre du recul par rapport à l'objet « boulevard urbain » en lui-même pour mieux comprendre les systèmes d'organisation des déplacements dans lesquels ceux-ci s'inscrivent, en même temps qu'ils permettent de les mettre en œuvre. En effet, ce dernier, en tant qu'instrument privilégié de la « boîte à outils des Plans de déplacements urbains (PDU) », succédant, à partir de 1982, aux Plans de circulation, paraît tout à fait approprié pour élargir à nouveau la réflexion à l'échelle des modèles urbains et en particulier des modèles d'organisations des circulations dont ces nouveaux documents de planification ont accompagné et permis la mise en œuvre.

c. Des Plans de Déplacements Urbains à l'interface entre agrégation de projets et transposition de modèles techniques

Entre la fin des années 1980 et le début des années 1990, le boulevard urbain a donc été au cœur des réflexions des architectes et des urbanistes qui l'ont mobilisé en tant que « concept opératoire », avec, comme nous l'avons vu, plus ou moins de réussite dans ses concrétisations, pour repenser les rapports entre la grande voirie et la ville. Ce n'est toutefois qu'« à la fin des années 1990 et au début des années 2000, [que] le terme de boulevard urbain se généralise et se médiatise à travers les débats relatifs à l'élaboration des plans de déplacements urbains » [Hernandez, 2003 : 32]. L'arrivée de ces derniers en remplacement des « plans de circulation », marque symboliquement et sémantiquement, dans le domaine des transports urbains, le passage d'un urbanisme « de plan » à un urbanisme dit « de projets ». Il s'agit là encore de prendre ses distances avec une approche planificatrice « traditionnelle », de l'urbanisme [Hernandez, 2015 : 16‑20] dans un contexte plus général de décentralisation. C'est ainsi que « cette nouvelle démarche s'inscrit dans une logique de remise en cause de l'approche sectorielle des transports urbains et appréhende de manière globale la totalité des modes de déplacements (transports collectifs, voiture, marche à pied, vélos, taxis…) » [Hernandez, 2003 : 25]. Les boulevards urbains et les PDU poursuivant *a priori* des objectifs de transversalité des approches et de diversité des modes de déplacements considérés similaires, il n'apparaît alors guère étonnant qu'ils « figurent parmi les mesures phares des plans de déplacements urbains » [Hernandez, 2003 : 35]. Pour cette raison et du fait que le statut quelque peu « ambivalent » du boulevard urbain – car oscillant encore entre des modes de faire plutôt « urbains » et d'autres plutôt « routiers » - renvoie aux propres ambivalences dont les modèles de villes traduits par les PDU sont eux-mêmes porteurs, cet outil d'aménagement constituera notre principale « entrée » pour aborder les logiques inhérentes à la conception de ces nouveaux documents de planification. S'intéressant à la manière dont les boulevards urbains sont aujourd'hui mobilisés dans les politiques locales de déplacement, Frédérique Hernandez constate ainsi que :

« La particularité de cet objet technique est qu'il peut selon les circonstances se présenter sous son côté face « vie locale » ou sous son côté pile « circulation ». Dès lors, s'il est mobilisé pour requalifier des tissus urbains en apaisant la circulation et en développant les « aménités urbaines » (tant dans le centre qu'en périphérie), il est également mobilisé pour redistribuer les flux d'échanges inter-quartiers et de transit sur le territoire de l'agglomération » [Reigner *et al.*, 2013 : 32].

De ces deux facettes du boulevard urbain, seul le côté « face » est généralement mis en avant publiquement, en mobilisant le registre du « durable » et de l'« apaisé » par la valorisation « d'une série de projets associés à la réalisation de la voie : cheminements piétons et cyclables, « zones 30 », traitement végétal des espaces délaissés, requalification des espaces publics et amélioration des franchissements. Ces aménagements sont dédiés aux populations riveraines, ils montrent la capacité de l'infrastructure à améliorer le cadre de vie, à renforcer les liens entre les quartiers et à améliorer la desserte des voies secondaires » [Reigner *et al.*, 2013 : 33]. Bien que toujours présent en filigrane, le côté « pile », se révèle quant à lui le plus souvent escamoté, tant et si bien que « le consensus est obtenu en excluant du débat ce qui fait conflit : la place que tiennent ces projets d'infrastructures dans un schéma global d'organisation des circulations » [Reigner *et al.*, 2013 : 33]. Pour bien comprendre pourquoi cette dimension essentielle des boulevards urbains est évacuée des argumentaires développés par les édiles, il semble nécessaire de repartir de ces schémas d'organisation des circulations que sont les PDU, leur « esprit » et leur « substance », pour finalement aborder la question des modèles d'organisations des

circulations urbaines auxquels ils s'adossent. Il s'agira par-là de chercher à mieux identifier certains des ressorts sous-jacents à cette volonté fréquente de dissimuler ce côté « face » des boulevards urbains. L'enjeu sera aussi, par ce biais, de s'interroger sur la manière dont cette progressive transposition au champ de l'aménagement viaire d'un urbanisme dit « de projets » a pu s'opérer parallèlement à une relative uniformisation des modèles d'organisations des transports urbains qui les sous-tendent.

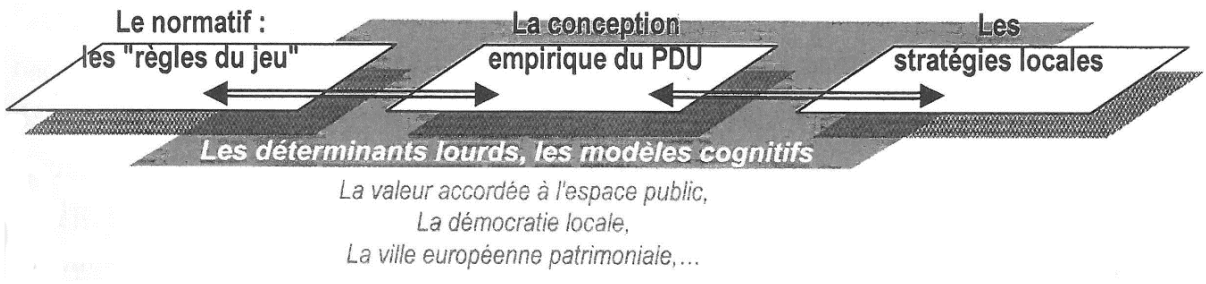


Figure 92 : Schéma du cadre de conception propre aux Plans de déplacements urbains [Hernandez, 2003 : 15].

Le PDU est un document de planification institutionnel dont les modalités sont en grande partie fixées par l'Etat, mais dont la réalisation est confiée à des Autorités Organisatrices des Transports (AOT) locales, anciennement AOTU (pour urbain) et devenues depuis 2015 Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Aussi, « la conception empirique du PDU est prise en tension entre des contraintes normatives imposées par l'Etat central (délais, partenaires à associer à la démarche, modalités de travail, …) et des stratégies locales susceptibles d'orienter les objectifs assignés au PDU » [Hernandez, 2003 : 15]. Né dans le contexte des lois de décentralisation et s'inscrivant, comme nous l'avons vu, dans le cadre du passage d'un urbanisme planificateur à un urbanisme dit « de projets », les processus de conception d'un PDU s'éloignent ainsi sensiblement dans les faits de ce que l'on pourrait appeler un processus de « planification urbaine traditionnel » :

« […] l'élaboration du PDU ne résulte pas d'une démarche linéaire et rationnelle (où la définition des objectifs précède la formalisation des projets) mais procède par construction d'un « projet global », par agrégation de divers projets techniques élémentaires » [Hernandez, 2003 : 331].

De fait et dans cette perspective moins centrée sur les jeux d'acteurs que sur les « projets » en eux-mêmes qui, de par leur capacité à « faire-agir », constituent des protagonistes à part entière de ces processus de conception, l'enjeu majeur de l'élaboration de ces PDU réside alors dans la « mise en système » des différents projets choisis pour le constituer. Frédérique Hernandez avance à ce propos l'idée d'un processus de « composition sélective » [Hernandez, 2003 : 136], au sein duquel un ensemble de projets, pour la plupart préexistant à la démarche, sont progressivement mis en cohérence via des phases conjointes de sélection, d'appropriation, de reconfiguration et d'association. En cela, le PDU se présente comme « un tout composé d'éléments divers » [Hernandez, 2003 : 331]. Mais par quels processus ces « éléments » ou « projets » sont-ils recomposés à l'intérieur de ces démarches d'élaboration des PDU, et quel en est leur nature ?

Les deux principaux aspects qui peuvent là encore être distingués sont, pour Frédérique Hernandez, contenus dans les deux acceptions du verbe « *agréger* » :

- « Admettre quelqu'un dans un corps constitué », et correspondant à « l'intégration ou le rejet d'un projet au regard de ce que doit être *a priori* un bon PDU » [Hernandez, 2003 : 215]. Pour reprendre notre exemple, un projet de boulevard urbain peut être « admis » dans un projet de PDU à partir du moment où leurs visées s'accordent.

- « Réunir un tout dans des parties distinctes », et renvoyant à la recherche d'une « cohérence globale du « système PDU ». Cette cohérence s'établit dans la recherche d'une correspondance entre les projets élémentaires et un certain nombre de modèles implicites (modèles de villes notamment) correspondant au PDU idéal » [Hernandez, 2003 : 216]. Ainsi, à l'intérieur d'un PDU les projets qui le composent font système pour donner corps à un ou des modèles à qui ils offrent en même temps une cohérence spatiale. Pour qu'un projet de boulevard intègre *in fine* un projet de PDU, il faut donc qu'il concorde avec le ou les modèles mobilisés en vue de son élaboration.

Il s'agit ainsi des « outils », « objets », « intentions » et « concepts », techniques ou non, qui, dès lors qu'ils entrent dans un processus de « territorialisation », font « projet ». C'est à partir de ces derniers, pour la plupart « déjà-là », que les techniciens des collectivités locales élaborent un tel document. Les différents objectifs qui lui sont assignés, et renvoyant à la fois aux « normes » fixées par l'Etat, aux « stratégies » des collectivités locales, aux paradigmes et à la rhétorique dominante du moment, appellent à un usage plus ou moins privilégié de certains d'entre eux[207] :

« Les services techniques ou les bureaux d'études qui élaborent les PDU disposent, de la même manière que le bricoleur possède un marteau, d'une multitude d'outils techniques. Citons parmi les plus utilisés dans l'élaboration des PDU, la « zone 30 », la « hiérarchisation du réseau », les « parcs relais », le tramway, la voiture électrique... Issus de l'époque actuelle, différents de ceux d'il y a vingt ans (on ne parle plus aujourd'hui de « ségrégation des modes » ni de métro, mais de « partage de la rue » et de tramway), ces outils rendent les aménageurs et les ingénieurs 'autres' en faisant courir jusqu'à leur conscience des schémas d'actions différents de ceux qui les avaient conduits jusqu'alors à adapter la ville à la voiture » [Hernandez, 2003 : 32].

Pour reprendre notre exemple du boulevard urbain, du fait que sa vocation est compatible et cohérente avec les objectifs assignés aux PDU (et en particulier leur côté « pile » /circulation), il a en toute logique trouvé sa place au sein de leur « boîte à outils ». Néanmoins, ce statut d'élément privilégié n'explique pas comment et sur quels critères ces boulevards sont effectivement recomposés à l'intérieur de ce « système » de projets qu'est le PDU. Ce qui amène au deuxième aspect que nous souhaitions aborder : les modèles théoriques de villes que ces processus mobilisent et qui servent de référence à leurs parties prenantes. La méthode de modélisation graphique par « relatiogramme » développée par Frédérique Hernandez, lui a ainsi permis de montrer comment « la construction des liens qui associent les projets en système fait apparaître des modèles de ville. Ainsi, implicitement, le processus d'élaboration du PDU mobilise un certain nombre de modèles qui font référence à une organisation urbaine idéale » [Hernandez, 2003 : 215].

[207] Ce qui amène d'ailleurs certains à parler d'une sorte de « diktat des outils » [Fleury, 2005 : 16].

Même si plusieurs modèles « cognitifs »[208] et « techniques »[209] coexistent en matière d'organisation du réseau viaire, en pratique, tout se passe comme si un seul et même « modèle technique d'organisation des circulations » était à l'œuvre sur l'ensemble des territoires urbains des grandes agglomérations françaises, mais aussi européennes (cf. *Figure 93*)[210]. Bien que la mise en évidence de ce modèle soit au départ issue d'études de cas spécifiques[211], d'autres investigations à la fois plus « transversales », menées à des échelles comparatives transnationales France/Italie [Grenier et Ventura, 2000], voire européennes [Fleury, 2002b], et plus « systématiques » dans la confrontation de ce modèle théorique à une série de PDU effectifs [Brenac *et al.*, 2013 : 272‑274], invitent à considérer qu'il n'en possède pas moins une certaine portée générale, à tel point qu'il est aussi possible de le qualifier de « modèle générique ».

[208] Pour Frédérique Hernandez, cette expression de « modèle cognitif », « exprime le recours à une référence idéale (référentiel), sur laquelle les gestionnaires de la ville s'appuient pour proposer une action. Ces modèles sont de l'ordre du mental, du culturel, ils sont mis en œuvre de manière souvent implicite » [Hernandez, 2003 : 203-204]. L'observation des processus d'élaboration des PDU lui a ainsi permis de repérer deux de ces modèles, le modèle de l'« *island strategy* », déjà évoqué dans le *Chapitre 3* et consistant à isoler des lieux minoritaires « privilégiés » pour les protéger de l'automobile dans une optique de « qualité urbaine », et celui de la « ville européenne patrimoniale ». Ce dernier, mis en évidence par Anne Grenier, renvoie à l'idée d'une ville à la fois « dense, attractive et dont l'étendue doit être limitée ». Une telle conception se traduit en termes d'organisations des déplacements et d'aménagement, par « une maîtrise des flux de circulation dans les espaces centraux et, le développement, à l'extérieur, d'un réseau autoroutier performant assurant l'inscription de la ville dans un réseau de villes concurrentes » [Hernandez, 2003 : 206]. Bien que ces deux « modèles cognitifs » se superposent en partie, ils n'en restent pas moins complémentaires.

[209] A une échelle européenne, Dominique Fleury et Jan Grubb Laursen ont ainsi identifié quatre modèles d'organisation du réseau viaire : le « modèle Buchanan » avec sa hiérarchisation « classique » à trois niveaux, le « modèle danois », qui lui n'en comporte que deux et tend à générer des « zones 30 » aux surfaces beaucoup plus étendues, le modèle « ville 30 » qui, comme son nom l'indique, conçoit la ville comme une vaste zone 30 et l'aménage en conséquence, et le « modèle multicritères » visant lui à classer les voies sur des critères non plus seulement fonctionnels mais aussi urbains, sociaux, environnementaux… [Fleury, 2002a : 19-20 ; Fleury et Laursen, 2002].

[210] L'identification d'un tel modèle fait par ailleurs plus largement écho aux constats opérés par un certain nombre de chercheurs d'« une ville qui se réalise selon un « modèle rhénan » dans sa partie centrale et un « modèle californien » pour le périurbain » [Desjardins et Leroux, 2007 : 16].

[211] Dont les recherches menées par Frédérique Hernandez sur Marseille ainsi que celles menées sur Rennes par Dominique Fleury et Anne Grenier.

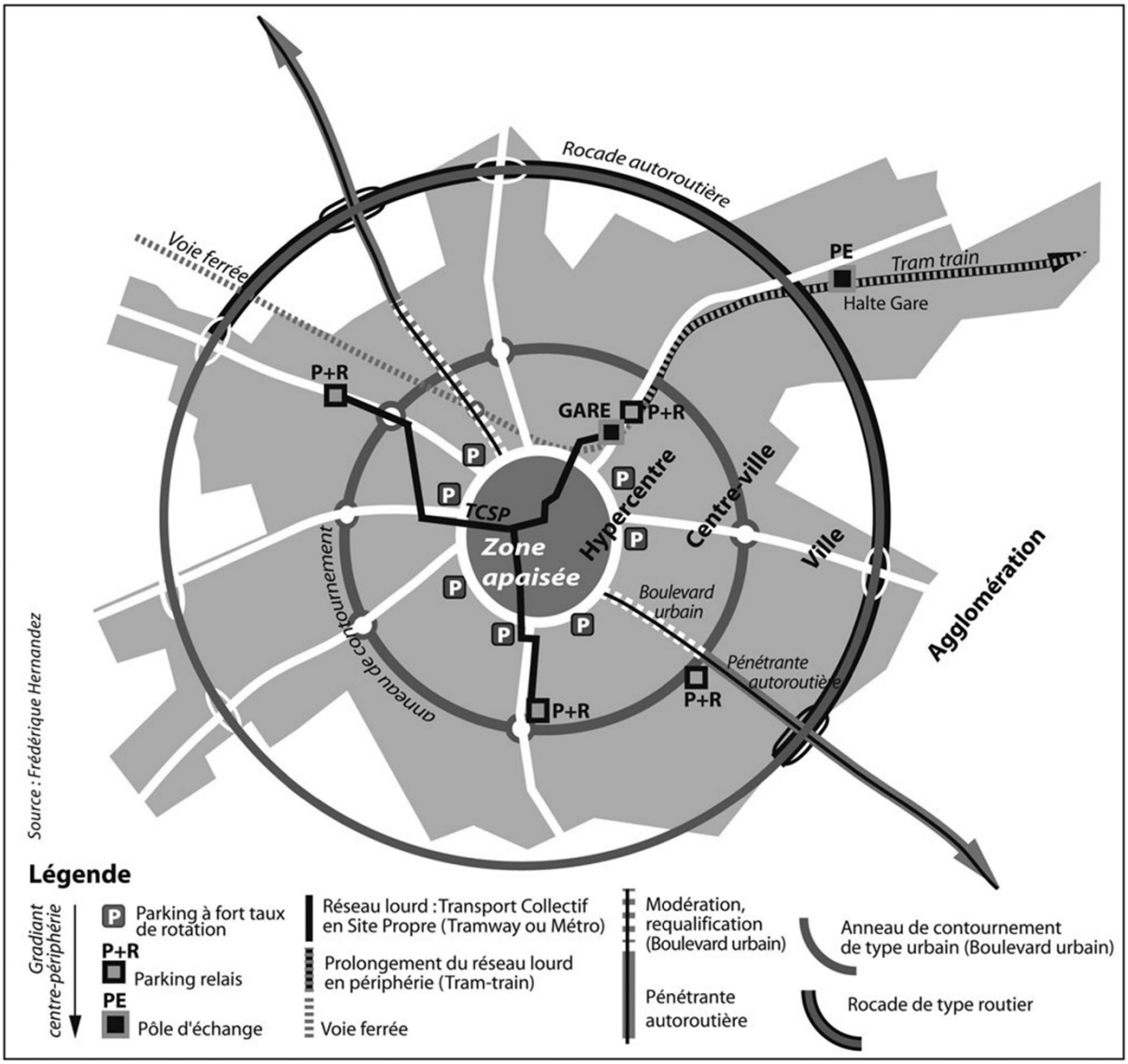


Figure 93 : Le modèle générique d'organisation des transports urbains [Brenac et al., 2013 : 273].

Pour les agglomérations qui adoptent ce modèle, l'intérêt est qu'il permet de protéger des flux motorisés le centre-ville et certains secteurs désignés[212] tout en maintenant leur bonne accessibilité vis-à-vis de ces mêmes modes tout comme celle de l'agglomération de manière plus générale. L'enjeu pour les villes est par ce biais de parvenir à concilier développement économique et développement durable – éléments qui se déclinent ici dans le fait de parvenir à présenter un bon niveau d'accessibilité tout en limitant, en ville, les nuisances qui peuvent leur être imputées. Et, à l'instar du « modèle spatial de

[212] Il s'agit à titre d'exemple dans le cas du PDU de Marseille traité par Frédérique Hernandez, de la figure des « noyaux villageois » en ce qu'ils incarnent une sorte d'idéal urbain lié à leur forte mixité fonctionnelle et à leur morphologie urbaine évoquant la ville européenne traditionnelle. C'est ainsi qu'« en raison des représentations qui lui sont associées, le noyau villageois, offre un terrain tout à fait adéquat à la mise en place d'actions de type « stratégie insulaire » : piétonisation des rues, limitation des vitesses, report du trafic de transit sur des voies de contournement. Conformément au modèle de l'*Island Strategy*, ces pôles urbains, pour se protéger de la circulation automobile, ont besoin de la présence de voiries de contournement permettant aux véhicules motorisés de les contourner et de les desservir » [Hernandez, 2003 : 234].

dissuasion progressive » présenté dans le chapitre précédent et mis en évidence à partir de l'évaluation des Plans de circulation » opérée par Bruno Faivre d'Arcier (et dont nous pouvons constater que le modèle présenté en constitue à bien des égards une sorte d'« évolution » cf. *Figure 82* et *Figure 93*), ce modèle générique s'appuie sur le postulat de l'idéal-type d'une ville européenne radio-concentrique, dont les partages territoriaux ainsi induits renvoient à des modes d'aménager spécifiques :

« En pratique, cette double exigence est prise en compte grâce à un partage territorial : aux centres-villes historiques et aux centralités secondaires la protection vis-à-vis de l'automobile, aux périphéries urbaines les infrastructures routières performantes et les grands nœuds. La régulation des flux de circulation se traduit par un partage territorial horizontal et graduel du centre vers la périphérie. S'y ajoute selon les cas un partage territorial vertical : en surface les voiries offrent une large part aux modes non motorisés, elles deviennent aires piétonnes, zones de circulation apaisées ou sont aménagées en boulevard urbain possédant couloirs de bus et pistes cyclables ; en sous-sol, les parkings souterrains se multiplient, et, dans les grandes agglomérations, les projets de tranchées couvertes et de tunnels se développent. La voiture continue de pénétrer, voire de traverser les centres-villes, mais cachée, enfouie » [Brenac *et al.*, 2013 : 272‑273].

En termes d'aménagement, le modèle générique se caractérise par un ensemble d'« anneaux concentriques », complétés par une série de « rayons pénétrants » permettant de passer de l'un à l'autre. La conjonction de ces deux « ensembles » aux rôles bien distincts mais néanmoins complémentaires constitue la « trame » sur laquelle s'appuient les techniciens des collectivités locales pour gérer et réguler les déplacements automobiles dans la ville.

En allant plus dans le détail, les anneaux évoqués sont généralement au nombre de trois et tendent généralement à se distribuer dans l'espace de la manière suivante :

« L'hypercentre est délimité par un premier anneau qui le protège de la circulation tout en desservant une série de parkings qui accueillent les voitures des usagers du secteur. Le centre-ville est lui délimité par un deuxième anneau de contournement. Avant son réaménagement, ce deuxième anneau est généralement une rocade aux caractéristiques routières, utilisée par les automobilistes pour rejoindre les grands axes pénétrants qui relient le centre aux communes voisines. Dans le modèle, un réaménagement de cet anneau en boulevard urbain à 50 km/h vise à dissuader le transit. Progressivement le trafic de transit est invité à contourner la ville. Ce dernier est alors renvoyé à un troisième anneau périphérique, qui assure la connexion entre les différentes autoroutes ou routes nationales qui irriguent le grand territoire » [Reigner *et al.*, 2013 : 34].

A cette série d'anneaux délimitant autant d'« intérieurs » et d'« extérieurs » [Hernandez et Reigner, 2007 : 21], se surimpose un système complémentaire de « voies radiales pénétrantes » assurant leur mise en lien, mais d'une manière à la fois graduée et sélective :

« Elles assurent l'accessibilité automobile vers le centre-ville, mais progressivement en cherchant à réguler le volume et le type de trafic. Ainsi, généralement, dès qu'elles franchissent l'anneau qui délimite le centre-ville, elles font l'objet d'un réaménagement visant à réduire le nombre de voies dédiées à la voiture, au profit des modes non motorisés et des transports en commun : elles font l'objet d'une requalification en boulevard urbain. Enfin, la bonne connexion entre les voies pénétrantes et les anneaux est essentielle pour assurer un glissement en cascade des flux d'échanges inter-quartiers et des flux de transit vers les anneaux les plus éloignés de l'hypercentre. De plus, ces connexions permettent aux

anneaux de jouer leur rôle de collecteur de flux et de protéger les secteurs qu'ils délimitent de la dispersion des automobiles sur les voies de dessertes » [Reigner *et al.*, 2013 : 34‑35].

Tant dans la *Figure 93* que dans le texte qui l'accompagne, il ressort clairement que le boulevard urbain constitue un élément-clé de ce « modèle générique », apparaissant d'ailleurs aussi bien mobilisé sur le traitement des pénétrantes que sur celui des anneaux de contournement[213]. Néanmoins, de par son statut « hybride » entre la route et la ville, il constitue ainsi parfois, à l'instar du cas nîmois, une pierre d'achoppement entre l'Etat et les AOT locales dans la mise en œuvre de ce modèle d'organisation généralement souhaité par ces dernières, avec comme nous l'avons vu des conflits liés au fait que « les agglomérations ne sont que partiellement maîtresses des réseaux qui traversent et structurent leur territoire ». Et de fait, il apparaît bien souvent que, « la concrétisation de ce modèle générique se heurte à d'autres représentations du territoire, et donc à d'autres représentations de l'usage des réseaux, portées par d'autres acteurs, agissant à d'autres échelles. Chaque acteur, selon son échelle de référence, modèle les projets selon sa problématique et ses objectifs propres et ceux-ci sont souvent inconciliables » [Reigner et Hernandez, 2007 : 22].

Cette question des échelles d'appréhension des réseaux par les acteurs nous semble primordiale, en ce qu'elle permet de bien comprendre le caractère éminemment « insulaire » d'un modèle qui a sensiblement évolué par rapport à celui qui présidait à la conception des Plans de circulation. Pour les acteurs locaux, il s'agirait désormais moins de hiérarchiser les types de « trafics » qui peuvent traverser tel ou tel espace suivant qu'ils lui sont considérés comme « utiles » ou non[214] sur la base d'une différenciation entre trafic local et trafic de transit, que de différencier les « espaces » eux-mêmes comme le font ressortir les analyses de Frédérique Hernandez et Hélène Reigner :

« La hiérarchisation du réseau routier, telle qu'elle s'est construite depuis les années 60 est portée par l'Etat. Elle s'appuie sur une ségrégation stricte des trafics de transit et des trafics locaux. Ce type de hiérarchie fonctionne en rase campagne, mais ne va pas sans poser problèmes à l'approche des agglomérations où les réseaux autoroutiers ont été absorbés par la croissance des villes. De plus, la redistribution spatiale des activités économiques et les nouvelles stratégies résidentielles rendent aujourd'hui difficile la distinction entre trafic local et trafic de transit. Ainsi, les acteurs locaux souhaitent modifier ce type de hiérarchisation, en s'appuyant non plus sur une ségrégation des flux, mais plutôt sur une ségrégation spatiale du type *le point* (l'îlot protégé) / *la ligne* (le tuyau qui récupère les voitures). Les modifications demandées par ces derniers vont concerner la création ou l'aménagement d'échangeurs pour améliorer la connexion entre la voirie locale et les autoroutes. Pour les acteurs locaux, il s'agit d'une hiérarchisation de la voirie (gérer l'accessibilité, la fluidité et la répartition de la voiture sur le territoire). Pour la DDE, ces modifications entraînent une dé-hiérarchisation car elles impliquent l'apport d'un trafic local là où circule du transit » [Hernandez et Reigner, 2007 : 15].

Cette hiérarchisation des espaces qui caractérise le modèle générique d'organisation des circulations est ainsi dans les faits rendue possible par la forte hiérarchisation du réseau viaire à laquelle

[213] « Dans la concrétisation du modèle, la figure du boulevard urbain est mobilisée à différents endroits : dans la requalification des voies pénétrantes à l'approche de l'hypercentre, dans le réaménagement de l'anneau délimitant le centre-ville (afin de lui donner plus « d'urbanité ») et pour la réalisation des tronçons manquants des anneaux les plus périphériques. Dans ce dernier cas, la sémantique du boulevard urbain rassure et apaise les oppositions. Ainsi, le concept permet de légitimer la poursuite de l'investissement sur le mode routier » [Reigner *et al.*, 2013 : 35].

[214] Ce qui est bien déjà, en soi, une manière de hiérarchiser les espaces entre eux.

il s'adosse ; cette dernière apparaissant d'ailleurs à bien des égards conçue sur le modèle de la hiérarchie viaire conventionnelle exposée dans le *Chapitre 1*.

Une telle convergence peut être associée au fait que la propriété d'« artérialité »[215] caractérisant cette dernière, et dont « le sens […] est d'assurer que les modes plus « élevés » dans la hiérarchie […] bénéficient d'une garantie de contiguïté et jouissent d'une convergence vers eux de toutes les autres voies […] » [Marshall, 2006 : 101], y soit principalement mise au service d'un seul mode de transport, l'automobile, au détriment des transports en commun et des modes non motorisés :

« La hiérarchie conventionnelle avait tendance à être centrée sur les grandes voies de communication. Le niveau I correspondait plutôt aux voies destinées uniquement aux véhicules motorisés. Le niveau II correspondait aux voies à usages multiples (voitures plus piétons) et le niveau III aux voies uniquement piétonnières. On s'aperçoit ici qu'il y a une asymétrie topologique : les voies piétonnières sont en bas de la hiérarchie, ce qui implique qu'elles ne forment pas forcément un réseau contigu. Certains tronçons du réseau piétons se trouvent par conséquent séparés les uns des autres et ne sont reliés que par des voies réservées aux voitures. Cela implique également que les rues (c'est-à-dire les voies de communications multifonctionnelles traditionnelles où coexistent les voitures et les piétons et par lesquelles sont desservis les bâtiments) ne sont plus systématiquement contiguës les unes aux autres, mais peuvent être séparées par des voies réservées aux voitures » [Marshall, 2006 : 102].

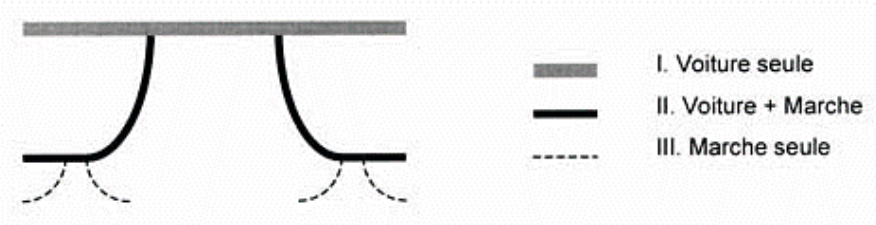


Figure 94 : La hiérarchie viaire conventionnelle appliquée aux modes de déplacement. Si le réseau automobile se caractérise par sa continuité, ce n'est pas le cas de celui dédié aux piétons qui apparaît relégué en bout de chaîne [Marshall, 2006 : 102].

La mise en application de la hiérarchie viaire conventionnelle tend ainsi d'elle-même à la génération d'« îlots » entourés de voies de circulations d'un même niveau hiérarchique, et de manière générale plus élevé que celui des autres voies présentes à l'intérieur des ensembles ainsi délimités (cf. *Figure 95*). Le modèle théorique associé à la hiérarchie viaire conventionnelle s'avère donc aussi dans les faits être un modèle spatial, recoupant certaines caractéristiques propres au modèle générique d'organisation des circulations exposé précédemment (cf. *Figure 93*).

[215] L'« artérialité » est une propriété topologique propre aux réseaux « traditionnels » hiérarchisés, qui veut que pour un réseau donné, les éléments du plus haut niveau hiérarchique se connectent de manière contigüe [voir Marshall, 2006 : 100-101]. La quasi-universalité de cette notion s'explique pour certains chercheurs par son importante « plasticité » : "*It is because arteriality is an abstract property that it works: it is more or less stable over the length of a street and over time; it can be easily retrofitted to existing networks (since it is independent of actual form or use on the ground), and finally, it has a robust logic, that allows a neat ordering of routes in a network*" [Marshall *et al.*, 2004 : 19].

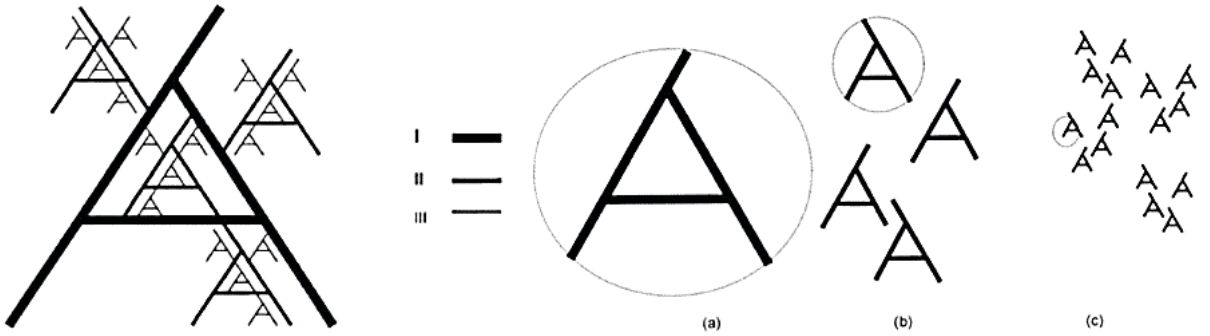


Figure 95 : Une hiérarchie viaire conventionnelle qui tend en pratique à générer des sous-réseaux eux-mêmes caractéristiques de l'island strategy. Comme l'explique Stephen Marshall, si cette schématisation peut être celle d'un « réseau routier classique en une hiérarchie de routes nationales (I), régionales (II) et locales (III), elle pourrait tout aussi bien illustrer un réseau urbain avec les boulevards urbains (I), les rues principales de quartier (II) et les voies de dessertes locales (III) » [Marshall, 2006 : 100].

De tels constats ne manquent pas de venir faire écho aux travaux de Dominique Fleury qui, s'intéressant pour sa part aux modèles de ville induits par la pregnance de la « stratégie insulaire », énonce :

« Le modèle résultant est polycentrique et hiérarchisé, les réseaux cyclistes et de transports publics structurent ces îlots en les traversant, tandis que les infrastructures automobiles en facilitent l'acceptabilité en les contournant dans les interstices des structures urbaines ainsi constituées » [Fleury, 2005 : 23].

Ce n'est néanmoins qu'en descendant à une échelle fine et « urbaine », que ces liens entre modèle générique « insulaire »[216] et « hiérarchie viaire conventionnelle » ressortent clairement, du fait que comme le constate Dominique Fleury, le premier cité « se décline différemment suivant les échelles d'observation :

- A un niveau « macro » apparaissent la ville centre et les villes moyennes de l'agglomération, ainsi que les grandes infrastructures inscrites au Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA).
- A une autre échelle, dans la ville dense, des îlots – tels les « noyaux villageois » à Marseille – vont être spécifiquement mis en avant dans l'aménagement. La viabilité de cette structure oblige à faire converger d'importants trafics automobiles, nécessaires à l'accessibilité des fonctions urbaines, dans des boulevards ou des avenues aujourd'hui traités en « Boulevards Urbains ».
- A une échelle plus fine, les voies structurantes de quartier vont assumer cette même fonction en irriguant les zones 30.

Une vision hiérarchisée du réseau de circulation automobile dans la ville tend donc à se dessiner d'elle-même du fait de ces stratégies élémentaires qui veulent *dans les faits* allier la qualité urbaine à l'accessibilité automobile » [Fleury, 2005 : 23].

[216] Il ne nous paraît toutefois pas abusif de mettre ces deux « modèles » sur un même plan, tant ils nous semblent marcher de concert.

De plus, si comme nous venons de le voir tous les territoires ne sont pas traités au regard des mêmes objectifs, ils ne bénéficient pas non plus des mêmes attentions. Ainsi, la hiérarchie sélective des espaces induite par le caractère « insulaire » de ce modèle d'organisation des circulations se traduit de différentes manières, dont un des points communs est de participer à « renforcer la hiérarchisation spatiale de l'espace urbain tout en occultant les phénomènes de ségrégation spatiale qui l'accompagnent » [Reigner *et al.*, 2009]. De fait, un certain nombre de ces territoires sont alors amenés à accumuler les « dysfonctionnements », ce qui s'illustre de manière assez nette au prisme de l'entrée par la sécurité routière sur lequel nous nous appuierons plus particulièrement[217]. Il apparaît ainsi qu'en pratique, « l'application du modèle conduit les acteurs à se focaliser sur 2 types de configurations spatiales : les îlots de qualité urbaine (hypercentre, centre de villages) où l'on applique la « zone 30 » et les grands barreaux routiers où prédomine la logique de flux. Les zones intermédiaires sont hors champs des préoccupations alors que bien souvent elles cumulent les situations accidentogènes » [Hernandez et Reigner, 2007 : 16][218].

Ce nouveau recours aux questions de sécurité routière permettra de revenir sur le principal fondement théorique de cette hiérarchie viaire conventionnelle, dont nous avons observé qu'elle est à la base de la mise en œuvre de ces stratégies de type « insulaires » : les incompatibilités supposées de la circulation automobile avec les autres fonctions urbaines.

[217] Et en laissant donc sciemment de côté tous les autres types d'inégalités socio-spatiales qu'un tel modèle fondé sur des catégorisations d'espaces et d'usagers est de fait susceptible de générer.

[218] Des résultats qui nous semblent faire écho à d'autres résultats de recherches autour des liens entre hiérarchisation du réseau viaire et sécurité routière : « A l'exception des artères principales et des voies de desserte des zones pavillonnaires, il ne semble pas y avoir de frontière nette entre les différentes catégories de voies. On retrouve donc un résultat du programme de recherche mené par l'INRETS et le CNRS sur les représentations mentales : il existerait des sites routiers ambigus, susceptibles de poser des problèmes de lisibilité » [CERTU *et al.*, 1997 : 39].

Encadré 3 : Des liens entre modèle et urbanisme « insulaires »

Ce qualificatif d'« insulaire » n'est pas propre à l'analyse des stratégies d'organisation des déplacements urbains développées par les collectivités, et est aussi employé par un certain nombre d'auteurs pour qualifier plus généralement un véritable « modèle » de ville et d'urbanisme. Un numéro de la revue *Espaces et Sociétés* a ainsi été consacré à cette problématique, posant cet enjeu de l'« insularité » dans des termes qui, même s'ils ne nous paraissent pas complètement incompatibles, ne se recoupent pas avec la manière dont il a pu être traité ici, au prisme des modèles urbains d'organisation des circulations. De prime abord, ces deux appréhensions semblent relativement proches du point de vue de la définition générale qu'elles donnent de ce caractère « insulaire » : « L'adjectif « insulaire » désigne la déconnexion des nouveaux morceaux de ville avec le reste du tissu urbain et leur propension à construire de l'« entre-soi ». En son sein les artefacts de la cité insulaire jouissent d'une relative autosuffisance par rapport aux fonctions auxquelles ils étaient destinés et se présentent comme des lieux dans lesquels il est possible de concentrer toute une série de services liés à la vie urbaine. Il s'agit en outre d'espaces qui sont physiquement bien délimités, et bien souvent protégés par différents systèmes de sécurité et de contrôle d'accès » [Bidou-Zachariasen et Giglia, 2012 : 10]. Pour ces auteurs, sa mise en œuvre repose d'ailleurs aussi assez fortement sur des investissements en infrastructures routières et en transports publics : « […] Ce modèle urbain va souvent de pair avec un système de transports spécifique : celui d'une importance particulière accordée aux déplacements individuels automobiles (et corrélativement de moindres investissements accordés aux transports publics) à travers la réalisation d'un réseau conséquent d'autoroutes urbaines afin de permettre aux « usagers » de rejoindre à partir d'une « cellule » de leur vie quotidienne, une autre « cellule » tout autant quotidienne » [Bidou-Zachariasen et Giglia, 2012 : 10].

Mais ces deux « conceptions », urbaines et urbanistiques, de l'« insularité » divergent en revanche sur un point que nous estimons majeur et renvoyant au caractère plus ou moins « planifié » de l'ensemble. Alors que celui-ci a pu être mis en évidence par Frédérique Hernandez dans le cadre de ses analyses des processus d'« agrégation sélective de projets » propres aux PDU, Catherine Bidou-Zachariasen et Angela Giglia tendent pour leur part à le considérer comme le « produit d'un urbanisme de « projets », empilés sans cohérence entre eux, dans une sorte d'apothéose du principe fonctionnaliste qui « insularise » les groupes sociaux comme les fonctions urbaines et exacerbe l'idée de l'autonomie et de l'autoréglementation de chaque espace » [Bidou-Zachariasen et Giglia, 2012 : 10].

Les paragraphes précédents ont été consacrés à la présentation d'un modèle « générique » d'organisation des circulations qui nous a amené à en partie relativiser les conséquences induites par l'avènement d'un urbanisme dit de projets n'ayant ainsi, en urbanisme, pas pour autant rendu caduque le recours aux « modèles », même si celui-ci s'opère désormais le plus souvent sur un mode implicite. Notre réflexion concernera toutefois moins ce modèle en lui-même que les principes théoriques sur lesquels il repose, et que nous aborderons avec la hiérarchie viaire conventionnelle comme entrée principale. Rétrospectivement, la démarche proposée ici a été de partir d'outils « techniques » comme la modération de la circulation ou le boulevard urbain, pour ensuite nous interroger sur leur articulation et leur mise en système par l'intermédiaire d'un modèle permettant de les faire « tenir ensemble » : le modèle générique d'organisation des circulations. Il s'agit maintenant de remonter jusqu'aux principes et fondements qui le font lui-même « tenir » d'un point de vue théorique. Pour cela, il convient alors de se préoccuper plus particulièrement du mode de hiérarchisation fonctionnel du réseau sur lequel celui-ci repose, la hiérarchie viaire conventionnelle, elle-même fondée sur le postulat théorique déjà évoqué d'une nécessaire séparation de la circulation motorisée des autres « fonctions urbaines » et de l'habitat en particulier. Nous verrons que cette conception, dont l'influence demeure assez clairement identifiable dans les guides d'aménagement institutionnels paraît toutefois en proie à des remises en cause de plus en plus diverses et qui portent aussi bien sur ses fondements théoriques que sur ses répercussions pratiques.

3. De la critique des modèles à l'émergence d'un objet d'études : la « rue artérielle » comme pierre d'achoppement entre tenants d'un urbanisme « insulaire » et partisans d'une ville plus « passante » et « poreuse »

Le premier temps de ce chapitre a été consacré au renouvellement des démarches et méthodes d'aménagement viaire amorcé au cours des années 1980, illustré notamment par le succès rencontré par la transposition des démarches de modération du trafic aux grands axes routiers en milieu urbain, et participant de l'amorce d'une transposition des démarches dites « de projet » au champ de l'aménagement viaire. Puis, dans un second temps et par l'intermédiaire du développement du concept de boulevard urbain, supposé symbolique de ces nouvelles approches, a été analysée la manière dont ces projets sont effectivement mis en système à l'échelle d'une agglomération. Cela a été fait sur la base d'un modèle commun d'organisation des circulations, lui-même structuré par les modèles cognitifs de l'*island strategy* et de la ville européenne patrimoniale. Cette troisième et dernière partie sera quant à elle consacrée à l'analyse critique des fondements tant théoriques que techniques qui président à la mise en œuvre de tels modèles d'organisation des circulations.

Ainsi, en repartant des postulats servant de base au modèle générique insulaire, leur pertinence, leurs fondements théoriques ainsi que leurs conséquences pratiques seront discutées, et ce, au regard des nouveaux paradigmes de l'urbanisme contemporain, et au premier lieu desquels peuvent figurer le renouvellement urbain ainsi que le développement durable. Dans cette optique, trois volets des critiques dont ils font fréquemment l'objet seront précisés, avec successivement : les critiques concernant la loi théorique opposant circulation et vie locale, celles portant sur la hiérarchisation viaire conventionnelle en elle-même, et enfin celles relatives aux typologies de rues pour le moins restreintes induites par l'adoption d'une telle hiérarchisation.

Complémentaires en plus d'être intimement liées (et rappelons-le émises pour la plupart dans un contexte de production urbaine sensiblement différent de celui où ces modèles théoriques ont été conçus), nous montrerons comment la superposition de ces différentes attaques, invite assez transversalement à une remise en cause des modes existants de hiérarchisation du réseau viaire. Ces derniers sont actuellement optimisés pour la performance automobile et certains se sont interrogés sur les moyens permettant de favoriser leur réorientation en faveur d'une meilleure efficacité « tous modes ». Nous verrons par ailleurs que cette ambition ne passe pas pour autant par un total abandon de la notion de hiérarchie, mais plutôt par une réorientation de ses principes et ses finalités.

Enfin, en écho à cette nécessité de repenser les modes traditionnels d'appréhension du réseau viaire il s'agira, au terme de ce quatrième chapitre, d'affirmer la « rue artérielle » comme notre véritable objet de recherche. Elle concentre en effet de nombreux enjeux de l'urbanisme contemporain en tant que potentiel levier pour passer d'un modèle d'urbanisme d'inspiration « insulaire » à la constitution de villes plus « passantes » et « poreuses ».

a. Des guides d'aménagements de rues empreints d'un principe d'incompatibilité supposée entre « circulation » et « vie locale » propre à la hiérarchie viaire conventionnelle

« Finalement, la hiérarchisation réalise une partition « grossière » des voies suivant une seule dimension liée essentiellement à la fonction de la voie » [CERTU et al.*, 1997 : 12].*

Une lecture transversale des principaux guides institutionnels d'aménagements de rues montre plus largement que la mise en œuvre d'une organisation viaire hiérarchisée apparaît explicitement comme un préalable indispensable à toute intervention sur le réseau de voirie et à ce titre « cadrée » par les institutions en charge de la promotion des bonnes pratiques en matière d'aménagement de voirie et de sécurité routière comme le CERTU. Cette institution édite ainsi un certain nombre de guides d'aménagements et de documents visant à transmettre ces principes, dont notamment des fiches sur les « savoirs de base en sécurité routière ». L'une d'entre elle, éditée en 2008 et consacrée aux liens entre « sécurité et hiérarchie des voies urbaines », offre des éléments d'éclairage intéressants sur les fondements d'une telle hiérarchie :

« La hiérarchisation repose de plus en plus sur la prise en compte de deux fonctions principales, la fonction « circulation » et la fonction « vie locale ». On définit la classe de voie selon la préférence accordée à telle ou telle fonction » [CERTU, 2008 : 2].

En conséquence « une hiérarchisation reposant sur deux grands niveaux est couramment conseillée avec :

- des voies principales où la fonction circulatoire est prépondérante sur la fonction vie locale […] en général limitée à 50 km/h, voire 70 km/h […] ;

- des zones à circulation apaisée, en général des zones 30, généralisées sur une grande partie du territoire urbain, mais également des zones de rencontre et des aires piétonnes, pour privilégier la vie locale et assurer la sécurité des différents usages du réseau, en modérant les vitesses et en éliminant les trafics parasites dans ces zones. » [CERTU, 2008 : 2].

L'utilisation d'une hiérarchie viaire à deux niveaux principaux dans les plans de circulation apparaît bien souvent motivée par sa capacité à répondre à ces enjeux de sécurité routière, qui constituent par ailleurs l'un des principaux objectifs des PDU issus de la loi SRU [Hernandez et Reigner, 2007 : 11][219]. Il ressort pourtant d'un tour d'horizon plus général des guides d'aménagements de rues les plus récents édités par le CERTU qui en constitue, en France, le principal pourvoyeur[CERTU, 2008, 2009b, 2010, 2013], que la hiérarchisation des voies s'adosse très fortement à un classement des différents types de rues basé sur un curseur à positionner entre deux variables considérées comme opposées : la « circulation » et la « vie locale » (cf. *Figure 60* et *Figure 96*), bien que ce dernier terme puisse être amené à varier suivant les guides considérés.

[219] Ainsi qu'en témoigne cette présentation des plans de circulation donnée dans le guide CERTU sur les carrefours urbains, mis à jour en 2010 : « Le terme « plan de circulation » concerne un ensemble de mesures techniques et règlementaires visant à améliorer les conditions de circulation dans les centres-villes), en optimisant au mieux l'infrastructure existante. Antérieurement axée sur la recherche du plus fort débit, cette optimisation s'est étendue à la maîtrise des flux et à l'amélioration de la sécurité routière » [CERTU, 2010 : 13].

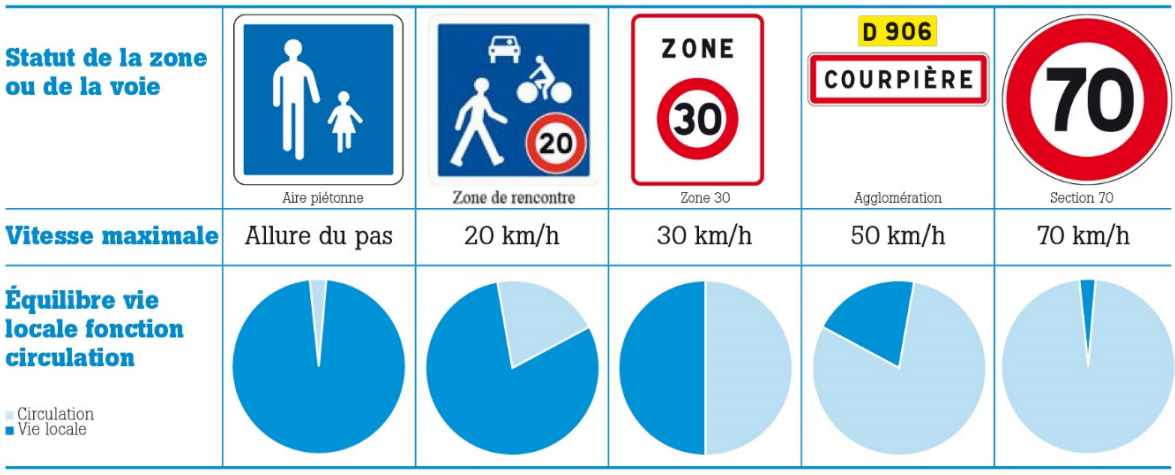


Figure 96 : Des dispositifs d'aménagements routiers associés à une vitesse maximale autorisée et reposant sur le postulat d'un strict rapport d'opposition entre circulation et vie locale [CERTU et Délégation à la sécurité et à la circulation routières, 2008 : 6].

Mais, dans les faits, et dans la continuité de ce que nous avions vu dans le *Chapitre 3* autour de la notion de « partage de la voirie » dont la définition associée à ce terme varie suivant les situations et les types de voies considérés, c'est selon le coté vers lequel apparaît « pencher » la balance entre ces deux variables qu'est déterminée leur adhésion à l'une ou l'autre de ces deux principales familles de voies. Leurs modes d'aménagement sont alors déterminés par la fonction considérée comme prédominante :

- lorsque c'est la fonction circulatoire, une séparation physique des fonctions et des usages est privilégiée,
- lorsque la fonction urbaine est dominante et/ou voulue comme telle, une certaine mixité est alors préconisée.

Cette incompatibilité supposée entre circulation et vie locale tend de fait alors à générer un réseau viaire à vocation « binaire » (à l'exception des voies rapides urbaines qui ne peuvent être considérées comme des rues pour les raisons évoquées précédemment), entre voies structurantes et voies de quartiers différenciées par la fonction principale qui leur est attribuée. Ainsi, si les premières, où « la fonction circulatoire est privilégiée » ont pour fonction « d'assurer la liaison entre les différents quartiers de l'agglomération », et « regroupent les avenues, les boulevards et les rues d'une certaine importance », à l'opposé, sur les secondes, la « fonction « vie locale » est prépondérante » et une grande partie « a vocation à être aménagée et classée en zone 30 » [CERTU, 2010 : 16].

Au-delà de ces typologies qui fluctuent parfois au niveau de leur dénomination, la lecture de ces guides d'aménagements de rues montre plus largement que la hiérarchisation des voies y apparaît à chaque fois présentée comme un préalable nécessaire à toute opération. Celle-ci se révèle elle-même associée à un classement des différents types de rues reposant sur la détermination préalable de la prédominance accordée aux variables « circulation » et « vie locale » ; et elles-mêmes considérées comme inconciliables pour des raisons principalement associées à des impératifs de sécurité routière, même si d'autres motifs plus urbanistiques liés au développement de la ville sont aussi invoqués.

Quant à la question des déterminants sur lesquels est censée se fonder cette forme de la priorité à accorder entre variables « circulation » et « vie locale », elle ressort assez clairement de cet extrait du guide CERTU dédié à l'aménagement des carrefours urbains :

« Mais cette typologie, simple en apparence, ne doit pas faire oublier qu'au-delà de la clarification formelle du réseau, un certain nombre d'arbitrages sur la fonction urbaine à donner à chaque voie s'impose. Pour cela il est possible d'établir par voie : les fonctions de circulation (volume de trafic, vitesse règlementaire, types de trafics), les fonctions locales (pratiques riveraines, usages de l'espace public) et la matérialité de la voie. La fonction urbaine de la voie résulte alors d'un arbitrage essentiel sur le mode de prise en compte de la circulation au regard des usages locaux » [CERTU, 2010 : 15, c'est nous qui soulignons].

A la lecture de ces extraits où la question de savoir s'il s'agit de considérer des fonctions « observées » ou des fonctions « projetées » n'est finalement jamais véritablement explicitée, il semblerait bien que l'important réside finalement plus dans la réalisation d'un tel choix en lui-même, que dans la véritable justification de ses fondements[220].

Cette situation que nous avons mise en évidence à partir du seul cas français peut être généralisée à plus grande échelle aux pays occidentaux. En effet, une investigation des modes de classification à l'œuvre dans différents pays européens[221] menée dans le cadre du programme de recherche européen *Arterial Streets Towards Sustainability* (ARTISTS) sur lequel nous reviendrons dans les développements suivants, a permis de mettre en évidence le fait que si les systèmes de classification peuvent varier sensiblement d'un pays à l'autre, ils se conforment néanmoins à un même modèle d'ensemble, dont les modalités ne semblent pas si éloignées du modèle français :

"*The existing classifications studied were found to be strongly related to traffic and transport related criteria: to the strategic role of streets (relating position in network to inter-urban or intra-urban linkages) and to the generally applicable 'inverse relationship' between traffic circulation function and access function of streets. That said, on closer inspection, these transport related criteria tend to relate to transport network features, rather than observed use of the network*" [Marshall *et al.*, 2004 : 18].

Les caractéristiques d'un tel modèle font écho à l'interprétation du modèle Buchanan proposée par Stephen Marshall, et au sein duquel l'opposition fondamentale ne se situe cette fois plus entre « circulation » et « vie locale » mais entre « circulation » et « accès » :

« Buchanan établit principalement une distinction entre les voies de distribution destinées au trafic seul et les voies de desserte qui permettent d'accéder aux bâtiments. Cette distinction est couplée avec une autre distinction entre les modes de transport puisque les voies de distribution ne peuvent être empruntées que par les véhicules motorisés, alors que les piétons ne sont censés emprunter que les voies de desserte. Cela permet de distinguer également entre les routes et les rues, puisque les rues (qui sont

[220] La part d'interprétation inhérente à la désignation des fonctions d'une voie, apparaît alors plus largement comme une caractéristique propre à ces classifications par « désignation » présentées dans le *Chapitre 1*. Un état de fait qui peut être résumé par la phrase suivante : "*The act of classification is to some extent a 'political' act. A classification reveals the priorities and biases (intentional or unintentional) of those making the classification*" [Marshall *et al.*, 2004 : 15].

[221] La France ne figurant d'ailleurs pas parmi ces neuf pays (Belgique, Allemagne, Danemark, Grèce, Hongrie, Portugal, Espagne, Suède, Royaume-Uni).

des voies avec alignements de bâtiments) doivent être considérées comme des voies de desserte » [Marshall, 2006 : 102].

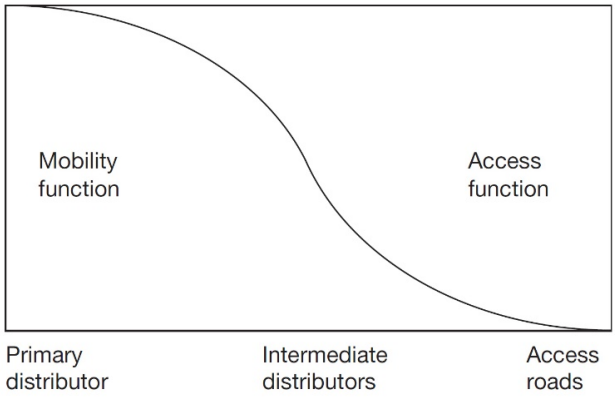


Figure 97 : Une classification reposant sur une opposition entre circulation et accès… [Marshall et al., 2004 : 11].

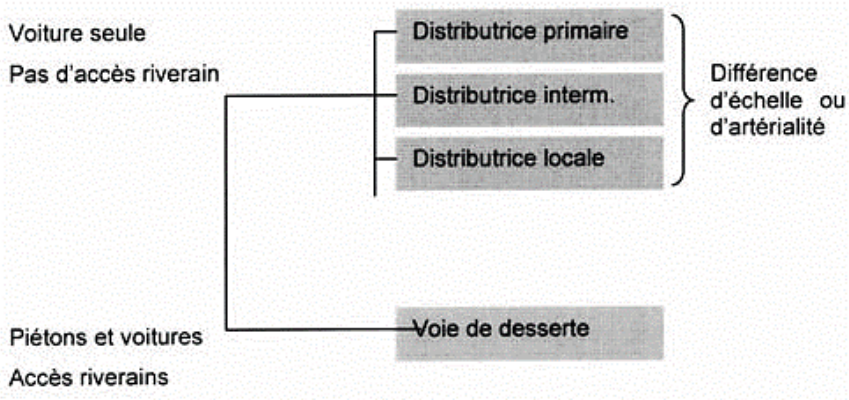


Figure 98 : … et générant des réseaux différenciés entre piétons et automobilistes renvoyant à un réseau aux typologies de rues « binaires » [Marshall, 2006 : 102].

Ainsi, sans pour autant considérer que les variables « accès », « vie locale » et « habitat » soient parfaitement interchangeables, il semble néanmoins opportun de considérer qu'elles soient chacune liées par une même relation d'opposition avec la variable « circulation » au prisme du modèle de la hiérarchie viaire conventionnelle : la possibilité de l'apparition d'une « vie locale » apparaissant ainsi liée à la présence de logements et dont l'implantation est elle-même dépendante de son accessibilité par le réseau viaire. L'existence de telles relations ressort ainsi assez nettement de ces propos de Marcel Roncayolo, qui voit justement dans la non-considération des synergies pouvant exister entre ces différentes variables l'une des principales causes d'échec du Mouvement moderne ainsi qu'un enjeu toujours en suspens pour la ville de demain :

« Ce que l'on a vécu, à mon avis, avec la crise du Mouvement moderne, suite à sa tentative de ségrégation des espaces de circulation, c'est l'impossibilité de créer des espaces de fréquentation. A partir du moment où la circulation automobile était isolée, le logement s'y retrouvait opposé. Entre les deux, on ne savait pas ce que l'on faisait. Une sorte de no man's land s'établissait là où il y avait auparavant une interférence. Je crois que c'est l'un des grands drames » [Roncayolo, 1993 : 36].

De fait, si par le biais de l'« habitat » la capacité d'« accès » peut avoir un tel poids sur l'existence et l'intensité d'une « vie locale », terme que Marcel Roncayolo semble ici avoir substitué par celui moins connoté de « fréquentation »[222], il n'est alors pas étonnant de constater que cette dimension soit elle aussi considérée dans la déclinaison française du modèle de hiérarchisation conventionnelle comme entretenant une relation d'opposition avec la variable « circulation ». Cette dernière, relativement constante quelle que soit la classification considérée, représente alors la variable structurante de ce mode de classification, et dont le bon « fonctionnement » apparaît par ailleurs constituer la principale finalité :

"*The result is that we really have only a single dimension, and a fixed relationship between the two. This implies that if a road is first designated as a route for circulation, its access function must necessarily be minimised; conversely, a street designated as an access street should have a low circulation (through traffic) function. Effectively, due to the way circulation function is specified, the hierarchy effectively appears to be ranked by circulation function and in a sense appears dominated by traffic function*" [Marshall *et al.*, 2004 : 11].

L'analyse croisée des différents modèles de classification mené dans le cadre d'ARTISTS a permis de montrer que ceux-ci s'appuient par ailleurs sur un certain nombre d'autres relations entre variables (cf. *Figure 99*). En effet, si le niveau hiérarchique attribué à une voie demeure fortement conditionné par les enjeux liés à la mobilité individuelle motorisée, il contraint en retour les autres rôles qui peuvent lui être attribués, et son « rôle urbain » en particulier[223]. Il ressort ainsi de cette analyse que les typologies de rues occupant les positions les plus élevées dans la hiérarchie sont généralement associées à un rôle important en matière d'écoulement du trafic routier. Elles renvoient aussi dans le même temps presque systématiquement à un faible rôle « urbain » ainsi qu'en matière de circulation des modes de transports « doux ». Il a par ailleurs été constaté une corrélation positive entre la présence de ces mêmes modes de transports et celle d'un « rôle urbain » attribué à ces rues.

[222] Ce n'est néanmoins pas celui que nous utiliserons pour la suite, préférant ici nous appuyer sur les termes effectivement en vigueur dans le champ, et notamment ce terme de « vie locale », malgré les différentes critiques que nous avons pu lui adresser.

[223] Ce dernier étant compris au sein de ce programme comme lié à la part plus ou moins importante des trois fonctions suivantes : fonction commerciale, fonction d'espace public/civique/social, fonction de lieu de vie/d'activités [Marshall, 2002 : 19].

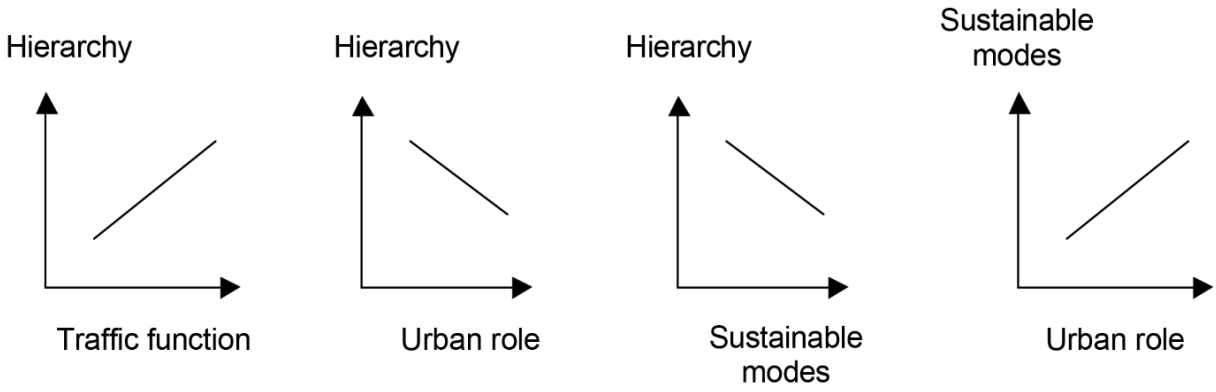


Figure 99 : Les autres types de relations liant le positionnement hiérarchique d'une rue aux types d'usages qu'elle est susceptible d'accueillir [Marshall et al., 2004 : 17].

Pour Stephen Marshall, "*this shows the traffic-oriented tendency of existing classifications, and the lack of representation of street types with both high traffic function and high sustainability or urban function*" [Marshall *et al.*, 2004 : 23] ; une situation elle-même retranscrite au travers du schéma de la *Figure 100* ci-dessous.

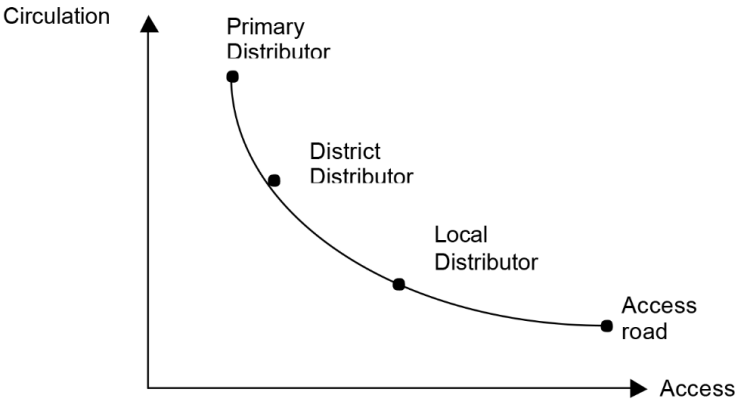


Figure 100 : La « hiérarchie viaire conventionnelle » inclut route et rue au sein d'un même modèle induisant une relation inverse entre « circulation » et « accès » conditionnant les typologies de rues à la disposition des concepteurs et gestionnaires de réseau viaire [Marshall et al., 2004 : 11].

Malgré son apparente hégémonie dans la pratique urbanistique [Marshall *et al.*, 2004], le postulat d'une incompatibilité entre le « mouvement automobile » et les autres fonctions urbaines liées à l'« établissement », pour reprendre le vocabulaire d'Idelfonso Cerdà, semble pourtant assez fortement remis en cause par un certain nombre de chercheurs. Ces derniers contestent non seulement ses fondements, mais aussi, et peut-être surtout, le fait qu'il conditionne (et donc limite) drastiquement les typologies de rues à la disposition des concepteurs et gestionnaires de réseaux viaires [Jacobs *et al.*, 2002 : 234 ; Svensson, 2004 : 5 ; Hebbert, 2005a : 40 ; Marshall, 2006 : 49‑50 ; Hess, 2009 : 11‑12]. Apparaît ainsi en particulier déniée l'idée même d'une rue multifonctionnelle pouvant faire office de solution intermédiaire entre ces deux « extrêmes » en conciliant, à l'instar des voies rapides

barcelonaises, circulation et vie locale, mais ce, dans un cadre urbain plus « traditionnel » et dans une logique d'intégration des flux au tissu urbain.

C'est donc à ces questions que les prochains paragraphes seront consacrés, pour montrer comment, en plus de représenter un point de focalisation de ces critiques, les rues multifonctionnelles ou artérielles se présentent comme des leviers majeurs dans une perspective de transition progressive du modèle de ville insulaire contemporain, à un modèle de ville plus ouvert et moins hiérarchisé, se rapprochant de l'idéal d'une ville plus « passante » ou « poreuse », et donc aussi en cela, plus « isotrope » [Secchi et Viganò, 2011]. Ces perspectives souhaitées par certains urbanistes à différentes échelles territoriales ont en commun d'aller dans le sens d'une « re-hiérarchisation » du réseau viaire et d'une moins grande spécialisation des infrastructures et des flux.

b. D'une reconsidération du principe de relation « inverse » entre circulation et vie locale à l'émergence de nouveaux modes de composition et d'aménagement du réseau viaire ?

"[...] recent urban design has moved away from object architecture, arbitrary zoning and standards and above all from free-flowing space towards buildings as background defining 'positive' object spaces; typically streets punctuated by occasional squares. This return to streets follows the debunking of a further modernist tenet, the separation of vehicles and pedestrians" [Carmona et al., 2008 : 40].

Bien que nous souhaitions faire part d'éléments incitant à reconsidérer cette relation d'incompatibilité entre circulation et vie locale, précisons d'emblée qu'il n'y a toutefois ici pas lieu de contester le fait que le trafic motorisé puisse avoir des effets négatifs sur la vie locale, son intensité et sa « qualité ». La relation établie entre ces deux variables est bien entendu loin d'être infondée et les différentes recherches menées sur le sujet depuis les études fondatrices de Donald Appleyard évoquées au cours du *Chapitre 1* abondent clairement dans ce sens. Il s'agit néanmoins dans un premier temps de faire le constat que les interférences mises en valeur par cet auteur ne s'inscrivent pas nécessairement dans le registre d'une relation directe et univoque mais sont plus largement médiatisées sous la forme d'un ensemble de nuisances, et elles-mêmes plus ou moins directement liées au seul volume de circulation automobile. Ainsi, comme l'explique Frédéric Héran, « la diminution des relations de voisinage n'est pas directement provoquée par le trafic automobile. Elle ne résulte pas non plus des seules difficultés de franchissement dues aux délais, détours et dénivelés. Elle est la conséquence de l'ensemble des nuisances liées à l'infrastructure et au trafic qu'elle supporte, notamment l'insécurité routière, le bruit, la pollution, l'intrusion visuelle et la consommation d'espace comme le précise dès le départ Appleyard […]. La séparation des communautés n'est donc pas un impact direct mais indirect » [Héran, 2011 : 150].

Le second élément sur lequel nous voulons mettre l'accent tient au fait que cet ouvrage de référence s'est focalisé sur le seul cas des voies à vocation résidentielle. Des chercheurs américains de l'université de Berkeley ont souhaité transposer la méthodologie développée par Donald Appleyard au cas des boulevards résidentiels américains à contre-allées de type *parkways*, autour du postulat que ce dernier type d'aménagement en particulier était de nature à permettre de fortement atténuer les nuisances induites par la circulation motorisée auprès des riverains. Les résultats ainsi obtenus ont permis de compléter et de venir sensiblement nuancer les précédents, comme en témoigne cet extrait tiré des conclusions de leur étude :

"*First, the 1969 "Livable Streets" study is a classic piece of research. It is remembered chiefly for its simplicity: assuming all other physical variables are the same, the greater the traffic volume, the lower the livability of a residential street. This obvious conclusion is known by many, even those who have never heard about the study. The main contribution of the study lies in the methods developed to measure the quality of life on residential streets. Once residents' quality of life was measured, the results became important. […] Thus the second conclusion of our study: Boulevards with multiple roadways are worth considering as designs for residential streets that also function as traffic arteries. They are streets with heavy traffic where people might actually want to live*" [Bosselmann *et al.*, 1999 : 179‑180].

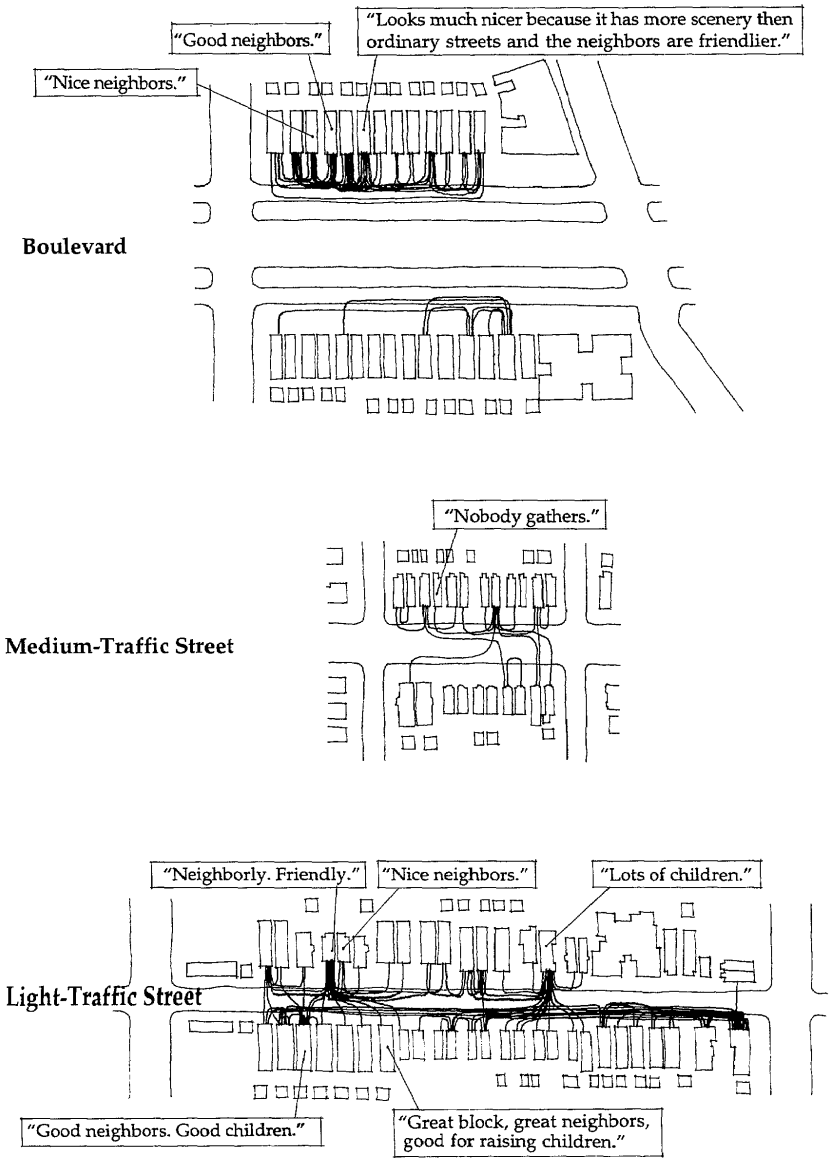


Figure 101 : La poursuite des recherches pionnières de Donald Appleyard montre que les boulevards à contre-allées constituent une forme urbaine propice à l'épanouissement d'une sociabilité locale et ce, indépendamment du fait qu'ils accueillent des volumes de trafic relativement élevés [Bosselmann et al., 1999 : 174].

Une étude postérieure est par la suite venue confirmer et en même temps prolonger les résultats de recherche obtenus, en remettant encore plus explicitement en cause le caractère absolu de cette relation d'incompatibilité supposée entre circulation et vie locale, du fait qu'elle n'apparaît pas pouvoir être appliquée à ces types de rues dont la multifonctionnalité s'avère généralement assez affirmée :

"*The multiway boulevard retains both traditionnal uses of the street – as a movement channel and a meeting places – without having to specialize in either one*" [Jacobs *et al.*, 2002 : 111].

Ces auteurs ont par ailleurs mis en avant l'importance associée à la question de la conception et de l'aménagement de ces rues qui apparaît ainsi jouer un rôle majeur dans l'agrément qu'elles offrent à leurs résidents, et ce, malgré des niveaux de circulation élevés. Ce constat y a d'ailleurs été synthétisé par la formule suivante : « […] *yes : design matters* » [Jacobs *et al.*, 2002 : 111]. Précisons toutefois que notre intention n'est en aucun cas de chercher à faire une sorte d'« apologie » de ce type de rue, dont nous avons déjà pu voir précédemment que leurs « attraits » sont connus de longue date par les aménageurs, et ont d'ailleurs fréquemment inspiré la conception des boulevards urbains évoqués au cours du *Chapitre 3*. Il s'agit seulement de montrer qu'il existe un certain nombre de contre-exemples invitant à la remise, si ce n'est encore en cause, du moins en question de l'effectivité du champ d'application de cette stricte opposition généralement posée entre circulation et vie locale.

Dans une perspective plus large, car moins centrée sur une typologie de rue en particulier, Einar Lillebye a étudié cette question dans le cadre d'un travail de thèse dont l'objectif a été d'interroger le fait que le trafic motorisé soit, ou non, un véritable facteur limitant les activités sociales dans la rue [Lillebye, 2007 : 32]. Appréhendée en tant que « croyance professionnelle » (*professionnal myth*) qu'il s'est alors agi de vérifier, l'auteur s'est appuyé sur une vaste étude portant sur 27 rues de grandes villes de Norvège, effectuée entre 1996 et 1997 dans le cadre d'un programme de recherche initié par la *Norwegian Public Roads Administration* en vue de favoriser une meilleure intégration des pratiques sociales aux démarches d'aménagement de rues et d'espaces publics [pour plus de précisions, voir Lillebye, 2007 : 151-154]. A l'intérieur de ce *corpus*, l'auteur a ainsi cherché à tester l'existence de corrélations entre la présence d'un volume plus ou moins important de trafic motorisé dans une rue et l'intensité des activités sociales qui s'y déroulent. Les résultats obtenus par cette recherche ont révélé qu'une telle relation, bien que réelle, s'est avérée très difficile à confirmer ou infirmer dans les faits :

"*With regard to motorized traffic volume there is no precise truth. Motorized traffic volume is, as previously described, a relative notion, experienced very differently from one human being to another, from one culture to another and from one particular place to another. Motorized traffic volume is undoubtedly affecting social street activity, but other factors are equally important to determine whether a transport pedestrian decides to stop for a social break at one particular location*" [Lillebye, 2007 : 476].

SOCIAL ARENA - **Arenas in bold is selected for analysis** - Arenas in normal is not selected for analysis	H MOTORIZED TRAFFIC VOLUME AADT 1: 1-5000 2: 5000-8000 3: 8000-20000 3+: > 20000	D SOCIAL STREET ACTIVITY 1: 0-30 2: 30-100 3: > 100 Sat / Tues		G SOCIAL PERFORM. RATIO 1: 0-5% 2: 5-15% 3: > 15 Sat / Tues	
Elgsetergate	3+	1	1	2	2
Torget	3+	3	3	-	-
Stortorvet (Oslo)	3	3	2	3	3
Bryggen	3	3	2	2	2
Fjordgata	3	1	1	1	2
Olav Tryggvasons gt	3	1	1	1	1
Strandgata (Hamar)	3	1	1	1	1
Biskop Gunnerus gt	3	2	2	1	1
Småstrandgaten	3	1	1	-	-
Stortorget (Hamar)	2	1	1	2	2
Arbeidersam. plass	2	2	2	1	2
Grønnegata	2	1	1	2	1
Strandgaten (Bergen)	2	1	1	1	1
Storgata	1	3	2	2	2
Pløens gate	1	2	2	1	2
Kirkeristen/ Storgaten	1	1	1	1	1
Jernbanetorget	1	3	3	1	1
Vaskerelven	1	1	1	-	-
Youngstorget	0	3	2	3	3
Vågsbunnen	0	3	3	3	3
Domkirken	0	3	2	3	3
Østre Torg	0	2	1	2	2
Torggata (Hamar)	0	2	1	2	2
Byporten	0	3	3	2	2
Torgalmenningen	0	3	3	1	2
Torggata (Oslo)	0	2	1	1	1

Figure 102 : La comparaison menée par Einar Lillebye entre les volumes de trafics motorisés traversant une rue et l'intensité des activités sociales qu'elle accueille n'a pas permis d'établir l'existence d'un véritable lien direct de causalité entre ces deux variables [Lillebye, 2007 : 458].

Même si l'on voit bien qu'il ne s'agit pas de nier la réalité de la teneur négative des interactions que peuvent entretenir ces deux variables, il n'existerait néanmoins pas de liens clairs et systématiques entre le volume de trafics motorisés parcourant un lieu et le nombre ainsi que l'intensité des rapports sociaux qui s'y déroulent. A ce titre, les caractéristiques et l'aménagement du site considéré lui apparaissent en particulier jouer un rôle fondamental dans cette forme d'« équation » qu'il résume de la manière suivante :

"*Motorized traffic must be assessed as part of the built environment where it actually occurs, meaning that if the physical environment of a particular arena is designed to simultaneously cater for a high level of motorized traffic and a high level of pedestrians, human interaction and social street activity might occur if the setting is functionally, architecturally and culturally appealing*" [Lillebye, 2007 : 541].

L'enjeu de la « détermination » au préalable d'une « fonction prédominante » sur laquelle mettre l'accent apparaît dès lors remise en cause, au profit d'une approche incitant les aménageurs à plus chercher à composer, à chaque fois, en chaque lieu et à l'intérieur d'un système cohérent d'organisations des circulations, avec ces deux dimensions inhérentes au (bon) fonctionnement des rues. Une telle idée se retrouvait déjà au travers de la notion de « capacité environnementale » proposée en 1995 par le Comité de la ville de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (l'AIPCR, devenu cette même année Association mondiale de la route) dans un rapport intitulé « Conception et Architecture des voies urbaines ». Ce concept, explicitement inspiré du rapport Buchanan, y est présenté de la manière suivante :

« Le concept de « capacité environnementale » peut ainsi se définir comme étant le seuil de trafic admissible (« seuil de tolérance » pour les usagers, les riverains de la rue) sans que les fonctions urbaines (qualité de vie et qualité urbaine) soient compromises. […] Une voie à forte circulation, qui fonctionne bien sur le plan visuel, social et économique, et s'intègre dans le cadre environnant, n'a pas dépassé ses limites de capacité environnementale » [Gambard *et al.*, 1995 : 58].

En pratique, les auteurs proposent de mesurer la « capacité environnementale » d'une voie par une méthode d'analyse de type « multicritère » consistant « à comparer, sur la base de critères quantitatifs et qualitatifs, les « charges environnementales » qui pèsent sur la voie (volume et nature du trafic, insécurité, nuisances diverses, atteintes visuelles, effets de coupure, etc.) avec ses caractéristiques générales (morphologie, type d'environnement, conception et aménagement, etc.) et à en déduire un « niveau d'acceptabilité » du trafic avec l'identification de « zones à problèmes » » [Gambard *et al.*, 1995 : 61]. Il convient alors par ce biais d'aboutir à la détermination d'un « niveau de trafic admissible », suivant des modalités qui ne vont pas sans rappeler les constats et préconisations d'Einar Lillebye :

« Le trafic admissible est caractérisé à la fois par son volume et sa vitesse (un trafic important est plus facilement accepté à faible vitesse, comme dans certaines avenues de centre-ville). Il dépend du site, du type d'usage de la voie et des catégories de population concernées : un usage commercial ou tertiaire s'accordera mieux à des trafics élevés qu'un usage d'habitation, des enfants ou des personnes âgées auront un seuil de tolérance plus faible. De même certaines formes d'organisation de l'espace bâti s'accordent mieux à des trafics élevés » [Gambard *et al.*, 1995 : 59].

Comme on le voit, le parti pris qu'adoptent les auteurs de ce rapport consiste à ne pas faire de l'opposition entre « circulation motorisée » et « vie locale » une vérité absolue, mais bien de chercher à comprendre comment ces deux dimensions interagissent dans des environnements locaux donnés ; l'objectif étant d'arriver à déterminer dans quelle mesure celles-ci peuvent réussir à mieux être conjuguées, que ce soit par l'organisation des transports, l'aménagement de la voie ou les règlements d'urbanisme. Il s'agissait alors, pour reprendre les mots du rapport, de réussir à « esquisser une méthode pour analyser la « capacité environnementale » et définir les moyens à mettre en œuvre pour retrouver un « équilibre environnemental » entre les fonctions de circulation et les fonctions urbaines. Il ne faut cependant pas oublier que concevoir ou aménager une voie urbaine est un acte d'urbanisme, lié étroitement à la conception même de la ville dans son ensemble » [Gambard *et al.*, 1995 : 84].

Eric Charmes a par ailleurs participé à montrer que cette opposition théorique entre circulation et vie locale ne paraît pas non plus répondre à une demande sociale directe et explicite. Ses recherches menées pour le compte du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

(PREDIT) sur le rôle joué par les rues commerçantes dans la promotion des modes doux dans les communes de la première couronne parisienne, ont ainsi notamment mis en avant le fait que ces rues « passantes » et support d'une circulation parfois assez intense, se révèlent en effet présenter un certain nombre d'attraits qui se traduisent assez directement en termes de « valeurs immobilières » :

« […] les acteurs du marché immobilier sont réticents devant les rues commerçantes. Là encore, l'idée domine que l'habitat est incompatible avec les voies passantes : les nuisances du trafic, et notamment le bruit, constitueraient un obstacle rédhibitoire. L'enquête menée auprès des agents immobiliers de la première couronne montre pourtant que les rues commerçantes sont souvent des localisations recherchées. Certes, les gens n'apprécient guère les nuisances sonores et la pollution, mais résider dans une rue commerçante apporte dans le même temps des satisfactions importantes, à commencer par l'animation et par la proximité des ressources de la vie quotidienne. […] La réduction des nuisances du trafic n'est recherchée par les citadins que toutes choses égales par ailleurs. Or, en milieu urbain, les choses sont rarement égales par ailleurs» [Charmes, 2001 : 74].

L'ensemble de ces témoignages issus d'horizons divers, aussi bien géographiques que théoriques, tendent ainsi à transversalement démontrer que cette opposition entre circulation et vie locale, pourtant prédominante dans la littérature technique et institutionnelle sur l'aménagement du réseau viaire, n'est pas aussi directe et univoque que ces documents sont généralement amenés à la présenter. Il apparaît même que sous couvert d'un contexte et d'un aménagement approprié, ces deux fonctions puissent coexister sans soucis majeurs.

En tant que fondements d'une hiérarchie viaire conventionnelle « insulaire » conçue pour optimiser la performance automobile en limitant ses interactions avec les autres fonctions urbaines, on peut alors légitimement s'interroger sur les enjeux plus généraux associés à cette perpétuation d'une opposition entre trafic et vie locale, dans un contexte renouvelé où il s'agit désormais moins de penser l'urbanisation de nouveaux territoires que de recomposer de manière plus « durable » ceux déjà existants.

Ainsi, et comme nous serons amenés à le montrer au travers de différents exemples, le modèle de la hiérarchisation routière conventionnelle « insulaire » se révèle lui aussi en proie à de nombreuses et vives critiques. Celles-ci ne tiennent néanmoins pas au seul fait que la « loi théorique » qui la sous-tend, la relation de type « inverse » entre trafic et vie locale, semble n'avoir qu'un champ de validation limité d'un point de vue empirique ; elle interroge aussi plus largement les conséquences de sa mise en œuvre, et notamment au regard de la question de la sécurité routière. Du fait des difficultés inhérentes à son application stricte, un tel mode de hiérarchisation du réseau viaire par fonction dominante apparaît en effet aux yeux de certains chercheurs comme finalement assez peu efficient en la matière, s'il n'est pas doublé d'une attention forte portée à l'environnement urbain dans lequel il s'applique :

« La hiérarchisation du réseau est un principe séduisant mais qui nécessite une application stricte. Elle présente l'avantage d'être simple, sinon universelle, facilement transposable. Mais elle est de facto peu opérationnelle. Les emprises actuelles ne permettent pas toujours de privilégier complètement un usage de la voie, si bien que subsistent trop souvent des ambiguïtés sources d'incompréhension et de conflit. L'aspect fonctionnel est fortement privilégié. La hiérarchisation ne prenant pas en compte l'environnement urbain est réductrice ; elle ne permet pas de représenter la complexité du milieu urbain, des représentations mentales et de l'accidentologie. Aussi, ne semble-t-elle pas satisfaisante pour fonder

une politique d'aménagement visant à améliorer la sécurité routière tout en tenant compte de la vie locale » [CERTU *et al.*, 1997 : 7].

C'est ainsi sur le réseau urbain primaire accueillant le trafic de transit que se concentrent généralement les principaux dysfonctionnements en matière d'accidentologie comme le montre assez bien cet extrait des travaux de Dominique Fleury sur les liens entre « sécurité et urbanisme » :

« L'aménagement de l'espace public le plus « urbain » porte sur les réseaux locaux en centre-ville et dans les quartiers résidentiels, alors que la majorité des accidents se produisent sur les axes structurants. Au cours d'une étude faite sur la ville d'Orléans il a été dénombré que 80% des accidents se localisaient sur les réseaux importants, alors que l'enjeu représenté par l'insécurité sur les voies de desserte est très faible. Dans la pratique, les réseaux de transit ou artériels, restent généralement exploités en recourant à des traitements traditionnels de techniques routières, qui ignorent trop souvent les activités riveraines indissociables de l'urbain. C'est cette conception privilégiant la fluidité, et surtout la vitesse qui produit des dysfonctionnements que révèlent les accidents » [Fleury, 1998 : 69][224].

Une autre revue de littérature traitant des liens entre planification et sécurité routière semble aussi inviter à faire preuve d'une certaine prudence vis-à-vis de l'efficacité globale des résultats obtenus par ces stratégies d'organisation du réseau viaire de type insulaire et reposant sur une hiérarchisation forte de celui-ci :

« En outre, quelques-uns des résultats examinés tendraient plutôt à remettre en cause certaines tendances actuelles, comme par exemple la « stratégie d'îlots » (island strategy), que l'on peut identifier comme sous-jacente aux politiques relatives à la circulation et à la sécurité routière en zone urbaine dans la plupart des pays d'Europe. Une telle stratégie consiste à favoriser certaines parties du territoire, comme les centres de ville, certains quartiers résidentiels, etc., et notamment à les protéger du trafic automobile, des accidents et des nuisances qui lui sont associés. Or ce type de stratégie ne semble pas, au vu de certains résultats évoqués plus haut, être particulièrement efficace du point de vue de la sécurité routière » [Brenac et Millot, 2002 : 49].

Des nouvelles pistes et perspectives de réflexion sur les modes d'organisation du réseau viaire à privilégier dans une telle optique, apparaissent dès lors ouvertes :

[224] Une telle concentration des accidents sur le réseau magistral apparaît aussi à certains égards comme une sorte de « corollaire » de la mise en œuvre de plans de circulation s'appuyant sur une forte hiérarchisation du réseau viaire mise au service d'une protection de certains espaces « privilégiés ». Celle-ci n'étant en effet pas sans incidence sur la localisation des accidents, comme le montre Marine Millot dans sa thèse traitant des liens complexes qui lient formes urbaines et (in)sécurité routière. L'intégration à ses analyses de cette variable « hiérarchique » du réseau lui a permis de faire ressortir que si les « taux d'accidents sont à peu près similaires sur la voirie interne pour les réseaux « non », « moyennement » et « très » hiérarchisés », en revanche « […] du point de vue qualitatif, il existe des différences entre les réseaux, notamment dans la répartition des accidents. Ainsi, pour les réseaux « non » hiérarchisés, les accidents sont dispersés sur l'ensemble de la voirie interne. Pour les réseaux « moyennement » hiérarchisés, ils sont principalement localisés sur les voies de distribution même si des problèmes subsistent sur les voies de desserte. Et sur les réseaux « très » hiérarchisés, ils sont concentrés sur les voies de distribution » [Millot, 2003 : 251].

« Il semble donc bien que certains types d'environnement urbain soient plus « sensibles » au trafic automobile que d'autres… Faut-il pour autant, dans la conception de l'espace urbain et des réseaux, tenter d'écarter au mieux le trafic de ces environnements, ou plutôt adapter l'aménagement des voies et de l'espace public à ce type de contexte ? » [Millot, 2004 : 48].

Et si la première option ainsi proposée est celle qui s'est vue le plus souvent adoptée dans la pratique, la seconde trouve également des défenseurs, que ce soit, comme nous venons de le voir, en matière de sécurité routière, mais également dans une double perspective de réduction des « effets de coupures » associés à ces grands axes de transit, et de développement des modes de transports dits doux :

« Les modes motorisés ne sont sensibles qu'au temps de parcours et non aux distances parcourues. C'est aujourd'hui devenu un lieu commun que de le rappeler. Aussi sont-ils prêts à effectuer des détours pour gagner du temps. De cette caractéristique découle tout l'intérêt de hiérarchiser le réseau viaire (et aussi celui des transports publics). […] En revanche, les usagers non motorisés sont très sensibles aux distances parcourues et se déplacent toujours au plus court, ce que ceux qui insistent sur les temps de parcours ne semblent pas réaliser […]. Pour ces usagers, un réseau bien maillé, non hiérarchisé, est indispensable sur tout le territoire urbanisé. Pour eux assurément, « une ville n'est pas un arbre », selon l'expression de Alexander, et doit rester « passante ». […] Ainsi, le réseau viaire est tiraillé entre une logique de hiérarchisation des voies, favorable aux modes motorisés, et une logique de maillage, nécessaire aux modes non motorisés. Il suffirait donc, en théorie, de dissocier les deux réseaux viaires: l'un hiérarchisé pour les voitures (voies rapides, voies intermédiaires, voies de desserte) et l'autre finement maillé pour les piétons et cyclistes […] Mais en pratique, le second réseau doit pouvoir franchir les nombreuses coupures provoquées par les voies rapides et artérielles du premier, ce qui s'avère irréalisable sans quelques forts désagréments pour les non-motorisés: passages dénivelés peu commodes et fatigants, temps d'attente interminables aux feux ou traversées dangereuses, ou bien détours dissuasifs […] C'est pourquoi, si l'on tient à rendre la ville plus accueillante et plus lisible aux piétons et cyclistes, il est inévitable de réduire la hiérarchisation des voies, c'est-à-dire de modérer les vitesses pour faciliter le maillage du réseau, en rendant les voies principales à la fois franchissables et praticables pour ces modes » [Héran, 2009 : 115‑117].

C'est ce que l'auteur, Frédéric Héran, appelle le « paradoxe du lien qui coupe » : en favorisant l'utilisation des modes motorisés, le recours à une trop forte hiérarchisation du réseau viaire ayant pour principal objectif de « rapprocher le lointain », induirait une série d'effets pervers participant d'une importante « mise à distance du proche » pour les utilisateurs des modes doux[225]. Une réflexion entreprise à l'échelle européenne sur l'adéquation des modèles d'organisation des réseaux de transports à la pratique de la marche, a, elle aussi, mis en avant l'importance d'une évolution des modes actuels de hiérarchisation du réseau viaire en vue de son développement :

"*Designing increasingly complex approaches and models requires more comprehensive analysis and approaches to urban reality and pedestrian movement. Planning traffic networks means thinking about the relationship between motorised movement, eco-mobility and urban activities. Thinking about the complexity of these relationships and, in particular, seeking to encourage walking in the city, lead us to*

[225] Des formules qui rejoignent très largement les écrits de Nicolas Soulier pour qui « les routes en place des rues ont cet effet paradoxal : pour nous relier au distant elles nous séparent du proche. Elles « coupent en deux », ce qu'elles pourraient réunir autour d'elles » [Soulier, 2012 : 48].

recognise the limits of an approach in terms of network hierarchy and, on the other hand, encourage more flexible organizations suited to local adaptation. […] This evolution, however, requires abandoning the obligatory nature of the Buchanan model, based on zoning outlined by roads and, on the contrary, recognizing the possibility for a neighborhood to be centered around a main road and therefore for a 30 km/h area to include roads with heavy traffic. This could well create modifications in the technical way of thinking, but is one of the conditions for reconciling various urban functions everywhere and, in particular, for encouraging walking" [Fleury et Laursen, 2002 : 221].

Mais les piétons et usagers des modes doux n'apparaissent pas comme les seuls utilisateurs « lésés » par la mise en œuvre d'un tel mode de hiérarchisation du réseau viaire. Comme le démontrent les travaux de Stephen Marshall, les utilisateurs des transports collectifs le sont aussi car confrontés à deux phénomènes d'interruptions induits par la hiérarchie viaire conventionnelle : l'interruption spatiale et l'interruption fonctionnelle.

La première se présente comme la réciproque aux effets de coupure aux modes doux induits par la hiérarchie conventionnelle, appliquée cette fois au domaine des transports collectifs :

« […] si la configuration du réseau ne garantit pas la connexion des itinéraires. Il peut ainsi y avoir une « interruption spatiale » du réseau de transports collectifs, lorsque certaines zones qui sont desservies de façon individuelle et interne par les transports publics ne sont pas reliées les unes aux autres via un réseau intégré de transports, et lorsque l'usage d'un moyen de transport privé est impératif pour passer de l'une de ces zones à une autre » [Marshall, 2006 : 103] (cf. *Figure 103*).

Figure 103 : L'« interruption spatiale » du système de transports publics (TP) induite par la hiérarchie viaire conventionnelle [Marshall, 2006 : 103].

La seconde tient quant à elle aux caractéristiques des fonctionnements propres aux modes de transports en communs, fortement dépendants de leur liaison aux réseaux piétons :

« Cette interruption structurelle du système de transport, c'est-à-dire le manque de liaison entre les transports publics (au sommet de la hiérarchie) et les itinéraires piétons (au pied de la hiérarchie) est problématique car piétons et transports publics ont besoin les uns des autres pour effectuer des déplacements à l'échelle urbaine. Ce problème n'affecte cependant pas la voiture, qui est plus ou moins

indépendante des autres modes de transport et qui se trouve invariablement au sommet de l'échelle hiérarchique » [Marshall, 2006 : 103‑104].

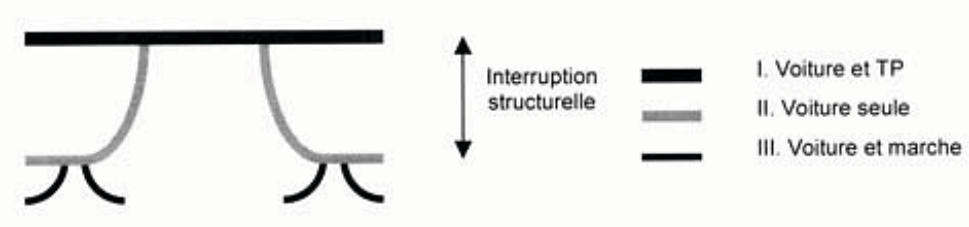


Figure 104 : L'« interruption structurelle » du système de transports publics (TP) induite par la hiérarchie viaire conventionnelle [Marshall, 2006 : 103].

De fait, pour Stephen Marshall, « alors que la hiérarchie conventionnelle des voies peut être considérée comme idéale pour la gestion de la circulation automobile, il n'en va pas de même si on souhaite accorder aussi de l'importance aux transports publics et aux modes non-motorisés (le problème est encore accentué si l'objectif est de privilégier ces deux derniers modes) » [Marshall, 2006 : 104]. Et, si la hiérarchisation conventionnelle ne permet alors pas de favoriser les développements des modes de transports doux et/ou collectifs, elle ne va pas sans poser question dans une perspective de « développement urbain durable », censé leur laisser la part belle. Certains auteurs n'ont pas manqué de se faire l'écho de ce point :

« La hiérarchisation moderniste rigide des voies est aujourd'hui condamnée par le développement durable. En effet une hiérarchisation trop stricte des voies de circulation va à l'encontre du développement des transports en commun et de la marche à pied. Une hiérarchisation trop stricte conduit à un cloisonnement des différents niveaux de circulation » [Salat *et al.*, 2011 : 234].

Et c'est ainsi qu'« à la place de réseaux routiers ultra-hiérarchisés et de compositions urbaines clairsemées, l'urbanisme durable prône une moindre hiérarchisation des voies, une maille viaire dense et intégrée, un système complet et diversifié de transports interconnectés à différentes vitesses et rayons d'actions » [Salat *et al.*, 2011 : 230].

Si la hiérarchisation conventionnelle « insulaire » du réseau viaire apparaît fréquemment soumis à la critique des chercheurs, elle est également attaquée par un certain nombre d'autres auteurs exerçant aussi une pratique professionnelle, à commencer par l'architecte-urbaniste David Mangin. Au travers de son modèle de la « ville passante », il appelle à « […] contester la classification des voies et certaines techniques autoroutières qui génèrent des phénomènes d'espacement et d'évitement. Autrement dit, si les rocades doivent devenir des boulevards urbains à court terme, il faut les penser d'emblée ainsi » [Mangin, 2004 : 325]. D'autres encore, invitent à repenser ce que peut être une hiérarchie du réseau et d'en définir les enjeux au-delà de la seule problématique du « bon » écoulement des flux automobiles en termes de sécurité et de fluidité. De telles préoccupations se retrouvent au travers de cette citation d'Yves Lion, architecte-urbaniste lui aussi :

« Nous tentons de montrer que la voirie ne se résume pas à des voies primaires, secondaires, tertiaires, aux contournantes, aux pénétrantes. Mais si toutes les voies sont très largement dimensionnées, elles produisent autre chose que de la voirie : elles produisent de l'espace public… il ne faut pas décider de hiérarchiser les voies mais dimensionner des lieux d'espaces publics » [Yves Lion cité par Wachter, 2004 : 155] .

Il s'avère toutefois que ce n'est pas la notion de hiérarchie en elle-même que la plupart de ces auteurs contestent. Celle-ci leur paraît en effet pouvoir garder de sa pertinence en fonction de ce à quoi elle est mise au service. Et, à l'instar de David Mangin et de son souhait de « […] substituer un urbanisme de tracés à un urbanisme de secteurs pour redonner sens et hiérarchie à la ville » [Mangin, 2004 : 340], ceux-ci se positionnent plutôt en faveur d'une « re-hiérarchisation » que d'une complète « dé-hiérarchisation » du réseau viaire.

Cela se vérifie notamment dans le cas de la sécurité routière, ainsi que l'avance un rapport d'études sur la question réalisé sous l'égide du CERTU:

« Il ne s'agit pas d'abandonner la hiérarchisation fonctionnelle des voies, la logique des déplacements guidant fortement l'aménagement d'un réseau, mais de l'affiner et de développer (autour d'elle) une classification des voies plus opérationnelle prenant en compte d'autres dimensions de l'espace urbain. On s'éloigne tout de même de l'approche normative sous-jacente à la hiérarchisation fonctionnelle du réseau » [CERTU *et al.*, 1997 : 13].

Au-delà des effets pervers induits évoqués précédemment, la hiérarchisation du réseau et des voies a néanmoins fait ses preuves en la matière, et a permis d'introduire « une forme de cohérence dans l'organisation qui peut être favorable à la sécurité ». De fait, et malgré les réserves évoquées, « ce principe est généralement considéré comme conduisant à un meilleur niveau de sécurité même s'il est toujours difficile de l'évaluer de manière isolée et indépendamment des autres paramètres » [Fleury, 2005 : 17]. De la même manière, et bien que se positionnant en faveur de réseaux viaires plus maillés, Frédéric Héran n'apparaît pas pour autant plaider en faveur d'une complète dé-hiérarchisation fonctionnelle du réseau viaire. Il privilégie plutôt sa réduction, en lien avec une démarche de modération généralisée des vitesses[226] :

« L'objectif est, en définitive, de créer une ville perméable aux modes actifs, une ville aux coupures urbaines limitées, ni totalement perméable, ni trop morcelée. [...] Éviter qu'un territoire ne soit trop morcelé suppose, en revanche, à la fois peu d'infrastructures rapides et peu d'emprise de grande

[226] C'est sur ces points-là en particulier que Frédéric Héran prend ses distances avec la notion du modèle de la « ville passante », telle que promue par David Mangin, bien qu'ils se rejoignent pourtant sur l'idée de rendre la ville plus maillée et accessible à l'ensemble des modes de déplacements : « Cependant, il insiste plus sur les contraintes qu'imposent les grands îlots infranchissables conséquence d'un urbanisme sectorisé que sur l'impact non moins important des coupures linéaires liées aux grandes infrastructures, sous-estimant ainsi la nécessaire modération des vitesses. Curieusement, la zone 30 fait même partie pour lui de « l'idéologie anti-urbaine » parce qu'elle relèverait d'un « fonctionnalisme vert », nouvel avatar de l'urbanisme de secteurs. Nous pensons au contraire que la généralisation des zones 30, hors quelques grands axes eux-mêmes calmés, est la meilleure manière de rendre la ville passante pour tous les usagers » [Héran, 2011 : 103].

taille, c'est-à-dire une faible hiérarchisation des voies - des artères limitées à 50 km/h et le reste de la voirie en zone à trafic apaisé – et des quartiers désenclavés […] » [Héran, 2011 : 194‑195].

Du fait que cette entrée lui apparaît comme un puissant levier à mobiliser dans une telle optique, Stephen Marshall invite au développement d'autres modes de hiérarchisation du réseau viaire, explicitement conçus pour être les plus favorables possible aux modes de transports collectifs et doux. En effet, « la hiérarchie peut ainsi corriger ou renforcer certaines des inégalités inhérentes aux différents modes de transport. Elle peut également aider la rue à remplir ses nombreuses fonctions » [Marshall, 2006 : 109].

Du fait de leur inscription dans le champ de la mobilité durable, les travaux de Stephen Marshall ont alors pu trouver écho chez des auteurs ayant pu travailler sur l'application plus large de cet objectif de « durabilité » au champ de l'urbanisme. C'est ainsi que pour Serge Salat, « l'urbanisme durable ne prône pas un réseau de voies a-hiérarchique. Différents niveaux de voies sont nécessaires pour assurer la viabilité du trafic, mais il est nécessaire que ces niveaux de circulation soient eux-mêmes connectés entre eux, que l'on puisse passer de l'un à l'autre sans difficulté » [Salat *et al.*, 2011 : 239].

Il ne semble donc pas être question de mettre en balance la hiérarchie viaire conventionnelle avec une non-hiérarchisation complète dont les possibilités concrètes d'existence apparaissent au moins aussi utopiques que l'avaient été en leur temps celles relatives à une totale séparation des circulations entre piétons et automobilistes.

Et c'est afin d'aider à penser les formes que pourraient prendre ces modes alternatifs de « hiérarchisation » que, peut-être plus encore que le modèle de la « ville passante » déjà évoqué, la réflexion portée par les architectes-urbanistes italiens Bernardo Secchi et Paola Viganò autour des notions d'« isotropie » et de « ville poreuse » nous est apparue riche et stimulante. En ce qu'elle traite notamment des possibilités de développement d'autres modes de hiérarchisation des réseaux, et leur application spécifique au champ des transports urbains, elle mérite dès lors d'être développée ici.

Comme l'explique Bénédicte Grosjean, au cours de leurs travaux sur la « ville diffuse » et son analyse ils ont été amenés à lui découvrir un certain nombre de « valeurs » à même de la caractériser en propre qu'ils ont par la suite cherché à réintégrer dans leurs propres projets. Au premier rang de celles-ci peuvent ainsi figurer :

« […] d'une part l'égalité, c'est-à-dire l'isotropie, l'absence de spécialisation, de hiérarchie entre centre et périphérie, et d'autre part, la liberté de choix que confère son horizontalité, son équivalence dans toutes les directions. A l'opposé de la logique technocratique des tuyaux (réseaux, transports, etc.) qui canalisent et concentrent les flux, la ville diffuse est souvent comparée par Secchi à une éponge, matière poreuse où les flux se répartissent de manière plus uniforme » [Grosjean, 2012 : 22].

Ces concepts de « porosité » et d'« isotropie » apparaissent en effet avoir été par la suite déclinés par le tandem Bernardo Secchi / Paola Viganò aux territoires métropolitains, et plus particulièrement à l'occasion de la consultation pour le Grand Paris (mais également à l'occasion de celle pour Bruxelles 2040). Ainsi, leur proposition a, « au nom du droit à la mobilité, […] mis le Grand Paris au défi de la ville poreuse » [Grosjean, 2012 : 22], qui se décline dans le domaine des transports en ce que Paola Viganò a par ailleurs présenté comme un « projet de l'isotropie », en phase avec les transformations profondes connues par les villes contemporaines :

« La mutation des marges, des centres, des distances dans le territoire impose un renouvellement de la réflexion sur le dessin des infrastructures, considéré depuis toujours comme un projet fortement hiérarchisé. Les réflexions sur le concept de percolation, de densité et de porosité de la ville inspirent des recherches qui sortent de l'urbanisme de l'axe, de la hiérarchie, comme unique forme possible d'organisation ; elles explorent un champ de relations horizontales et diffuses et se réfèrent à d'autres idées de la modernité » [Viganò, 2012 : 31].

Dans le cas du Grand Paris, ce concept d'« isotropie », en tant que « mot qui décrit et dessine une situation concrète de perméabilité et d'accessibilité généralisées » apparaît au centre de leur réflexion sur les déplacements, et clairement posée dans un rapport d'opposition avec la notion de hiérarchie[227] :

« L'isotropie s'oppose à la hiérarchie, mais comme cette dernière, elle est une situation limite qui ne s'avère jamais complètement ni parfaitement. […] Comme la hiérarchie a pris des siècles pour se définir, l'isotropie prendra du temps pour intégrer les imaginaires collectifs et se réaliser » [Studio 09 *et al.*, 2009 : 141].

Et, même si pour ses auteurs, « l'isotropie n'est pas non plus un concept utopique », il s'agit là encore de moins chercher à tendre vers un tel système purement a-hiérarchique que vers un mélange plus équilibré des deux. C'est pourquoi, « il ne s'agit donc pas d'opposer deux systèmes, l'un hiérarchique et l'autre isotropique, ni de substituer l'un à l'autre, mais d'enchevêtrer les deux systèmes, dans une mise en œuvre en termes concrets d'aménagement, en transformant l'un dans l'autre » [Studio 09 *et al.*, 2009 : 141].

Si la transposition de ce projet de l'isotropie est donc dans le cas du Grand Paris aussi affaire de compromis avec les paradigmes hiérarchiques dominants, Bernardo Secchi et Paola Viganò invitent cependant en termes de démarche, à d'abord commencer par « changer de perspective : abandonner l'idée d'un système vertical et hiérarchique de la métropole pour passer à un système isotropique et horizontal, notamment au niveau des transports publics. Abandonner donc l'idée de tout résoudre par des rocades autoroutières, ferroviaires ou tramviaires et imaginer un maillage qui permette des déplacements Est-Ouest et Nord-Sud à distance du périphérique. Les rocades construisent toujours un intérieur et un extérieur de la ville avec des différences de valeur bien connues » [Secchi et Viganò, 2011 : 141].

[227] Une notion qu'ils abordent d'ailleurs, et à la manière de Christopher Alexander, comme une sorte de logique d'appréhension du monde inhérent à l'esprit humain : « D'habitude, lorsqu'on n'arrive pas à comprendre une situation on l'interprète comme chaotique et on imagine que pour récupérer un ordre qui nous permet de l'appréhender il faut y introduire quelque élément de hiérarchie. En réalité entre les deux extrêmes existe tout un va et vient de situations qui trouvent leur interprétation et une série de problèmes qui trouvent leur solution ayant référence à l'un plutôt que à l'autre concept : à la hiérarchie plutôt que à l'isotropie. Les problèmes de la mobilité sont un terrain idéal pour réfléchir à cette opposition apparente » [Studio 09 et al., 2009b : 12].

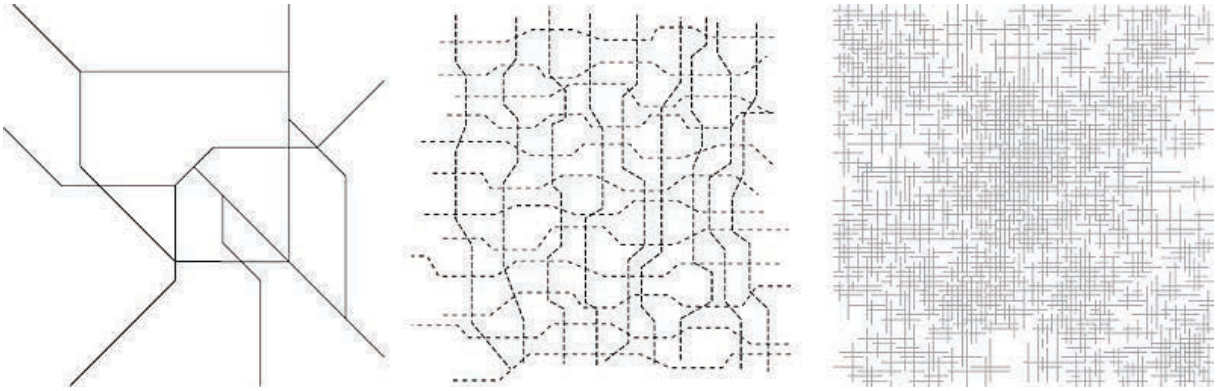


Figure 105 : Les trois espaces de la grande vitesse, de la moyenne vitesse et de la proximité identifiés par Bernardo Secchi et Paola Viganò à l'occasion de la consultation du Grand Paris. Si le premier et le dernier leur apparaissent comme des réseaux « isotropes », le second est quant à lui qualifié de « passant » [Secchi et Viganò, 2011 : 141].

La réflexion ainsi proposée par Bernardo Secchi et Paola Viganò semble donc féconde à certains égards : pour sa valeur « heuristique » tout d'abord, ainsi que pour ses perspectives projectuelles, dont les traductions pratiques demeurent néanmoins aujourd'hui encore difficiles à évaluer. Les concepts qu'ils développent, et en particulier cette notion d'« isotropie », offrent en effet des « prises » en vue d'amorcer une recomposition des organisations urbaines contemporaines à la fois multipolaires, radioconcentriques et fortement hiérarchisées. Assumant le caractère limite de ces deux paradigmes hiérarchiques et isotropiques vers lesquels on ne peut selon toute vraisemblance que « tendre », *a fortiori* dans le contexte actuel favorable au renouvellement urbain, l'enjeu consisterait alors à recomposer les modèles dominants pour les amener à intégrer cette dimension « isotropique » d'une manière qui puisse être viable dans les agglomérations. Par ailleurs, l'exemple de la rocade qu'ils mobilisent paraît particulièrement intéressant du fait qu'il puisse faire assez fortement écho au modèle générique d'organisation des circulations et en particulier son système des anneaux radioconcentriques dont la vocation est bien de délimiter des « intérieurs » et des « extérieurs » aux « échelles » de l'hypercentre, du centre-ville, de la ville et de l'agglomération.

De surcroît et au-delà de ce seul exemple, cette tension entre paradigme hiérarchique et paradigme isotropique, ouvre assez directement la voie à une plus large réinterrogation du rôle et des places attribués aux grands axes de circulation en milieu urbain. Cet antagonisme, présenté par Serge Salat comme l'un des enjeux de l'urbanisme durable, et cette fois traduit en termes d'« artérialité continue » *versus* « hiérarchie séparatrice », lui apparaît ainsi cristallisé autour de l'opposition entre ces deux entités viaires que sont le boulevard et l'autoroute urbaine :

« Dans les villes historiques, malgré la hiérarchie créée par l'artérialité, le domaine piéton s'étend à l'ensemble du réseau. Dans les villes modernistes, le réseau est conçu pour les voitures et les voies de niveau supérieur ne sont plus des boulevards mais des autoroutes urbaines qui constituent des coupures dans la ville. Les boulevards délimitent le tissu urbain en le structurant à plus grande échelle ; les autoroutes urbaines désintègrent au contraire le tissu urbain en le fragmentant et en le désarticulant.

Alors que les boulevards intègrent la structure urbaine à un niveau d'ordre supérieur, les autoroutes urbaines désintègrent la structure » [Salat *et al.*, 2011 : 239].

Une dialectique qui fait elle-même à son tour écho à ce qu'un chercheur comme John Lang, professeur émérite en *urban design* à l'Université de Sidney, a, sur la base de l'analyse d'une cinquantaine de projets datant du milieu des années 1950 au milieu des années 2000, identifié comme l'enjeu majeur des théories de l'urbanisme de ces cinquante dernières années :

"*The major clash in urban design paradigms has been over the way streets are considered. Are they seams or edges? When is one form more appropriate than the other? As seams they join blocks together; as edges they divide districts*" [Lang, 2005 : 370].

Au cours de ces derniers paragraphes, nous sommes ainsi passés des critiques de la relation théorique opposant vie locale et circulations à celles relatives aux conséquences pratiques de la hiérarchisation conventionnelle insulaire du réseau viaire puis, au travers des travaux de Bernardo Secchi et Paola Viganò, à une réinterrogation du « paradigme hiérarchique » dans son ensemble. Cela nous a amené à une identification transversale du réseau « primaire » des grands axes de circulation comme entités urbaines à forts enjeux dans une perspective de changement de paradigme dominant dans le champ de l'aménagement viaire. C'est ce dernier fil que nous suivrons au cours prochains paragraphes afin de chercher à montrer en quoi ces différents volets de critiques relatifs aux principes sous-jacents à la mise en œuvre du modèle d'organisation des circulations invitent chacun à réinterroger le rôle et la place attribués aux grands axes de circulation dans l'urbanisme contemporain. Ces derniers apparaissent en effet à la fois comme un enjeu récurrent des théories de l'urbanisme contemporain en même temps qu'un potentiel outil de recomposition du modèle hiérarchique « insulaire » conventionnel.

c. La « rue artérielle » comme « oxymore » de la hiérarchie viaire conventionnelle et entité urbaine au cœur des enjeux de l'urbanisme contemporain

« L'artère traditionnelle était tout à fait en mesure d'intégrer les infrastructures de transports publics à des grands axes stratégiques, tout en offrant une correspondance immédiate avec des rues fréquentées par les piétons et une transition directe avec les activités existantes (commerces ou bureaux). Mais les nouvelles structures urbaines fondées sur la hiérarchie conventionnelle des voies ont exclu les grands axes traditionnels de ce type, et comportaient plutôt des voies de communication stratégiques réservées à la circulation des véhicules et séparées des rues locales qui desservaient les bâtiments. » [Marshall, 2006 : 102].

La présentation des critiques dont le modèle de la hiérarchie viaire conventionnelle fait l'objet a pour l'instant porté sur deux points principaux :

- le fait que la relation de type « inverse » entre circulation motorisée et vie locale qui la sous-tend semble n'avoir qu'un champ de validation relativement limité d'un point de vue empirique,
- le fait que le système optimisé pour la performance automobile qui en découle se révèle peu favorable avec la perspective de développement des modes de déplacements doux et des transports en communs propre à l'idée de « ville durable ».

Un pan entier de celles-ci a toutefois été laissé en suspens jusqu'ici. Comme nous l'avons déjà laissé entendre, ces remises en cause portent également sur la limitation significative des typologies de rues à la disposition des concepteurs et des gestionnaires d'un réseau viaire induites par un tel modèle. En effet, et du fait de cette opposition conceptuelle entre circulation et vie locale, l'idée même d'une rue multifonctionnelle, combinant de manière significative ces deux « fonctions » et pouvant, à l'instar des boulevards « traditionnels » faire office de solution intermédiaire entre ces deux extrêmes, apparaît « hors cadre », pour ne pas dire exclue.

Une telle perspective de reconsidération de la place accordée aux grands axes de circulation multifonctionnels dans les modèles dominants d'aménagement fait directement écho aux ambitions du programme de recherche européen ARTISTS déjà évoqué au travers de l'analyse comparative des différents modes de classification à l'œuvre dans plusieurs pays européens qui est proposée. Ses développements sur la question constituent en effet un exemple particulièrement abouti et consistant d'alternative à la hiérarchisation viaire conventionnelle permettant de redonner un véritable statut à cette typologie de rues, ici identifiées sous le vocable d'*arterial streets*. C'est donc sur les résultats issus de celui-ci que nous allons maintenant revenir. Nous focaliserons sur trois éléments en particulier : ses développements théoriques concernant la hiérarchisation en elle-même ainsi que la manière dont la transposition des enjeux du développement durable à l'échelle d'un réseau viaire a pu y être traitée, et enfin aux outils et méthodes de classification des voies qui en ont été issus. Ces derniers ont d'ailleurs fait l'objet de diverses valorisations opérationnelles et reconnaissances institutionnelles par leur intégration à des guides d'aménagements que les paragraphes à venir seront aussi l'occasion d'aborder.

Portant sur les possibilités d'amélioration des modalités actuelles de réaménagement des grands axes de circulation en milieu urbain, le champ d'application associé à cet objet d'études a, dans le cadre de ce programme, été défini et délimité de la manière suivante :

"*Arterial streets are here taken to mean major streets that are multi-functional – combining a strategic network role with space for other activities, such as crossing movements, shopping, socialising, and other urban activities*" [Svensson, 2004 : 7].

Le document synthétisant les résultats de recherche qui en ont été issus, établit le constat transversal du manque d'approche à la fois claire et cohérente de la conception de ces axes à la multifonctionnalité patente [Svensson, 2004 : 3]. Une telle absence découle de manière directe du postulat de relation inverse entre « mobilité » et « accès » propre aux modes de classification et de hiérarchisation du réseau viaire apparus au cours du XX^{ème} siècle avec le développement de la mobilité individuelle motorisée et sur lequel se fondent de manière plus ou moins implicite la plupart des guides de conception. De fait, ceux-ci ne laissent pas de véritable place à une reconnaissance de l'existence de telles voies dont l'une des principales caractéristiques est justement d'articuler "*mobility and access functions to a significant extent*" [Svensson, 2004 : 5]. Plus largement, cette non-reconnaissance de leur multifonctionnalité propre, par les grands systèmes de classification viaire a tendu à s'accompagner d'une évolution de celles-ci dans des optiques ouvertement plus monofonctionnelles :

"*In practice arterial streets have often been recognised principally for their arterial role, geared towards expediting traffic flow. The result has been that arterial streets have often been re-engineered as urban roads – that is, according to the engineering standards optimised for accommodating vehicular movement, as with modern inter-urban roads. This may satisfy requirements for traffic capacity, efficiency and safety for motor vehicle users, but often at the cost of displacing or even endangering pedestrians, cyclists and other urban activities, with the streets themselves losing many of their traditional urban functions and qualities"* [Svensson, 2004 : 5].

La finalité de ce programme a alors été de combler ce manque par l'élaboration d'un guide d'aménagement dédié à la conception et à la gestion de ces axes aux usages spécifiques. Malgré ce déficit de reconnaissance institutionnelle et ces transformations successives, ceux-ci ont néanmoins continué à exister dans les villes, et s'avèrent aujourd'hui à même d'être réinterrogés au regard des nouvelles exigences auxquelles ils doivent dorénavant répondre en lien avec un urbanisme désormais placé sous le double signe du renouvellement urbain et du développement durable.

Si le programme de recherche ARTISTS a ainsi été l'occasion pour ses membres de s'interroger sur le rôle et la place de ces *arterial streets* au sein de la fabrique urbaine contemporaine, il est d'emblée apparu que les possibilités de contribution de ces entités urbaines à ces nouveaux objectifs assignés aux villes demeuraient jusqu'alors assez peu balisées, du fait en particulier de leur mise à l'écart des principaux modèles d'aménagement :

"*The fundamental problem of the arterial street at the start of the twenty-first century is that there is a mismatch between conventional principles of urban road management – which deny a role for the arterial street – and the existing ongoing reality of cities and towns full of arterial streets, that somehow have to be managed towards contemporary objectives. Accordingly, there is no clear conception of what an arterial street is, how it fits with other types of street, and how it could be managed to fulfil a role in the urban street network that could form the basis for a future more sustainable urban system*" [Marshall *et al.*, 2004 : 6].

Face à la généralisation d'une conceptualisation théorique du réseau viaire où les fonctions de circulation et d'accès devaient être séparées au sein de réseaux différenciés et de voies spécifiques, la montée en puissance des enjeux liés au développement durable a pour ainsi dire, « changé la donne », en invitant à porter un autre regard sur ces rues artérielles et à remettre en question les objectifs qui leur ont jusque-là été assignés :

"*In the last decade or two, the advent of sustainability as a significant influence on transport and urban policy, has reinforced the need to address the arterial street: firstly, to redress the implicit theoretical position that arterial streets are in principle sub-optimal (in principle awaiting conversion to arterial roads or local access streets), and secondly, to positively embrace the arterial street as a means of promoting more sustainable mobility and urbanity. In either case, this suggests a new approach to arterial streets, and indeed the management of the urban street network*" [Marshall *et al.*, 2004 : 6-7].

La classification des voies se présente alors comme un enjeu en même temps qu'un moyen pour faire évoluer les pratiques d'aménagement relatives à ces *arterial streets* car, comme le montre le schéma de la *Figure 106*, la relation inverse posée entre « circulation » et « accès » détermine et restreint fortement les typologies de rues à la disposition des concepteurs et gestionnaires de réseaux viaires :

"*This inverse relationship means that while there are two distinct types of use of streets, there is effectively only one possible spectrum, one possible 'dimension' along which any street can fit. A street should either have a high circulation function and low access function, or a low circulation and high access function (or a proportionate combination in between)*" [Marshall *et al.*, 2004 : 11].

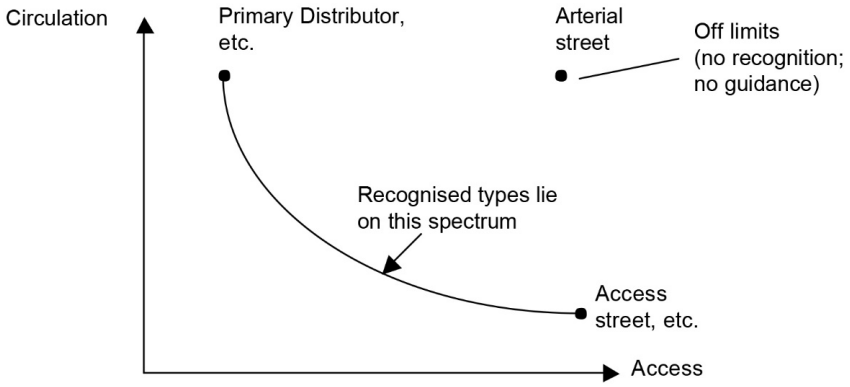


Figure 106 : Une hiérarchie viaire conventionnelle qui ne reconnaît qu'un nombre très limité de typologies de rues, et parmi lesquelles les « arterial streets » font figure d'« angle mort » [Marshall et al., 2004 : 12].

Au-delà de l'enjeu même de sa validité, ce modèle théorique conçu pour faire advenir un modèle urbain spécifique pensé avec et pour l'automobile, interroge donc aujourd'hui sur sa pertinence face aux enjeux montants de l'urbanisme, et en particulier ceux liés au développement durable et à la mobilité du même nom qu'il induit[228] :

"*The conventional road hierarchy might once have represented an ideal system for urban road management – in a sense, it still does represent a possible idealised system for the distribution of motor traffic – but it no longer represents what is today considered an idealised system for street management, suitable for catering for a diversity of urban uses and transport modes (including public transport, walking and cycling). Therefore, the conventional system is not ideal for promoting sustainable arterial streets – not least because it disallows the combination of circulation and access implied by the arterial street*" [Marshall *et al.*, 2004 : 12].

L'objectif pour ces chercheurs a alors été de parvenir à formuler un modèle de hiérarchisation qui puisse être à la fois plus juste « théoriquement », car non contraint par la relation à certains égards « artificielle » entre « circulation » et « vie locale », et plus respectueux de la diversité des typologies de rues existantes et héritées. Il s'est également agi d'être moins centré sur les seuls enjeux liés au trafic automobile dans une perspective de plus forte « durabilité » du réseau viaire, et que ce programme de recherche s'est, comme nous aurons l'occasion de le voir par la suite, aussi appliqué à préciser.

L'action sur les modes de classification des rues est alors apparue comme un levier en vue d'opérer cette « refondation », que ces chercheurs ont contribué à rendre opérationnelle sur la base notamment des deux axes de réflexion suivants :

- Le premier tient dans l'affirmation qu'un certain degré de spécialisation des rues, et donc de hiérarchisation, est bénéfique à l'ensemble du système viaire. Plus encore, la gestion de la spécialisation constitue l'objet principal d'une démarche de classification : "*The purpose of classification is essentially to recognise different kinds of street that may be managed in different ways to serve different purposes; in a way that allows consistent decisions to be made about streets' design and management over space and time. This is like a 'division of labour', that can boost efficiency to the overall benefit to the whole*" [Marshall *et al.*, 2004 : 34].
- Le second réside dans le découplage des volets « circulation » et « accès », que les auteurs proposent de remplacer par deux nouvelles variables indépendantes (cf. *Figure 107*) : le statut de lien ("*link*") qui pose la rue comme un lieu de mobilité ayant pour objectif que les différents modes de transports puissent y circuler de la manière la plus aisée possible ; et le statut de lieu ("*place*") qui appréhende la rue comme un lieu de vie, et alors constituant en elle-même une destination à part entière.

[228] Comme d'autres auteurs ont par ailleurs pu le souligner : "[…] *Sustainable urban design requires patterns of development able to accommodate and integrate the demands and needs of the various movement systems, while supporting social interaction and exchange. Despite tensions and conflicts between the public space network's role as movement space and its role as social space, there is also a need for a multi-purpose public space network, where social space and movement space are separated if absolutely necessary, but otherwise have considerable overlap*" [Carmona *et al.*, 2010b : 102].

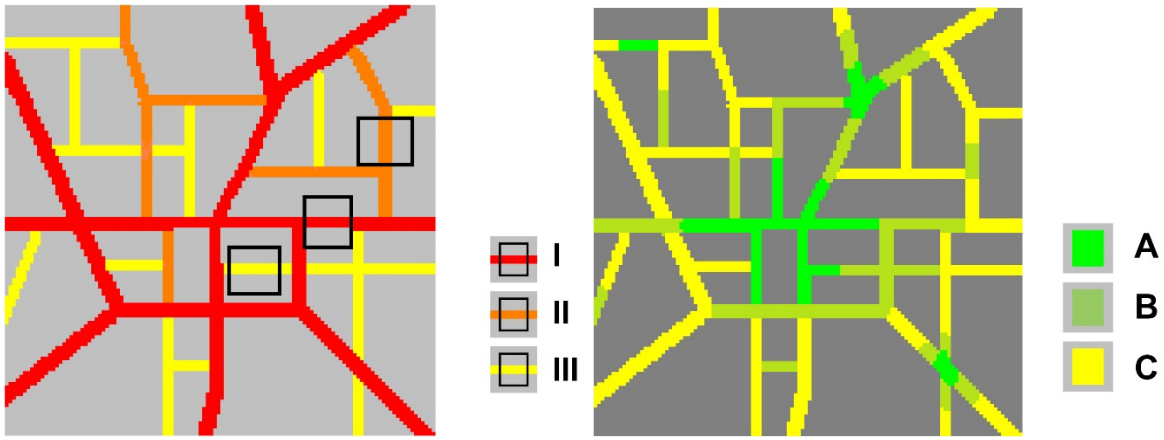


Figure 107 : Deux exemples de modélisation d'un réseau viaire suivant la valeur associée à leurs statuts de lien (à gauche), et de lieu (à droite). On constate que ces derniers ne se recoupent pas forcément et témoignent donc du fait que leur détermination respective ne répond pas aux mêmes logiques [Svensson, 2004 : 27].

A noter que ces différents paramètres ne se répartissent pas forcement de la même manière pour une rue donnée. Alors que le statut de « lien » tend à rester relativement constant pour une rue donnée, celui de « lieu » peut changer du tout au tout suivant les sections étudiées. La hiérarchie dans ces variables s'établit suivant l'échelle à laquelle chacune de ces dimensions « rayonne » (de l'échelle la plus locale à l'échelle nationale), sur la base de critères en toute logiques propres à chacune des deux dimensions et sur lesquels il ne nous semble pas nécessaire de revenir ici[229].

La déconnexion de ces deux variables structurant ce modèle alternatif de classification induit des conséquences fondamentales dans la manière dont les différentes typologies de rues se positionnent et s'articulent les unes par rapport aux autres. Ainsi, en lieu et place d'une organisation hiérarchique, la trame viaire dans son ensemble peut dès lors être représentée sous la forme d'une « matrice » dont le nombre de lignes et de colonnes varie suivant la taille et la complexité du réseau viaire considéré. En plus de montrer une importante diversité de typologies de rues, la matrice ainsi élaborée redonne une existence officielle et centrale à ces *arterial streets* (cf. *Figure 108*) :

[229] Même si l'on peut néanmoins relever que pour les concepteurs de cette classification, la balance entre statut « de lien » et statut « de lieu », peut influer de manière assez directe sur les choix d'aménagements mis en œuvre dans ces rues, en influant notamment sur les compromis spatiaux d'affectation de l'espace entre trottoirs et chaussées notamment.

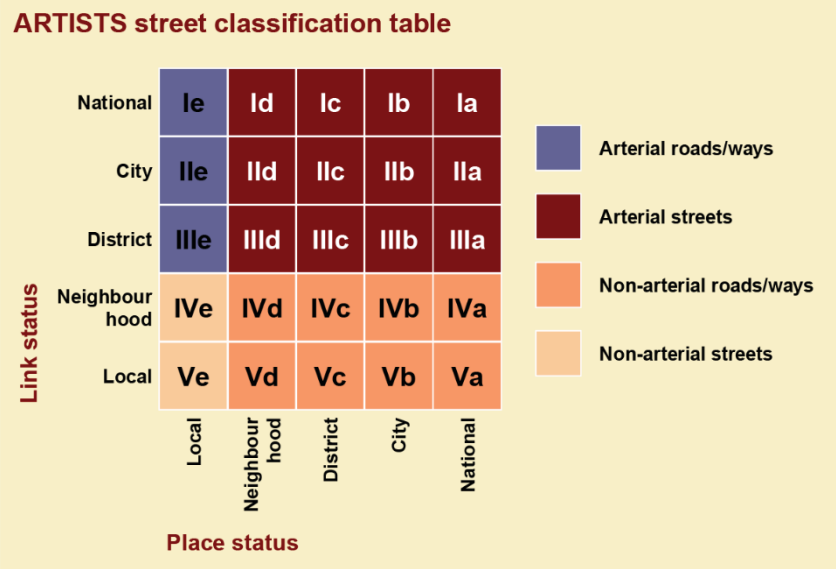


Figure 108 : Un exemple de matrice de classification des rues « fictive », et reprenant les principes posés dans le programme de recherche ARTISTS [Svensson, 2004 : 28].

Cette attention portée aux voies multifonctionnelles dans le cas du programme ARTISTS s'est également inscrite dans le cadre plus général de la montée en puissance de la notion de « ville durable ». Comme nous l'avons évoqué précédemment, cette dernière participe en effet d'un renouvellement de la réflexion sur les réseaux de déplacements urbains, leur organisation ainsi que leur composition. Dans cette perspective, le regain d'intérêt pour de tels axes peut poser question, du fait notamment de leurs rapports aux modes de déplacements motorisés auxquels ils réservent une place conséquente, alors même que leur réduction constitue un des objectifs structurants à la mise en œuvre d'une mobilité elle aussi considérée comme « durable »[230]. Les manières dont cette dernière peut être déclinée à l'échelle d'une rue ou d'un réseau viaire dans son ensemble constitueront l'objet principal des paragraphes à venir[231].

[230] Le registre de la mobilité durable se traduit dans les faits par une série d'outils et d'actions : « Cette terminologie rassemble, de fait, un ensemble d'actions dont un des points communs est de dénoncer les nuisances de l'automobile et de promouvoir les modes doux — le pédibus, le vélib' — et les transports en commun. En termes d'aménagement de la voirie, cet objectif se traduit par la réalisation d'aménagements dits « urbains » (tels le boulevard urbain), limitant les possibilités d'utilisation de l'automobile en ville (partage de la voirie, transport en commun en site propre ou TCSP, limitation du stationnement et parcs relais), ou visant à modérer la vitesse (zones 30). Ce versant déplacement est essentiellement mis en œuvre à travers la procédure des Plans de Déplacements Urbains » [Reigner *et al.*, 2009]. Le fait d'assurer « l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part » apparaît par ailleurs comme la vocation première des PDU d'après l'article L1214-2 du Code des transports (http://legifrance.gouv.fr/, consulté le 17/02/17).

[231] Il s'agit en effet de prendre en considération le fait que comme l'explique Olivier Godard, « le développement durable n'est pas fractal » et que la transposition des enjeux d'une échelle à une autre ne peut se faire sans ajustements : « La vie des territoires est faite de circulation des ressources, des biens et des personnes, permettant à chaque espace élémentaire de ne pas être enfermé sur lui-même. Il n'y a donc pas lieu de vouloir appliquer à ces

A ce titre, l'un des principaux éléments mis en avant dans ARTISTS a tenu dans le caractère relativement vain d'une évaluation de la durabilité de rues considérées en tant qu'entité « isolée » :

"*A key insight drawn from this chapter is that any individual street cannot be assessed in terms of sustainability without considering its role in the whole system. The role and performance of each street is inextricable from the overall street system, with the street effectively operating at several spatial scales*" [Marshall *et al.*, 2004 : 32].

Malgré cette difficulté à évaluer la durabilité d'une rue sans remise en perspective du fonctionnement global du système à l'intérieur duquel celle-ci s'insère, les auteurs du rapport associé à ce volet du programme ont néanmoins cherché à proposer une définition « idéale » de ce qu'une *sustainable arterial street* pourrait être, et vers laquelle il s'agirait dès lors de tendre[232] :

"*An arterial street whose physical and regulatory provision supports accessibility and social and economic activity while minimising the immediate and longer term negative environmental impacts of vehicles, balancing or trading-off between the immediate street role and the urban system as a whole*" [Marshall *et al.*, 2004 : 33].

Cette définition se présente plus largement comme l'aboutissement d'une série de postulats quant à ce qui fonde et permet la durabilité d'un réseau viaire, ici placée sur le registre des usages qu'ils accueillent et, par cela, de leur contribution à ses « piliers » sociaux, économiques et environnementaux :

"*In short, the approach has been to consider sustainability in terms of sustainable use of streets, reckoned to be positively equated with social and economic interactions supported, and negatively related to adverse environmental impacts. This means that, for example, traffic flow and traffic speed are not considered intrinsically as parameters to be maximised of themselves, but that sustainable performance is positively equated with any social and economic benefits arising from the flow of people and goods (at given speeds), and negatively with the environmental impact of those vehicles and those speeds*" [Marshall *et al.*, 2004 : 33].

C'est sur ces points en particulier que réside à nos yeux le principal intérêt d'une telle approche de la durabilité appliquée à la question de l'aménagement des rues. Car si, toutes choses égales par ailleurs, une réduction du nombre de kilomètres parcourus par l'intermédiaire des modes de transports individuels motorisés peut effectivement apparaître souhaitable dans l'absolu, il ne s'agit en effet pas pour autant de tomber dans une posture qui reviendrait à considérer la circulation motorisée comme un usage de la voirie intrinsèquement « bon » ou « mauvais ». Il s'agit alors aussi de chercher à interroger ses finalités[233], ou autrement dit, ce que la circulation génère et permet réellement en termes d'usages et de pratiques à l'intérieur des territoires où elle a effectivement lieu. Cette approche que l'on pourrait qualifier de « pragmatique » paraît ainsi avoir le mérite d'être dégagée de certains des travers propres au « débat public contemporain relatif à la place de l'automobile dans la ville, structuré binairement en

---

espaces des conceptions qui ne leur sont pas adaptées, ni de leur imposer une manière uniforme de définir les problèmes et d'envisager les solutions » [Godard, 1997].

[232] En supposant toutefois que ce qui paraît positif dans l'immédiat a aussi de bonnes chances de l'être dans l'avenir.

[233] Elle se distingue aussi en cela de la notion de « capacité environnementale » proposée par l'AIPCR qui ne vise pas une réduction du trafic motorisé mais se contente de fixer pour chaque lieu des « seuils d'accessibilité » relatifs à un « trafic admissible » [Gambard *et al.*, 1995 : 57-60].

termes de « pour » ou « contre » » [Reigner *et al.*, 2013 : 27]. Plus largement, le fait que ce débat campe sur des positions « moralistes » voire « insoutenables », car ne faisant que peu de fait des pratiques, habitudes et modes de vie des populations qui en restent les acteurs (même « captifs »), peut en effet apparaître comme un frein à la mise en œuvre d'une « durabilité » effective [voir notamment Buhler, 2015].

De tels éléments renvoient par ailleurs aux travaux de Serge Wachter, pour qui « il convient de s'émanciper des a-priori et des préjugés du sens commun et bien apprécier le rôle que joue la mobilité, à l'heure actuelle, dans la vie quotidienne des individus. Cette « posture intellectuelle » suppose de respecter deux règles méthodologiques. En premier, il faut se mettre à la place des agents sociaux et se demander si la mobilité motorisée améliore leur routine quotidienne et leurs rapports à l'espace ». […] En effet, il est absurde de poser comme vérité absolue que les acteurs sociaux ne font que subir une mobilité obligée qu'ils pratiqueraient contre leur gré, comme il est très réducteur de penser que leur conduite est dictée par des déterminants qu'ils ignorent et dont ils sont inconscients, ou qu'ils sont incapables de maîtriser. En second lieu, il convient de tourner le dos à un « ethnocentrisme » qui aboutirait à glorifier les tissus de la ville constituée ou sédimentée comme des formes indépassables de l'urbanité. En réalité, il n'existe pas de bonne forme urbaine (*the good city form*) pouvant être érigée comme une référence suprême que les développements de la ville contemporaine ne sauraient concurrencer ou dépasser » [Wachter, 2004 : 158-159].

Ainsi, même s'il y a des récurrences dans la manière dont sont organisées les tissus urbains des villes pré-automobiles, *a priori* plus favorables à la pratique modes doux, et qu'il y a de toute évidence de multiples leçons à retenir de cet art hérité de « bâtir les villes » pour penser une ville et un urbanisme que l'on voudrait plus « durable », il n'en demeure pas moins caricatural de continuer à vouloir frontalement opposer « la ville des piétons *versus* la ville des voitures ». C'est en effet la conjonction de ces deux types de tissus urbains qui assure actuellement et de manière complémentaire le bon fonctionnement des « territoires de la métropole » [Wachter, 2004 : 160], même si les raisons invoquées pour justifier d'une telle opposition sont loin d'être dénuées de sens et d'intérêt.

En cela, le cadre théorique d'appréhension de la question de la « durabilité » posé dans le programme de recherche ARTISTS présente donc, à nos yeux, l'intérêt de ne pas chercher à porter un discours normatif sur ce que serait *a priori* la ville « durable » tant en termes d'organisations, de structures, d'aménagements et d'usages viaires. Celle-ci s'y avère plutôt considérée comme un horizon théorique vers lequel il s'agirait de tendre par la concrétisation de différents objectifs placés sur le registre du « souhaitable », et dont la forme et les modes de réalisation ne seraient pas pour autant figés mais bien au contraire réinterrogés à l'aune des spécificités de chaque territoire d'intervention. De par la posture intellectuelle plus pragmatique que dogmatique qu'elle induit, elle laisse la place à un vaste éventail de « possibles » ouvert par la montée en puissance des enjeux liés à la notion de développement durable appliquée à la rue. Pour toutes ces raisons l'approche de la durabilité appliquée aux aménagements de rues, proposée dans le cadre de ce programme de recherche, nous apparaît particulièrement stimulante.

Par ailleurs, pour refonder les modes de conception des rues en vue d'offrir un cadre pour penser le rôle ainsi que l'aménagement des plus multifonctionnelles d'entre elles dans une optique de plus forte « durabilité », la méthode *Link and Place* esquissée à l'occasion du programme de recherche ARTISTS a

par la suite été approfondie par certains de ses chercheurs. Ces nouveaux développements ont conduit à la réalisation d'un nouveau guide éponyme d'organisation et d'aménagement du réseau viaire intitulé *Link and Place* [Jones *et al.*, 2007a][234].

L'approche qui y est développée ambitionne en particulier d'aller dans le sens de plus fortes interactions entre les différentes professions et disciplines actuellement en charge de ces questions (cf. *Figure 109*). La provision d'un référentiel commun et potentiellement appropriable par l'ensemble de ces « pôles professionnels » aux visées parfois opposées, a ainsi été pensée comme pouvant ouvrir à l'opportunité d'une meilleure coopération entre ceux-ci. Un double rapprochement entre acteurs de l'urbanisme et représentants du monde des transports[235] ainsi qu'entre acteurs de la conception urbaine et ceux de la planification[236] dont la séparation fait plus largement écho à la dynamique de « schisme moderniste » évoquée au cours du *Chapitre 1*, apparaît tout particulièrement visé par leurs auteurs :

	Link	Place
Planning	Transport planners	Urban planners
Design	Traffic engineers	Urban designers

Figure 109 : L'approche Link and Place se veut pensée comme une démarche de projet offrant un cadre à même de favoriser la mise en débat des préoccupations propres à chacune des principales professions impliquées dans des projets d'aménagement de rues, mettant ainsi en valeur leurs complémentarités plutôt que leurs différences dans la perspective d'approches plus transversales et pluridisciplinaires [Jones et al., 2007a : 242].

Sans présager de ce que serait la « réalité » de ces rapprochements dans la pratique, la méthode initiée à l'occasion de ce programme de recherche, et ainsi poursuivie dans le cadre de la démarche *Link and Place* a fait l'objet de diverses valorisations auprès d'organismes institutionnels et de collectivités

[234] A noter qu'il nous a été donné, dans le cadre de nos entretiens, d'échanger sur les fondements ainsi que prolongements connus par cette méthode *Link and Place* avec deux des auteurs du guide cité (entretiens BR n° 4 et 7, cf. *Tableau 7*, *supra*).

[235] "- *Transport professionals and 'urban' professionals. The former conventionally have often dominated, in a system geared to prioritising the Link function of urban streets. But the Guide gives equal importance to the urban professionals, by giving the Place function an explicit and equal status"* [Jones *et al.*, 2007a : 242].

[236] - *'Planners' and 'designers' – i.e. those looking strategically at the system as a whole, and those dealing with detailed design issues on the ground. In effect, the 'planners' set the brief for the 'designers' to follow. But awareness of what is working and what is possible on the ground should feed in to influence the strategic plan*" [Jones *et al.*, 2007a : 242].

locales, non seulement britanniques, mais également internationales[237]. Une agglomération comme le Grand Londres s'est ainsi explicitement inspirée d'une telle approche pour repenser son propre réseau viaire par l'intermédiaire d'une classification *ad hoc*, et en lien avec les typologies de rues qui constituent effectivement la ville, comme nous le verrons plus en détail dans la deuxième partie de cette thèse. Les travaux issus de ces différentes recherches ont par ailleurs participé à plus généralement inspirer la réalisation des nouveaux guides d'aménagements de rues parus depuis lors au Royaume-Uni[238], et sur lesquels nous reviendrons aussi.

Cette présentation de l'approche *Link and Place* et de ses répercussions sur l'action publique témoigne de la manière dont le questionnement et la remise en cause des modèles urbanistiques et des guides qui les transmettent peut participer d'une évolution des pratiques actuellement en vigueur en matière d'aménagements viaires. La présentation du programme de recherche ARTISTS nous a ainsi permis de montrer à quel point la hiérarchisation des voies peut constituer un véritable levier pour favoriser une meilleure prise en compte du potentiel offert par les voies multifonctionnelles en milieu urbain. S'il convient toutefois de nuancer le propos en reconnaissant que les divers guides, outils et modèles d'aménagement n'ont pas en eux-mêmes une répercussion directe et univoque sur la pratique urbanistique territoriale « quotidienne », il semble en revanche judicieux de considérer que leur reproduction à l'échelle de territoires entiers en a nécessairement. C'est pourquoi ce détour par les modèles d'urbanisme ainsi que les documents qui les transmettent largement explorée au cours de ce *Chapitre 4* nous a paru faire sens pour cette recherche traitant de la place et des rôles associés aux grands axes de circulation dans l'urbanisme contemporain qui peuvent dès lors apparaître comme des objets d'intervention stratégiques pour les villes.

Par cela, il s'est plus généralement agi d'exposer en quoi cette reconsidération du principe d'incompatibilité entre trafic et vie locale peut, associé à une perspective de « re-hiérarchisation » du réseau viaire qui nous semble rencontrer un écho croissant auprès des acteurs de la fabrique urbaine, ouvrir à de nouveaux modes plus « durables » de composer les agglomérations. Celles-ci pourraient alors s'imaginer avec, voire même à partir, et en tout cas plus seulement autour de ces grands axes urbains ; et ainsi aller dans le sens d'une concrétisation de certains des principes des villes « passantes », « poreuses » et « isotropes » évoquées précédemment.

De plus, si nous nous sommes principalement appuyés sur des travaux européens pour faire émerger les enjeux inhérents à une meilleure prise en considération de ces typologies de voies, de tels constats avaient déjà été faits dans un contexte plus national. Largement nourri par des exemples français, l'ouvrage *Le temps des rues* de l'architecte-urbaniste suisse Lydia Bonanomi faisait déjà au début des années 1990 état de la « résignation » de certains spécialistes face à la question de l'aménagement des axes principaux, tandis qu'« à l'inverse, d'autres […] considèrent que c'est précisément sur ces axes

[237] Une évaluation donnant un aperçu plus détaillé des éléments de diffusion et de valorisation issus de ces recherches est disponible sur : http://impact.ref.ac.uk/casestudies2/refservice.svc/GetCaseStudyPDF/31109, consulté le 17/02/2017.

[238] C'est ainsi que comme l'ont constaté leurs auteurs : « *This recognition of the dual function of most urban streets can be found in other publications, drawing on the ARTISTS work, but with slightly varying terminology. The UK Government's Manual for streets* [Department for Transports et Department for Communities and Local Government, 2007], *for example, refers to 'Movement and Place', as does the London Roads Task Force Report* [Roads Task Force, 2013]*"* [Jones, 2014 : 92].

principaux qu'il faut rechercher des améliorations en priorité, car tous les problèmes, le bruit, la pollution de l'air, les accidents s'y trouvent fortement concentrés » [Bonanomi, 1990 : 63]. C'est d'ailleurs à l'appui de ces derniers que Lydia Bonanomi relevait alors cinq raisons majeures pouvant justifier de l'intérêt de leur réaménagement, et dont le déroulé peut faire transversalement écho à bon nombre des enjeux associés à ces grands axes de circulation ayant été évoqués au cours de la première partie de ce travail :

> « 1. Dans les immeubles, le long des axes principaux, il y a des *logements*. Leurs habitants subissent un bruit et un air pollué qui est dommageable pour leur santé […].
>
> 2. Les écoles, les services, les commerces, les cafés sont pour la plupart situés le long des axes principaux. L'aménagement des axes principaux dans les centres de quartier doit satisfaire les besoins de la vie urbaine qui s'y déroule.
>
> 3. Les axes principaux sont devenus de véritables *barrières* pour les enfants et pour les personnes âgées. La plupart des destinations quotidiennes de ces piétons sont pourtant situées au-delà d'un axe principal. […]
>
> 4. De nombreux axes principaux ne sont pas seulement des axes principaux du trafic automobile, mais aussi des axes principaux piétonniers et cyclables. L'axe principal n'est pas seulement l'axe le plus court pour les piétons et les cyclistes, mais aussi le plus attractif […]
>
> 5. Le réseau des axes principaux forme la structure de la ville et son image. […] Nos avenues sont un *patrimoine* culturel qu'il s'agit de préserver. Ce sont elles qui assurent le lien entre les quartiers et le centre, une continuité de « ma rue » à « ma ville ». Si elles sont laides, bruyantes, et dangereuses, elles deviennent des barrières. La ville apparaît morcelée. Nos routes principales devraient redevenir des boulevards et des avenues, c'est-à-dire, des lieux publics par excellence » [Bonanomi, 1990 : 64].

Ce statut pour le moins « ambigu » attribué aux axes de circulations multifonctionnels dans les modèles urbanistiques dominants a également pu être souligné à de nombreuses reprises par Eric Charmes, constatant ainsi que, « parce qu'elles mêlent usuellement fonction circulatoire et fonction résidentielle, ces voies dites de distribution constituent l'une des principales pierres d'achoppement des débats urbanistiques contemporains. Ainsi, si l'on s'en tenait aux modèles proposés par les urbanistes, ces rues n'existeraient pas : cas des voies autoroutières mis à part, la trame viaire des agglomérations urbaines serait restreinte à des rues de quartier et à des boulevards commerçants d'où les habitations seraient exclues. Ces conceptions s'enracinent dans une tradition maintenant ancienne, établie sur le constat d'une opposition entre les besoins de la vie locale et ceux du trafic » [Charmes, 1998 : 21].

Figure 110 : Entre des voies artérielles et des voies de desserte aux fonctions bien définies dans les classifications institutionnelles, le statut assigné aux voies « intermédiaires » de distribution apparaît quant à lui bien plus incertain [CERTU, 2008 : 1].

Une telle situation s'illustre d'ailleurs assez bien par le schéma de la *Figure 110*, extrait d'une fiche CERTU précédemment évoquée sur les liens entre hiérarchisation du réseau viaire et sécurité. Celle-ci laisse en effet à penser que de tels constats afférents aux difficultés de prise en compte de la multifonctionnalité propres à certaines catégories de voies urbaines ont gardé de leur actualité. A la base de la « hiérarchie » implicite qui y est proposée, les « voies de desserte » apparaissent associées à un ensemble de dispositifs éprouvés à l'échelle européenne et visant principalement à la modération des vitesses de circulation automobiles (voire à l'exclusion de ces dernières dans le cas des « aires piétonnes »). A l'autre bout, les voies artérielles se révèlent régies par un ensemble de normes et d'instructions techniques issues de la culture des ingénieurs routiers. Quant aux voies de distribution elles semblent pour leur part naviguer dans un relatif « entre-deux » ; un « flou conceptuel » vis-à-vis duquel l'on peut déjà s'interroger sur le fait qu'il ne renvoie pas aussi à une autre forme de « flou », et que l'on pourrait cette fois qualifier de « projectuel » et qui pourrait potentiellement témoigner d'une plus grande forme d'indétermination - ou de singularité - donnée aux produits issus des démarches de projets qui les prennent pour objet. Un tel modèle témoigne en tout cas de la forte perpétuation des principes issus de la hiérarchie viaire conventionnelle et dont les traductions urbanistiques conditionnent encore la plupart des formes urbaines actuellement produites, et ce, tant dans la « ville

ordinaire » décrite par David Mangin, que dans la « ville planifiée » des ZAC[239] et autres grandes opérations urbaines ouvertement inscrites dans le registre du « durable » tels les écoquartiers[240].

Si nous avons souhaité montrer que ces problématiques liées à l'aménagement des grands axes de circulation sont clairement transposables en France, il s'agit néanmoins de ne pas perdre de vue le fait qu'un tel constat semble pouvoir être généralisé à l'échelle européenne, et voire même étendu à la plupart des autres pays du monde occidental[241]. Face à un tel faisceau d'enjeux, nous avons ainsi pris le parti de nous focaliser sur ce type de rue en particulier, du fait aussi qu'il soit absent des grands modes de classification en vigueur, laissant par-là présager d'un plus grand potentiel d'expérimentation et d'innovation laissé aux acteurs de l'urbanisme dans le cadre des projets qui visent à leur transformation. Dans cette optique nous avons aussi fait le choix d'opter pour une terminologie spécifique en vue de leur désignation : celle de « rue artérielle », qui s'apparente à une traduction quasi littérale du principal objet d'études du programme de recherche européen ARTISTS ; un objet d'études que nous nous sommes donc approprié, en même temps que nous avons repris la définition du champ recouvert par le terme initial [Svensson, 2004 : 7; cf. *infra*] et que voici pour rappel :

"Arterial streets are here taken to mean major streets that are multi-functional – combining a strategic network role with space for other activities, such as crossing movements, shopping, socialising, and other urban activities" [Svensson, 2004 : 7].

Pour toutefois expliciter les raisons ayant pu présider à un tel choix, reconnaissons tout d'abord que dans le contexte français, ce terme d'« artériel » ne va pas sans poser question, tant il peut renvoyer

---

[239] A propos du cas des ZAC en extension de ville il a ainsi pu être fait le constat à partir d'une analyse transversale d'un certain nombre d'entre elles que « […] l'organisation interne qui structure ces Zacs présentées comme des « morceaux de ville », se base visiblement peu sur la rue traditionnelle mais encore souvent sur les principes modernistes de séparation des réseaux, avec les voitures repoussées en bordure de l'opération pour donner aux piétons l'espace public intérieur […] (parc, coulée verte, place, bassin). La conséquence sur les boulevards qui bordent la ZAC est que le bâti s'oriente majoritairement de l'autre côté, n'en suit pas toujours l'alignement et y offre surtout entrées de parking et de service (un grand renfort de mobilier urbain sera dès lors nécessaire pour leur faire valoir l'appellation de boulevard urbain) ; la lisibilité des espaces qui en résulte est faible, la question des entrées se pose fréquemment (pour les bâtiments, pour l'espace interne et pour la ZAC elle-même), et l'appropriation privée d'un éventuel intérieur d'îlot n'est pas prévue » [Grosjean, 2009 : 253].

[240] De la même manière, une analyse menée sur trois écoquartiers primés au premier concours national de 2009, et donc supposés être représentatifs du modèle institutionnel français d'un « urbanisme durable », met en avant le fait que les espaces de sociabilité y sont clairement conçus pour être des espaces « hors-rue », « *dont le tumulte et l'agitation sont associés au repli sur soi et à l'individualisme* ». La rue est alors opposée aux espaces verts, mettant en scène une « *sociabilité libérée des contraintes de la rue, c'est-à-dire à la fois des contraintes d'attention (multiples objets et usages qu'il faut éviter et avec lesquels il faut négocier) mais également du fond sonore (moteurs) caractéristique de la circulation automobile* » [Renauld, 2012 : 171-172].

[241] Ainsi, pour la chercheuse américaine Elizabeth MacDonald, "*While it may be relatively easy to modify design standards for local residential streets, if residents demand that it be done, changing the design standards for heavier trafficked streets has, and will likely continue to be, extremely challenging*" [Macdonald, 2014 : 428]. Celle-ci distingue d'ailleurs quatre grands domaines propices à la remise en cause de ces normes et particulièrement dans ces types de rues en particulier : les limites de vitesse et les largeurs des voies, les intersections conçues pour favoriser la circulation automobile, le manque de passages piétons sûrs et les restrictions en matière de plantations d'arbres.

à une analogie biologique dont l'usage dans le champ de l'urbanisme et celui des réseaux s'avère récurrent. A l'appui d'un article du philosophe Daniel Parrochia paru dans la revue *Flux*, Gabriel Dupuy et Jean-Marc Offner soulignent en effet cette « double métaphore attachée au réseau, sanguine et textile. La première insiste sur la circulation, sur les flux, la seconde sur le maillage, l'entrelacement. Il faut les deux pour faire un réseau » [Dupuy et Offner, 2005 : 43]. En écho aux réserves qui viennent d'être évoquées, l'appellation proposée de « artérielle » n'est donc pas à prendre dans une acceptation organiciste « malvenue »[242] où celle-ci serait mise au service d'une pensée fonctionnaliste de la circulation, dans le sens où ces rues artérielles ne drainent et structurent pas uniquement les seuls flux techniques, mais concentrent aussi de nombreux usages inhérents à la vie urbaine[243]. Une telle conception se retrouve notamment exprimée par Stephen Marshall, lorsqu'il constate que :

"O*ver the course of history, all sorts of urban activities have taken place on the main streets: they were not just for through passage, but for meeting, trading, hawking, busking, bear-baiting, public speaking and pillorying. If anything, there seemed to be a natural relationship between the busiest, most vital streets and the most significant urban places*" [Marshall, 2005 : 3].

De plus, l'analyse des emplois et usages actuels des deux termes composant ce vocable de « rue artérielle » dans les guides d'aménagements de rues édités par le CEREMA (et pour rappel, ex-CERTU), révèle que si la « rue » demeure bien souvent associée à l'idée de « village », la qualification d'« artère » est utilisée pour désigner des voies aux fonctions de circulation de plus en plus affirmées, comme « alternative entre la voie urbaine traditionnelle et la route » [CERTU, 2013]. A ce titre la rue artérielle peut donc aussi faire office d'« oxymore » d'une « hiérarchie routière conventionnelle » dont elle apparaît pourtant hors des cadres théoriques. Ce terme nous paraît en outre assez bien illustrer cette idée de rue

[242] Comme l'expose en effet Kevin Lynch : "*Cities are not organisms, any more than they are machines, and perhaps even less so. They do not grow or change of themselves, or reproduce or repair themselves. They are not autonomous entities, nor do they run through life cycles, or become infected. They do not have clearly differentiated functional parts, like the organs of animals. It is easy enough to reject the cruder forms of the analogy - that the streets are arteries, parks lungs, communications lines nerves, sewers the colon, the city center the heart that pumps the blood of traffic through the arteries, and its offices (where businessmen, officials, and we intellectuals cluster) are the brains*" [Lynch, 1981 : 95].

[243] À l'instar de ces « rues artérielles » d'un autre temps décrites par Victor Hugo dans un chapitre marquant de Notre Dame de Paris, « La ville à vol d'oiseau », où ce même type d'analogie biologique est employé : « Vus à vol d'oiseau, ces trois bourgs, la Cité, l'Université, la Ville, présentaient chacun à l'œil un tricot inextricable de rues bizarrement brouillées. Cependant, au premier aspect, on reconnaissait que ces trois fragments de cité formaient un seul corps. On y voyait tout de suite deux longues rues parallèles sans rupture, sans perturbation, presque en ligne droite, qui traversaient les trois villes d'un bout à l'autre, du midi au nord, perpendiculairement à la Seine, les liaient, les mêlaient, infusaient, versaient, transvasaient sans relâche le peuple de l'une dans les murs de l'autre, et des trois n'en faisaient qu'une. […] Du reste, sous tant de noms divers, ce n'étaient toujours que deux rues, mais les deux rues mères, les deux rues génératrices, les deux artères de Paris. Toutes les autres veines de la triple ville venaient y puiser où s'y dégorger. Indépendamment de ces deux rues principales, diamétrales, perçant Paris de part en part dans sa largeur, communes à la capitale entière, la Ville et l'Université avaient chacune leur grande rue particulière, qui courait dans le sens de leur longueur, parallèlement à la Seine, et en passant coupait à angle droit les deux rues artérielles. […] Ces deux grandes voies, croisées avec les deux premières, formaient le canevas sur lequel reposait, noué et serré en tous sens, le réseau dédaléen des rues de Paris » [Hugo, 2013 : 112-113 c'est nous qui soulignons].

multifonctionnelle où des fonctions circulatoires affirmées coexistent avec une mixité de fonctions urbaines, sans que l'on puisse évaluer de manière évidente leurs parts respectives, et encore moins la prédominance *a priori* de l'une sur les autres. Derrière le maintien de cette désignation ressort donc la double volonté de ne pas associer un complet néologisme à une réalité urbaine plus qu'ancienne en prenant appui sur des termes « éprouvés » dont les sens, comme les usages, ont pu évoluer mais qui ne nous semblent pas avoir perdu de leur pertinence, tout en affirmant une certaine filiation avec d'autres travaux publiés en langue anglaise.

La première partie de cette thèse a consisté en une analyse interprétative des places et valeurs fluctuantes accordées aux différentes typologies de rues dans le champ de l'urbanisme. Celle-ci a permis de mettre l'accent sur certains des ressorts ayant contribué à faire passer cette famille spécifique des voies urbaines que sont les grands axes de circulation du statut d'espaces urbains emblématiques et structurants à celui d'« angles morts » des principaux modèles théoriques d'organisation du réseau viaire. Sous-tendus par un principe d'incompatibilité supposée de la circulation automobile avec les autres fonctions urbaines hérité des premiers théoriciens de la ville « moderne », leur généralisation a toutefois été véritablement facilitée par le « pragmatisme » de la dissociation stricte du réseau viaire entre voies de transit et voies de desserte proposée dans le rapport « Buchanan ». A ce titre, et en tant qu'axes multifonctionnels où des usages circulatoires affirmés cohabitent avec une mixité d'autres fonctions urbaines, ces rues en constituent aussi des sortes d'« oxymore ». Toutefois, et à mesure que ce principe structurant la plupart des grandes théories urbanistiques du XX^{ème} siècle tend à être reconsidéré, tant pour sa validité « théorique » que pour ses conséquences « pratiques », ces « rues artérielles », comme nous proposons de les nommer, apparaissent aujourd'hui associées à de nouveaux enjeux de rééquilibrage entre les différentes fonctions urbaines. Ainsi, et à l'heure où les exigences de la vie locale et de la circulation apparaissent de moins en moins inconciliables aux yeux de certains urbanistes la question de leur fonctionnement en tant qu'espace public à part entière se voit donc pleinement reposée.

De ce « retour à la rue » à l'accomplissement finalement assez ambigu, dans la deuxième partie de cette thèse nous interrogerons le rôle et la place attribués à ces rues artérielles au travers de la manière dont des villes réinvestissent cette forme urbaine par le projet d'urbanisme dans une dynamique actuelle d'un « refaire la ville sur la ville » où « l'enjeu est moins dans la conception de voiries nouvelles que dans la requalification et la gestion de l'existant »[244]. En effet, dans un contexte de crise où le projet semble s'être durablement imposé comme « l'instrument des urbanistes et leur manière de contribuer aux réponses à apporter pour la ville » [Masboungi, 2013 : 105], les espaces publics urbains font depuis plusieurs années l'objet d'une attention renouvelée. Parmi ceux-ci, la rue joue bien entendu un rôle majeur, du fait de sa capacité avérée à créer différentes sortes de liens à travers la ville. La mise en perspective des diverses contributions afférentes aux potentialités offertes par la rue dans une telle perspective qu'il nous a ainsi été donné de mobiliser en vue de la construction de cette première partie nous a ainsi permis d'en faire plus particulièrement émerger quatre types principaux dont la présentation conclura cet état de l'art :

> **- Des liens physiques tout d'abord : la rue est en effet depuis longtemps un espace investi par différents modes de circulation et au sein duquel il semble désormais nécessaire de proposer de nouvelles formes d'espace à même d'accommoder au mieux les différents modes de déplacements et afin aussi de ne pas recréer de coupures dans les tissus urbains comme ont pu le faire dans le passé les infrastructures pensées dans une logique de « tout-automobile ». De plus, et de par sa double capacité à relier les espaces qu'elle traverse tout en délimitant**

[244] Extrait de la présentation du programme national « Une voirie pour tous », porté par l'Etat en partenariat avec plusieurs organisations professionnelles (http://www.voiriepourtous.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/UVT_et_DD_cle03669f.pdf, consulté le 17/02/2017).

plus ou moins fortement ceux qui la borde, il est depuis longtemps reconnu à la rue une capacité à « recoudre » les tissus urbains, lorsque ceux-ci manquent de cohérence.

- Des liens sociaux et économiques ensuite : de par son caractère « enclos » et en tant qu'espace quotidien où sont canalisés les flux des personnes et des marchandises, la rue induit le croisement, le côtoiement et la confrontation à l'altérité[245] au sein de sociétés qui s'interrogent sur leur capacité à maintenir et favoriser un certain « vivre-ensemble ». Des recherches ont ainsi avancé que l'organisation et l'aménagement du réseau viaire peut assez directement contribuer à différents domaines d'interventions publiques et relatifs, en particulier, au cadre de vie, à la qualité de l'environnement urbain, à la soutenabilité, à la lutte contre l'exclusion et la promotion de la mixité sociale et enfin à la bonne santé de l'économie et du commerce [Jones *et al.*, 2007a : 25-31]. A ce titre, un rapport de recherche récent réalisé sous l'égide du programme des Nations Unies pour les établissements humains (UN-Habitat), montre que l'indice de « prospérité »[246] d'une agglomération se révèle très fortement corrélé à la densité ainsi qu'au soin apporté à la prise en compte de la diversité des services et des fonctions assurées par ses rues, qui constituent dès lors un des leviers clés de son développement :

"*The findings of this report show that prosperous cities are those that recognize the relevance of public spaces (with proper layouts) and those which have allocated sufficient land to street development, including sufficient crossings along an appropriate lengthy network. Those cities that have failed to integrate the multi-functionality of streets tend to have lesser infrastructure development, lower productivity and a poorer quality of life. The report also shows that the lack of street connectivity increases social exclusion and generates inequalities in various spheres of life, access to basic services, in particular*" [UN-Habitat, 2013 : iv].

- Des liens symboliques et culturels aussi : la rue est un lieu de mémoire collective [Hebbert, 2005b], porteuse d'histoire(s) et d'identité(s) qui participe à façonner les « images » d'une ville : de son « imagibilité », image mentale favorisant la compréhension de l'environnement dans lequel s'inscrivent ceux qui y vivent ou qui simplement la parcourent [Lynch, 1998], jusqu'à son « imaginaire », identité d'une ville[247], dont Marcel Roncayolo a pu critiquer son instrumentalisation contemporaine en une « image de marque » façonnée par les démarches de marketing urbain [Roncayolo, 2014 : 361], en passant par les représentations individuelles qu'elle génère auprès de ses riverains et usagers [Jacobs, 1991 : 41]. Présentes dans la plupart des villes, elles n'en restent pas moins à chaque fois différentes en tant que

[245] Pour une réflexion détaillée et dépassionnée sur les vertus réelles et supposées de la rue en tant que forme urbaine dans le développement d'une sociabilité locale, voir [Charmes, 2006 : 115-149].

[246] La « prospérité » est un indicateur développé par UN-Habitat sur la base d'un croisement entre plusieurs critères comme le niveau d'équipement en infrastructures, la soutenabilité environnementale, le niveau de productivité, la qualité de vie, l'égalité et l'inclusion sociale [UN-Habitat, 2013 : 94-95] .

[247] Comme l'explique Marcel Roncayolo, « l'imaginaire ne se construit pas en isolat ; il vit de confrontations, récits, langage, et s'accroche à des signes collectifs, que sont, par exemple, les formes matérielles et les paysages » [Roncayolo, 2014 : 34].

« cristallisations » plus ou moins affirmées et cohérentes de l'histoire et des caractéristiques des territoires dans lesquels elles s'insèrent.

- Des liens de nature enfin : par une « renaturation » des espaces publics aujourd'hui dédiés à la circulation, les rues peuvent devenir de nouveaux espaces verts linéaires offrant un cadre urbain « apaisé » à proximité de tous [Boutefeu, 2009 : 36], par ailleurs potentiels supports de continuités écologiques en même temps que vecteurs d'améliorations significatives du confort climatique urbain [Hebbert, 2008 : 49].

Au-delà de leurs permanences dans les tissus urbains, il apparaît néanmoins que toutes les rues n'offrent pas les mêmes formes de contributions aux territoires urbains. A ce titre, si les rues « ordinaires » composent la majorité de la trame viaire, les grands axes en constituent ses moments singuliers, marquant les lignes de force des territoires. En dehors de leur dimension circulatoire souvent marquée, d'autres enjeux spécifiques président donc à l'aménagement de ces voies structurantes. C'est ainsi qu'après une période qui s'est principalement focalisée sur les problématiques de modération du trafic dans les quartiers résidentiels et d'intégration urbaine des grandes infrastructures routières, laissant parfois de côté les autres types de rues qui composent la ville, l'occasion est alors donnée d'explorer une nouvelle facette de ce « retour à la rue », par l'intermédiaire de la manière dont ces « rues artérielles » font actuellement l'objet d'un réinvestissement de la part de villes soucieuses d'intégrer la rue à une réflexion plus générale sur leur organisation et leur développement.

Il s'agira alors dans la deuxième partie de cette thèse de chercher à appréhender ces phénomènes dans leur matérialité, à travers l'analyse de deux projets de réaménagements de ces grands axes urbains structurants participant de leur revalorisation, en lien avec des perspectives de recomposition plus durables des agglomérations par les espaces publics : le projet d'*High Street 2012* à Londres et celui de la rue Garibaldi à Lyon.

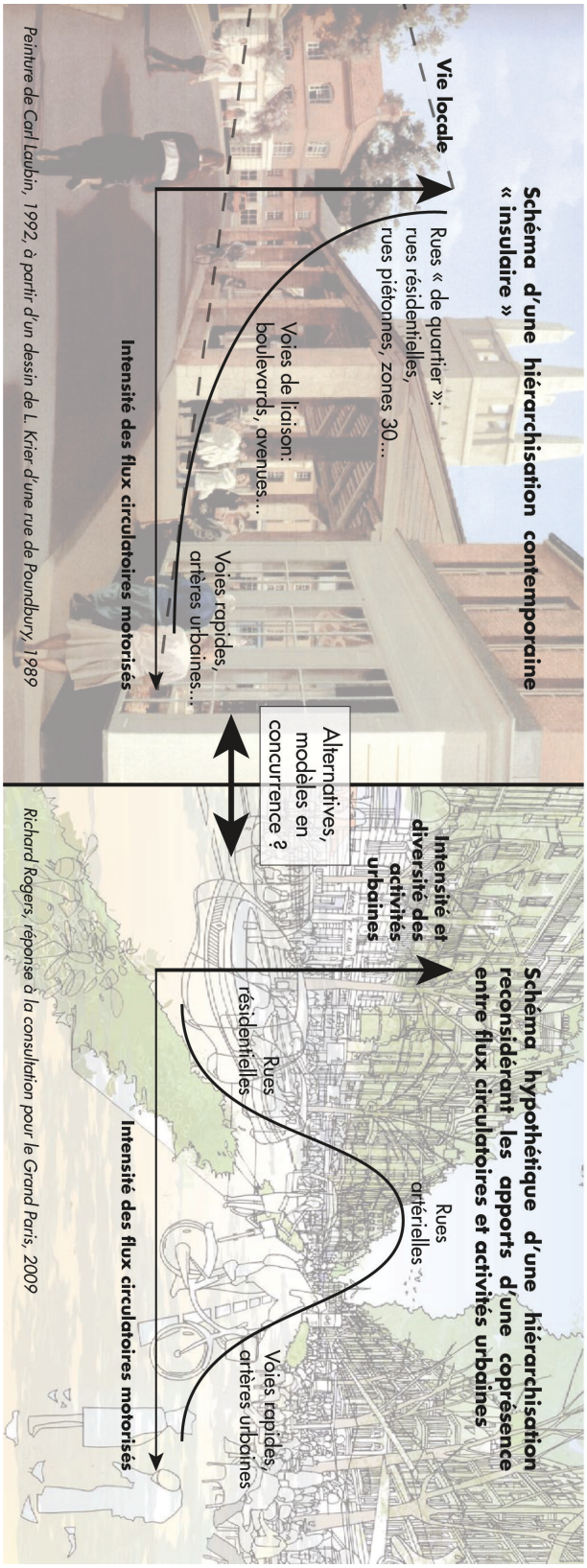


Figure 111 : Schéma hypothétique d'une alternative à la hiérarchisation viaire contemporaine marquée par la reconsidération du rôle attribué aux « rues artérielles, et induite par une réinterrogation plus générale des liens entretenus entre « circulation » et « vie locale » (réalisation : Benoit Romeyer).

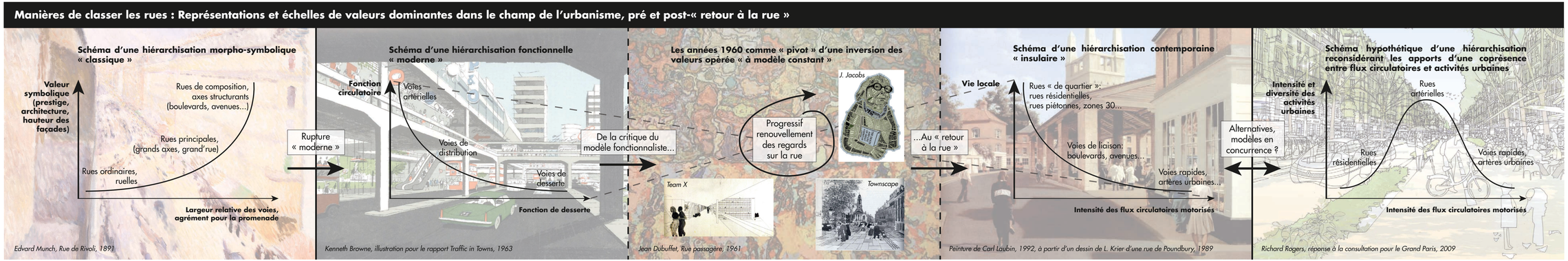


Figure 112 : Manières de classer les rues : Représentations et échelles de valeurs dominantes dans le champ de l'urbanisme, pré et post-« retour à la rue » (réalisation : Benoit Romeyer).

PARTIE 2 – RUES ARTERIELLES EN PROJETS : MISE EN REGARD DE DEUX CAS D'ETUDES DE REAMENAGEMENTS VIAIRES A LONDRES ET LYON

Chapitre 5 - Du choix des villes au choix des terrains : entre représentativité d'une politique d'espaces publics et exemplarité d'une intervention sur la rue, pour une mise en regard de projets d'urbanisme

En complément à l'histoire interprétative des places et valeurs fluctuantes accordées aux différentes familles de rues dans le champ des théories de l'urbanisme entreprise dans la première partie de cette thèse, et qui nous a ainsi conduit à l'affirmation progressive de la « rue artérielle » comme principal objet d'études de cette recherche, cette deuxième partie a été pensée pour constituer à la fois un prolongement en même temps qu'une forme d'aboutissement aux développements précédents. En écho avec ces préconisations méthodologiques formulées par Eric Charmes, pour qui « […] 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 », tant « 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 : 152-153], il nous a en effet semblé judicieux de ne pas se restreindre à une réflexion trop purement « théorique » sur la rue, bien qu'ici orientée autour d'une typologie spécifique.

Sur la base de ces orientations dont cette deuxième partie s'inspire clairement, l'objet et l'enjeu de ce cinquième chapitre seront donc de montrer comment, du choix à l'analyse, ces préoccupations ont pu être transposées du registre de la « théorie » à celui de l'« empirie », et ce, au prisme de ces deux terrains d'études constitués par les projets de la rue Garibaldi à Lyon et d'*High Street 2012* à Londres. Par conséquent, le recours à des études de cas de projet de transformation effective de ces grands axes de circulation en milieu urbain nous est apparu comme un moyen judicieux en vue d'interroger, cette fois « en pratique(s) », le rôle et la place attribués à ces rues artérielles dans la fabrique urbaine contemporaine, et plus particulièrement : les manières dont les rues artérielles peuvent actuellement apparaître réinvesties par des démarches de projets d'urbanisme en lien avec des perspectives de recomposition plus « durable » des territoires urbains par les espaces publics.

Il s'agira alors au cours de ce cinquième chapitre de justifier des motifs ayant plus spécifiquement présidé au choix de ces deux terrains d'études, en lien avec leurs intérêts respectifs au regard des préoccupations qui nous animent ici. Nous reviendrons ensuite plus spécifiquement sur l'approche méthodologique *ad hoc* par « mise en regard » que nous avons souhaité développer pour en permettre leur lecture et leur analyse « croisée », et ainsi éviter l'« écueil » d'une addition de monographies. Mais, en préambule, nous reviendrons sur la démarche au travers de laquelle ces deux cas d'études ont pu être identifiés.

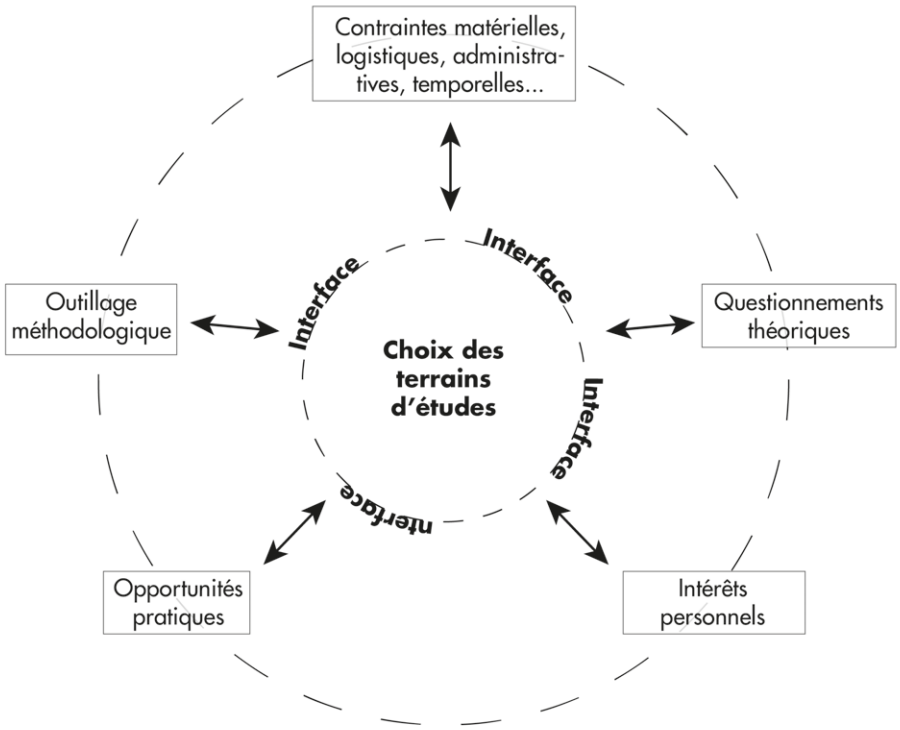


Figure 113 : Une sélection de terrains d'études opérée à l'interface entre questionnements théoriques, méthodologies, intérêts personnels, contraintes et opportunités (réalisation : Benoit Romeyer).

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 (cf. *Figure 113*). Bien qu'il puisse déjà tendre à substantiellement restreindre le champ des possibles en la matière, un tel cadre n'en oblige pas moins à justifier du bien-fondé des choix opérés qui, ici, nous ont paru devoir appeler à un double système de filtres : identification d'une agglomération tout d'abord, choix d'un projet de réaménagement de rue ensuite. Une double entrée qui a nécessité de recourir à des critères de sélection distincts, renvoyant à des valeurs différentes accordées à ces deux premières échelles d'appréhension des terrains d'études.

Le premier consistait en l'identification d'une agglomération potentiellement « motrice » quant à la mise en œuvre de réflexions et de démarches innovantes autour du rôle joué par la rue artérielle dans sa composition et ses évolutions. Un tel intérêt, pour être manifeste, devait se traduire par des 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 déterminés. 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 à l'œuvre ou en cours de constitution. 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 artérielle.

Aussi, et par souci de coller à une certaine réalité de la production urbanistique contemporaine, ce ne sont pas des projets de création de nouveaux morceaux de villes qui ont été privilégiés. En effet, dans la perspective d'un développement urbain durable et d'un « refaire la ville sur la ville » appelant à la conception d'espaces publics de qualité capables de s'adapter à une multiplicité d'usages et de pratiques, de telles prérogatives devront, si l'on veut leur donner corps, réussir à s'insérer dans un contexte existant avec lequel il s'agira donc de « composer ». Les territoires de la ville dite « de demain » étant vraisemblablement pour une grande part déjà édifiés, la question du réaménagement morphologique des rues (par opposition à leur réaménagement « topologique » en termes de tracés) apparaît alors comme un enjeu des plus quotidiens et dont les incidences peuvent toutefois s'avérer des plus cruciales pour ces derniers. Il semble alors judicieux de s'intéresser à des rues faisant l'objet de démarches de projets visant à les remettre, non seulement au goût « du jour », mais aussi à celui d'un « demain envisagé » pour comprendre comment ces nouveaux attendus se traduisent et se mettent en œuvre à l'échelle d'un projet. A travers cette démarche, nous avons pris le parti de nous interroger sur ce que l'identification de projets au caractère précurseur - voire expérimental - affirmé et explicitement inscrits dans des tendances de fond exprimées par ailleurs dans des documents de prospectives et de planification dans la ville « en train de se faire », peut révéler de certaines dynamiques à l'œuvre au sein de la fabrique urbaine contemporaine.

En résumé, les terrains d'études ont donc été choisis par l'intermédiaire d'une démarche réflexive à double-entrée portant sur la présence d'une politique d'espaces publics d'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 terrains d'études. (cf. *Figure 114*). Ce double enjeu de cohérence et de représentativité entre « projet » et « politiques » visait à permettre d'éviter les deux écueils suivants :

- celui de la « posture » où l'annonce d'un « dessein » global ne s'accompagne d'aucune réalisation concrète,
- et celui du « coup », où des projets n'existent que par eux-mêmes et ne peuvent être raccrochés à une vision d'ensemble.

Par cette démarche, il s'est donc autant agi d'identifier des « projets » de réaménagement de rues potentiellement innovants, que des « territoires », porteurs de « cultures urbaines » et « urbanistiques »[248]

[248] La notion de « cultures urbaines » est directement reprise des travaux de Yannis Tsiomis et Volker Ziegler au travers de l'acception qu'ils en donnent et qu'il nous semble ici utile de retranscrire dans son intégralité, tant elle

spécifiques dont la réalité ainsi que la teneur des interactions qui les lient ont donc aussi dû être intégrées à nos investigations. Néanmoins, il convient de préciser que même si ce système de « double filtre » correspond bien à la démarche intellectuelle qui a été mise en œuvre lors de l'identification des terrains d'études, la restitution qui en sera proposée ici fera intervenir des éléments postérieurs à leur détermination et ayant pu, à ce titre, plutôt tendre à conforter les choix opérés. Les développements présentés relèveront donc plus du registre de la recomposition « assumée » que de celui de la reconstitution « forcée » du cheminement qui a conduit à la sélection des agglomérations et projets étudiés.

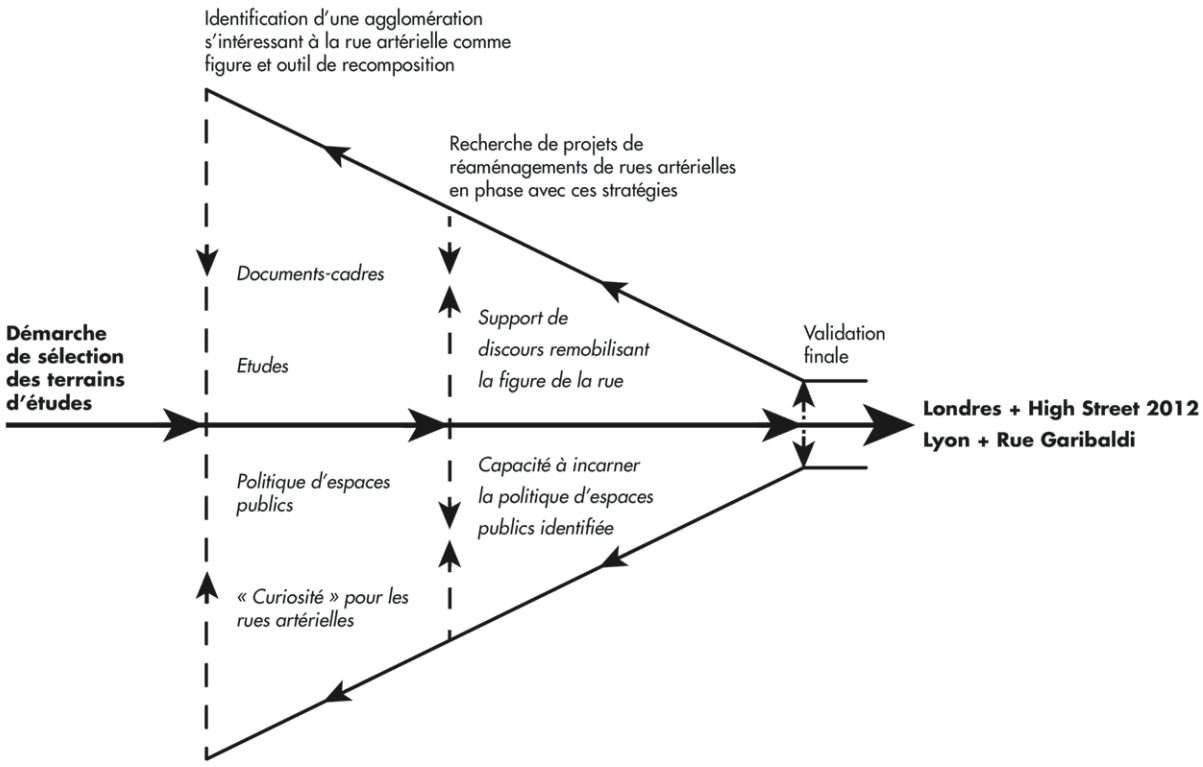


Figure 114 : Schéma de la démarche « double-filtre » adoptée pour la sélection des terrains d'études (réalisation : Benoit Romeyer).

correspond à l'usage que nous avons souhaité en faire ici : « Par « cultures urbaines », nous entendons ici les différentes démarches, manières, procédures et méthodes de fabriquer l'espace de la ville, de le décrire et de se le représenter de la part de ceux qui en sont spécialement chargés notamment, les différentes professions intégrées dans les structures de villes, les techniciens de mairies, les maitres d'œuvre concepteurs, les ingénieurs, ainsi que les groupes des habitants qui se préoccupent des projets programmés, et bien évidemment des élus et des chercheurs spécialisés dans l'analyse et la description des phénomènes urbains. Par « cultures urbaines », nous entendrons donc ici exclusivement celle des acteurs qui fabriquent l'espace, en sachant qu'il ne s'agit que d'une des dimensions de l'expression. Par ces mêmes termes, nous ne voulons pas d'ailleurs signifier que tous les acteurs ont la même vision unificatrice, mais au contraire qu'il y a plusieurs cultures urbaines, autrement dit plusieurs manières pour atteindre des stratégies différentes mais qui, toutes, passent par une réalisation unique, matérielle et physiquement visible : le projet dans l'espace » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 22-23].

C'est dans ce cadre que s'est opéré le choix de Londres et de Lyon en tant que terrains d'études de la présente recherche ; chacune des deux agglomérations représentant une véritable « scène » de la fabrique des espaces publics de son pays. Les projets pour lesquels nous avons opté au sein de chacune d'entre elles, *High Street 2012* et la rue Garibaldi, constituent à certains égards de potentielles « incarnations » de ces nouvelles réflexions qui nous sont apparues à l'œuvre en matière d'aménagement de leurs grands axes de circulation. Avant d'entamer leur présentation et analyse à proprement parler, nous évoquerons dans ce cinquième chapitre les différents soubassements méthodologiques relatifs à leur sélection et à leur investigation, dans la lignée des éléments abordés précédemment. Nous expliciterons tout d'abord les raisons qui ont pu présider à l'identification des territoires retenus, en commençant par faire une présentation du contexte urbanistique londonien en lien avec la place occupée par son réseau viaire dans son développement ainsi que dans ses actuelles recompositions, avant d'expliquer pourquoi nous avons jugé pertinent de le confronter à un autre cas d'études issu d'une agglomération de moindre envergure, Lyon, que nous présenterons de la même manière. Nous montrerons ensuite en quoi les différences, que nous assumons, entre ces deux villes ont pu constituer une ressource pour construire, autour des notions de « croisement » et de « mise en regard », un cadre méthodologique permettant de dépasser nos insatisfactions vis-à-vis de l'approche comparative, et ouvrant à l'opportunité d'une lecture plus contextuelle des singularités propres à chacun de ces projets. Enfin, nous reviendrons sur la démarche adoptée et la manière dont elle a été traduite en termes de méthodes et de postures pour l'investigation « empirique » de ces terrains d'études. Ce dernier temps sera aussi le moment d'opérer un retour réflexif sur la mise en pratique de ces méthodes et de s'interroger sur leurs incidences par rapport aux matériaux de recherche obtenus. Leurs interprétations et analyses seront quant à elles évoquées dans le *Chapitre 6*.

1. De l'identification d'un territoire « moteur » d'une réflexion sur les potentiels rôles joués par les rues artérielles dans ses recompositions aux projets préfigurant sa mise en application : le cas de Londres

La démarche à double-filtre que nous venons de présenter a donc amené à l'identification de Londres et Lyon comme terrains d'études ; deux territoires dont nous convenons que la confrontation peut surprendre, tant ces deux villes ne semblent pas « jouer » dans la même catégorie sur l'échiquier des villes européennes. Bien que ce point relatif à la dimension « comparative » de ces deux études de cas mérite clarification, nous le laisserons pour l'instant en suspens, pour d'abord privilégier la double présentation et justification du terrain londonien, par lequel cette analyse a effectivement commencé. C'est en effet sur ce premier aspect de la justification que nous nous focaliserons dans ce chapitre, et en laissant dans un premier temps de côté la question du choix des projets, plus directement « comparables », et nous semblant donc nécessiter moins d'explications préalables

a. Londres, « ville-mosaïque » et produit d'une juxtaposition de multiples logiques d'urbanisation où les velléitiés planificatrices ont bien souvent été reléguées à un rôle de second plan

"Looking back on the past fifty years, it is hard to say which is greater, the change or the continuity. London combines elements of a wholeheartedly modernist city like Rotterdam and a preserved urban masterpiece like Paris. Because growth has been arrested by a green belt, the physical extent has altered little in half a century: new lines have been inserted into Harry Beck's tube diagram but its scope and scale remain unchanged. And despite the war and the passage of years, the layout in the A-Z of London when Phyllis Pearsal died in 1996 is substantially the same as in the first edition she trundled to W.H. Smith in a wheelbarrow in 1936. The promise to stop London's growth has been honoured, making it a "city in a ring" in a new sense but that radical remodeling never left the drawing board. In this sense the analogy between the 1660s and the 1940s is correct. London resisted the grand design" [Hebbert, 1998 : 74].

"For Terry Farrell, the last 15 years of London's regeneration has been a success story, but one that derives from the community of London, not its development professionals: 'Like the whole history of London, it has been a pattern of organic change, collective change by many hands, that have brought it about by evolving the form, the shape of London. The metropolis is, in essence, a social creation London is itself, in itself, a great accumulated work'" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 65-66].

Londres, la « ville unique » décrite par l'architecte danois Steen Eiler Rasmussen dans un ouvrage éponyme paru dans les années 1930 et dont la formule est depuis passée à la postérité, reste encore aujourd'hui, de par son statut et du haut de ses presque 9 millions d'habitants, une ville « hors-norme ». A ce titre, elle demeure donc toujours propice aux superlatifs, ainsi qu'en témoignent ces lignes introductives d'un atlas récent de la ville :

« Capitale du Royaume-Uni, première place boursière européenne et première plate-forme aérienne internationale, Londres génère un PIB équivalent à celui du Portugal et de l'Autriche réunis, pour une population équivalente à celle de l'Ecosse et du Pays de Galles combinés. A cette puissance économique et démographique, s'ajoute un passé prestigieux. Foyer de la révolution industrielle et ex-capitale d'un empire sur lequel « le soleil ne se couche jamais », c'est l'une des villes les plus cosmopolites du monde : un Londonien sur quatre est né en dehors du pays, plus de 300 langues sont parlées et 40 communautés de plus de 10 000 membres y sont recensées » [Appert *et al.*, 2012 : 12]

Londres se présente en effet comme une ville dont la tradition de place commerciale s'exprime aujourd'hui au travers de son rôle de « salle des machines du capitalisme mondial », comme la qualifie le romancier britannique Jonathan Coe [cité par Appert *et al.*, 2012], au point qu'il semble désormais plus courant de la qualifier de « ville globale » [Sassen, 1996] que de « ville unique ». Cette identité marchande apparaît intrinsèquement liée à la situation géographique de la ville : site dont les Romains avaient dès l'an 50 de notre ère, su mettre à profit le potentiel de carrefour, à cet endroit « où le lit de la Tamise était le plus étroit, pour y construire un pont permettant d'en relier les deux rives » [Appert *et al.*, 2012 : 14]. A cette situation préférentielle de « passage obligé » entre le nord et le sud de l'Angleterre, est progressivement venu s'articuler un important réseau de routes, aujourd'hui encore connues sous le nom de *roman roads*. Rayonnant autour du centre névralgique constitué par la *City*, et en plus de permettre de relier Londres aux autres grandes villes alentour, elles ont constitué la principale trame structurante de sa croissance au-delà de ses murs :

"*As London began to grow beyond its walls from the sixteenth century onwards, these created a structuring device for the growing city. Along them development of all types naturally spread, taking advantage of the increased opportunities for trade that was to be had beside these busy roads and the advantages of direct links back into the City of London. From this period onward, London was an open city, no longer hemmed in by defensive walls, and taking advantage of the relative lack of threats from outside to grow*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 14].

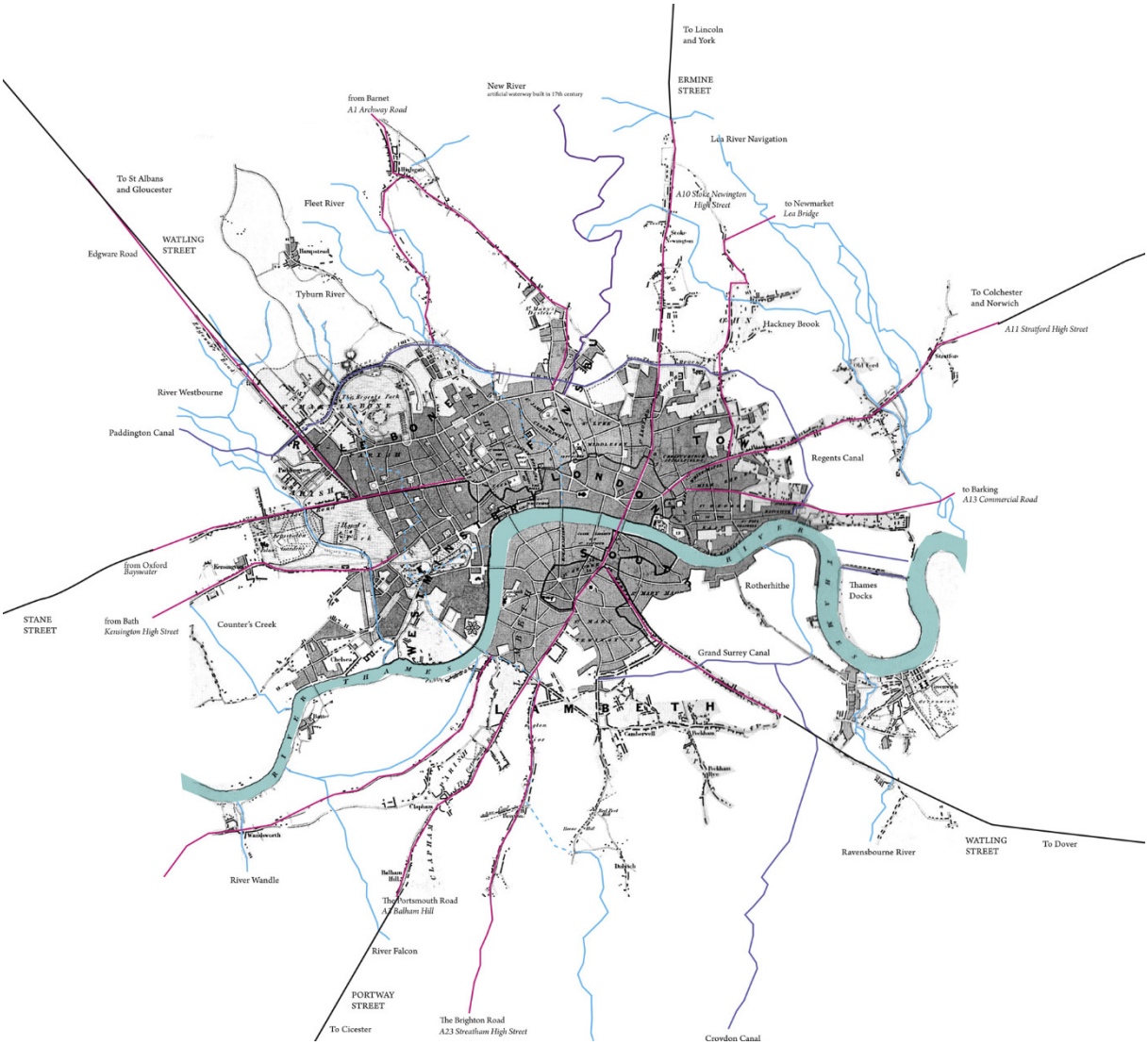


Figure 115 : Représentation de Londres en 1832 de laquelle ressortent les "roman roads", grandes voies de circulation ayant structuré son urbanisation [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 13].

Toutefois, et malgré la persistance d'un tel « canevas », le développement de l'urbanisation londonienne n'a pas pour autant pris la forme d'une histoire constante et régulière :

"*London is a metropolis with almost 2,000 years of history, but for three-quarters of its history it occupied little more than the square mile of what is today the City of London, and later a smaller area to the west, part of today's City of Westminster. It was not until the seventeenth century and, more significantly, the eighteenth century that London really began to expand*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 13].

Cette séparation millénaire qui a fait de Londres une « ville à deux têtes », avec d'un côté la *City*, lieu du pouvoir économique et de l'autre, *Westminster*, siège du pouvoir politique, s'est traduite par la formation de véritables « villes dans la ville », dont la présence demeure encore tangible aujourd'hui. Elles constituent aux yeux de Michael Hebbert l'une des caractéristiques les plus marquantes de l'histoire de l'urbanisation londonienne :

"*At the heart of London's complex administrative geography sits a 1000-year old municipal nucleus, 'the City'. Its chartered boundary have remained constant for centuries; their constancy explains the surrounding variation. […] As the City of London stayed within its walls, Westminster matured into a city in its own right. The two cities formed a compound nucleus around which metropolitan London grew in a polycentric, dispersed fashion, without unifying municipal government. Plurality of government explains irregularity of topography*" [Hebbert, 1998 : 5‑7].

Les spécificités induites par de telles caractéristiques dans le processus de développement de la ville, ont pour lui fortement participé à la distinguer des autres grandes capitales européennes, et de Paris en particulier :

"The contrast with Paris could not be more complete. There the French state worked from the heart of the medieval city, enlarging its enceinte *and modernising the fabric to make the city a symbol of national unity and indivisibility, a cultural* point d'équilibre *for the world at large. The history of Paris is a history of absorption and integration into a progressively higher organic unity. London's a story of multiplications, not just of local governments but every aspects of metropolitan life"* [Hebbert, 1998 : 7].

Cette représentation de Londres comme une ville composée d'une multiplicité de villages a déjà été évoquée lors du *Chapitre 2*, au travers de la représentation dite du « panier d'œufs » de l'analyse fonctionnelle et sociale de la ville issue du plan Abercrombie (cf. *Figure 41*). En effet, pour Michael Hebbert, "*The 'village' metaphor applied so often to London's neighborhoods is not just a conceit of property writers and tourist guides : it captures a real quality of social and tenure mix unique in Britain*" [Hebbert, 1998 : 90]. Cette dynamique d'addition successive d'entités juxtaposées qui continue donc toujours de caractériser le Londres actuel, renvoie pour Matthew Carmona et Filipa Matos Wunderlich au deuxième principal modèle d'urbanisation londonien, complémentaire à celui opéré le long de ses grandes voies de communication :

"*A second type of development has grown up independently of these major radial routes, growing instead as a consequence of pre-existing settlements. The Danish architect and town planner Steen Eiler Rasmussen (1948: 3) famously applauded the scattered, seemingly unplanned and open fabric that had derived from the agglomeration of London's numerous historic towns and villages. The origins of many of these is uncertain, but it is likely that some grew up around the convergence of particular local routes, whilst others may have derived initially from particular locational advantages- a river, a well, a protected position, etc. only later becoming part of the wider movement network. Today these previously outlying*

settlements such as Hampstead, Greenwich and Dulwich are buried deep within the Greater London metropolis, but are still recognisable as towns or village in their own right" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 14].

Si ces deux premiers types de croissance urbaine renvoient à un modèle d'urbanisation que l'on peut qualifier d'« organique », un troisième existe par ailleurs. En s'inscrivant plus dans le registre des « opérations urbaines planifiées, il se différencie néanmoins assez nettement des deux autres :

"*By contrast, a third type of development, has been 'designed' in the sense that it is characterised by a highly ordered and consciously conceived physical structure at the local scale, although often unplanned at the larger scale, with development occurring as a result of market opportunity as landowners, in a largely uncoordinated manner, realised the potential of their land holdings. Such development includes the major Georgian expansions of the eighteenth century and the Victorian and Edwardian suburbs, followed by the inter-war expansions (along new infrastructure lines out of the city) and by much speculative housebuilding ever since*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 14].

Pris dans leur globalité, ces ensembles urbains dont les formes, les contenus et les contours ont varié au cours du temps et en fonction des grands styles architecturaux (georgien, victorien, edwardien) [Saint, 1991 : 8‑11], ont participé à la formation de typologies urbaines et bâties caractéristiques de Londres ; l'exemple le plus notable étant celui des *terraced houses*[249] dont l'agencement en « rangées » le long de rues et autour de *squares*[250] continue à marquer les représentations associées à la ville (cf. *Figure 116*).

[249] Typologie bâtie dont le regroupement en *terraces* correspond à des « lotissement de maisons mitoyennes unifamiliales alignées en front de rue et comportant selon les cas de un à trois étages, sans compter les mansardes, greniers et sous-sols. Cette typologie fut introduite au XVII^{ème} siècle et dès 1700 a souvent comporté un saut de loup, ou cour à l'anglaise, devant chaque maison pour éclairer les sous-sols » [Saint, 1991 : 20].

[250] Le *square* constituant une « forme urbaine » qui peut à son tour être définie de la manière suivante : « Place carrée ou rectangulaire bordée de fronts bâtis en *terraces*, presque toujours à usage résidentiel. Introduite au XVII^{ème} siècle, cette forme urbaine comporte généralement à partir du XVIII^{ème} siècle un jardin central réservé aux habitants du *square* » [Saint, 1991 : 20].

Figure 116 : « Patchwork » d'architectures londoniennes dans une rue du quartier « huppé » de Nothing Hill (cliché : Benoit Romeyer).

Ces différents éléments constitutifs de l'urbanisation londonienne ont chacun marqué la morphologie d'une ville qui, malgré les velléités ordonnatrices post-deuxième guerre mondiale et suite aux destructions causées par le *blitz*, de reconstruire la ville autour de grands principes régulateurs, a toutefois su préserver une bonne partie de ses caractéristiques héritées des périodes antérieures. C'est ainsi qu'aujourd'hui encore :

"*[…] the city is still largely dependent on the historic routes through its fabric that connect and pass through its towns and villages. In this regard it is distinct from cities such as Paris or Barcelona in that, whilst it has its 'designed' neighbourhoods (Bloomsbury, Hampstead Garden Suburb, etc.), it is not a city of grand boulevards and civic set pieces. Instead, it is characterized by its continuous network of everyday streets, and by a classic concentric pattern, with high densities in the centre (and at a few other strategic points), quickly reducing to a medium- and low density expansive city form until halted by its green belt*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 14].

La plupart de ces traits propres à Londres ont donc su résister à cette période si particulière de l'après-deuxième guerre mondiale, marquée notamment par une prise de *leadership* de la puissance

publique dans la planification et l'aménagement urbain, relativement inédite dans l'histoire de la ville[251]. Et même si les grands plans produits pour l'après-guerre, et dont les plus célèbres représentants demeurent les deux plans produits sous l'égide de Patrick Abercrombie (*County of London Plan*, 1943 et *Greater London Plan*, 1944)[252] n'ont pas, comme nous l'avons vu, fondamentalement cherché à remettre en cause ce caractère « organique » et « cellulaire » propre à Londres, celle-ci n'en a pas moins été aussi profondément transformée à cette occasion. Cet épisode atypique ainsi que le bilan que l'on peut rétrospectivement en tirer feront l'objet des prochains paragraphes.

De prime abord en effet, les intentions exprimées dans le plan Abercrombie peuvent être considérées comme allant à contre-courant de certaines des grandes spécificités de l'urbanisation londonienne décrite dans les paragraphes précédents. Ceci concerne en particulier son réseau de rues caractéristique, sur lequel ne sont qu'à de très rares exceptions près[253] venus se surimposer les grands tracés ayant accompagné la naissance de l'urbanisme dans de nombreuses autres grandes agglomérations européennes, en même temps qu'ils ont pu participer à asseoir la « renommée urbanistique » de ces dernières. C'est notamment pour pallier cette « carence » qu'un important plan de réorganisation et de développement du réseau routier londonien y a été développé. Il repose sur la construction de nombreuses infrastructures routières et autoroutières (cf. *Chapitre 2*), composées en particulier d'une série d'anneaux concentriques, qui en constituent les éléments-clés (cf. *Figure 117*) :

[251] A l'exception notable d'un autre épisode de reconstruction, celui de la *City* après l'incendie de 1666 mais qui aboutira néanmoins à la non-mise en œuvre du plan d'ensemble et de la composition proposés par Christopher Wren, au profit d'une reconstruction plus rapide et à l'identique sous la pression de ses habitants.

[252] Pour une vue d'ensemble des nombreux plans produits au cours de ces années, voir notamment [Larkham et Adams, 2011].

[253] Comme par exemple *Regent's Street*, œuvre de l'architecte John Nash, déjà évoquée dans le *Chapitre 2*, et à propos de laquelle Charles Dickens Jr., premier fils de Charles Dickens et lui aussi écrivain, relevait ainsi en 1879 le fait qu'il s'agit d'un des rares équivalents londoniens aux grands boulevards parisiens : "*Piccadilly, the great thoroughfare leading from the Haymarket and Regent Street westward to Hyde Park-corner, is the nearest approach to the Parisian boulevard of which London can boast*" [Charles Dickens Jr. cité par Dover et Massengale, 2013 : 122].

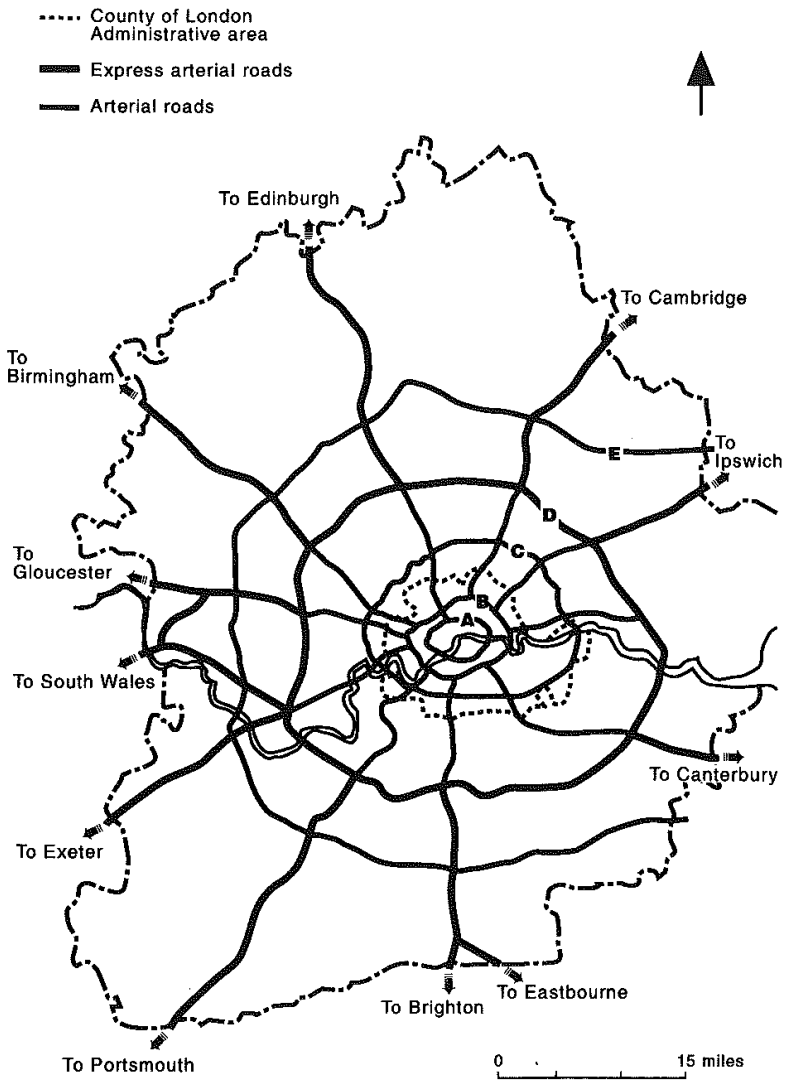


Figure 117 : Les projets d'infrastructures routières du plan Abercrombie duquel ressort l'attention particulière portée sur la constitution de rocades successives [Hall, 1982 : 61].

"*The key idea of the Abercrombie plan was to lay out the spatial structure of London afresh inside the spokes and rings of a comprehensive arterial road system. It was an ambitious spider's web with multiple concentric 'A', 'B' and 'C' ring-roads running through the built-up area, and an outer 'D' orbital in the green belt*" [Hebbert, 1998 : 75].

De toutes ces rocades et au terme de nombreux *imbroglios*, seul un « mélange » des deux plus extérieures (D et E) a finalement été édifié (aujourd'hui appelé *M25* ou *London Orbital Motorway*), de telle sorte que : "[…] *More by fortune than design, reconstruction plans were frustrated and the curious street network kept intact, together with most of the spider-shaped pattern of shops and services based on early ribbon development along approach road*" [Hebbert, 1998 : 74].

Néanmoins, et même si la mise en œuvre opérationnelle de ce plan est demeurée, au niveau routier en particulier, des plus partielles[254], il n'en a pas moins marqué Londres à différents égards. Plus concrètement, des trois grandes stratégies portées par le plan: "*the redesign and rebuilding of neighborhoods as monofunctionnal residential precincts, the modern road network, and the green belt barring expansion of the built-up area*" [Hebbert, 1998 : 203], pour Michael Hebbert, seule la dernière a réellement été concrétisée, permettant à la structure traditionnelle londonienne de finalement « résister »[255] aux différentes « salves » transformatrices dont ces plans de reconstruction se sont faits les porteurs:

"*In a more paradoxical way, the vision of reconstruction was fulfilled. What marked out the Abercrombie plans from all the other designs of the 1940s was their sense of the metropolis as a huge cluster of living residential communities. […] The first post-war plan of the London County Council*[256] *reaffirmed the objective 'to recognize and develop the existing system of communities'. They remain recognizable half a century later thanks only to the collapse of the original well-meant strategy to 'emphasise identity' through segregation and single-use zoning. Great town planner though he was, Abercrombie's design contained a lethal cocktail of the old paternal reformism (disperse the poor) and the new rationalism of the modern movement ('neighbourhood theory'). It sought to eliminate the life and variety of the streets and parcel London to a series of self-contained new-built enclaves*" [Hebbert, 1998 : 74‑75].

Mais loin de ne constituer que des opportunités manquées, Michael Hebbert[257] considère pour sa part que ces contrariétés répétées dans la traduction opérationnelle de ces grands plans d'aménagements ont finalement plus bénéficié à la ville qu'elles lui ont fait défaut, dans le sens où elles lui ont permis de conserver son environnement urbain caractéristique, et aujourd'hui encore prisé :

"*In the history of London, hopeless fudges have a habit of coming good, and there are several reasons to be grateful for this one. The arterial network was resisted because of the irretrievable damage it would have done to the web of residential neighborhoods - village London. Its abandonment gave a new lease of life to the 'vast unvisited sequence of intimate single-family cottages with tree-shaded gardens'*

[254] Un état de fait dont il constate qu'il est rétrospectivement venu conforter certaines des prédictions formulées par Steen Eiler Rasmussen : "*Rasmussen predicted that pattern-made plans would not succeed for London. He was proved right by the failure of two of the three primary aims of postwar planning: comprehensive redevelopment petered out, the primary road network remained unbuilt, but the green belt held firm. This turned out to be the optimal mix. It helped preserve just the qualities which attracted Rasmussen to London in the first place*" [Hebbert, 1998 : 208].

[255] Même s'il peut aujourd'hui sembler difficile d'employer un tel terme, tant certains des éléments au cœur de la vision portée par ce plan ont paradoxalement trouvé à s'accomplir par des biais détournés, voire opposés, à ceux initialement pensés par Patrick Abercrombie. Nous y reviendrons.

[256] Le *London City Council* étant alors l'autorité municipale en charge de l'administration du territoire et ce, depuis 1889.

[257] Celui-ci marque par la même occasion sa différence de point de vue sur ces questions avec le géographe Peter Hall : "*What were the consequences of the collapse of the grand design ? Peter Hall has regretted London's inability to modernise the road network as Alker Tripp and Colin Buchanan intended, with fast high-capacity roads defining areas of tranquility. 'Our failure to handle the problem of the car was the greatest disaster in our postwar planning of London, and it simply reflected the sort of hopeless fudge, up the hill and down again, that has caracterised successive policy lurches by governments of different complexion over far too long*" [Hebbert, 1998 : 203].

which Rasmussen explored and photographed in the 1920s. A systematic study of the urban environment quality of the modern city emphasises just how strong the neighborhood structure remains to this day, giving legibility, a sense of place and a human scale to the everyday environments of all Londoners" [Hebbert, 1998 : 203].

Ces facteurs ne doivent pas non plus tendre à « essentialiser » complètement Londres en tant que ville intrinsèquement « retorse » aux grandes intentions planificatrices. Les raisons des vicissitudes, par ailleurs maintes fois analysées[258], connues par les différents projets de planification routière qui se sont succédés depuis le plan Abercrombie, sont aussi à chercher du côté d'autres éléments de conjoncture propres au Londres de l'après-deuxième guerre mondiale, et en particulier son importante fragmentation politique – caractéristique ayant pu constituer un important frein à la mise en œuvre de ces grands dess(e)ins. Dans ce contexte la priorité a été longtemps donnée à la construction de logements face aux investissements routiers. En effet, les limites administratives du *London County Council* (LCC) n'ont pas connu d'évolutions malgré la poursuite de l'urbanisation et sont demeurées restreintes aux seuls *boroughs* de l'actuel *Inner London* (cf. *Figure 118*)[259] ; de sorte que, comme l'explique Michael Hebbert :

"*Within its relatively narrow boundaries, London County Council had other political priorities than to tie the knot of the national motorway network. It seemed that the new highways converging on the capital would be left dangling into a conventional street system*" [Hebbert, 1998 : 75].

[258] A tel point que Peter Hall a choisi d'en faire un cas paradigmatique des échecs les plus cinglants connus par ces approches planificatrices : "*How so much effort and resources came to be invested in their planning, how such a firm political commitment came to be overturned, form a central case study in the pathology of planning*" [Hall, 1982 : 383].

[259] Ainsi, "a*t the moment of its designation, the LCC broadly matched the full extent of the continuous built-up area […]. For the first time, the administrative boundary matched the urban reality*" [Hebbert, 1998 : 47].

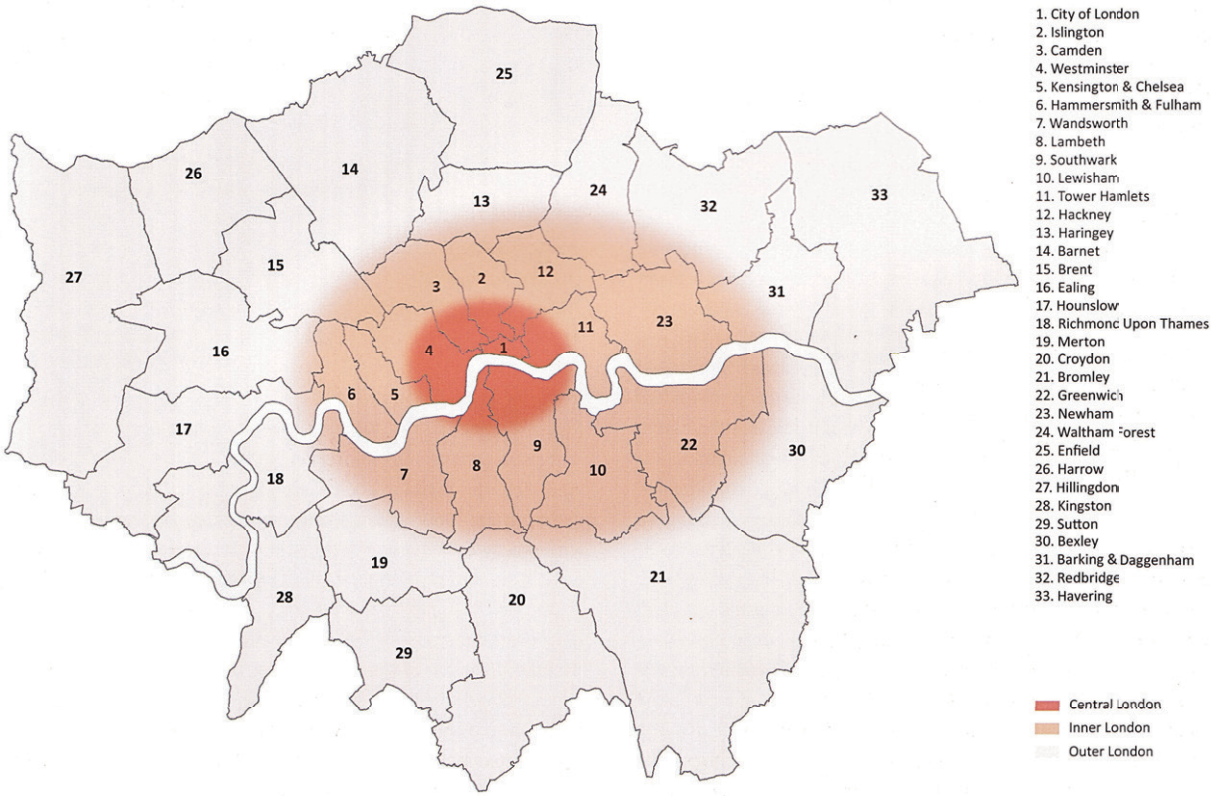


Figure 118 : Des boroughs londoniens pouvant se décomposer en trois ensembles distincts, ceux de l'hypercentre historique (la City et Westminster) qui en compagnie de dix autres constituent l'Inner London, dont le périmètre correspond à l'ancien comté de Londres, et auxquels s'ajoutent les 20 boroughs de l'Outer London depuis l'institution en 1963 du Greater London Council [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 25].

En 1963 cette autorité est remplacée par une nouvelle au périmètre élargi[260], et aux responsabilités étendues, le *Greater London Council* (GLC), constitué en plus de la *City* qui possède un statut « à part », de 32 autres sous-entités, communément appelées *boroughs*. Ce changement dans l'administration urbaine londonienne relance les projets de construction de nouvelles rocades routières, dont la perspective a également bénéficié de l'effet bienveillant en faveur de l'investissement routier généré par le rapport Buchanan paru quelques années auparavant[261] :

[260] Institution qui ne deviendra effective qu'en 1965, et correspondant d'ailleurs au périmètre recouvert par l'entité administrative actuellement en vigueur : la *Greater London Authority* (GLA).

[261] Cette idée est notamment portée par Peter Hall: *"The important point was that, in a political sense, he changed the popular consciousness of the traffic problem. No longer was it seen merely as one of congestion; just like his mentor Abercrombie, Buchanan argued that it was as much a matter of good planning and good environmental standards. The critical point is this: though in theory the Buchanan principles could justify either little spending on roads or a great deal, according to society's preferences for accessibility, in practice, once the standards for environment were set, to buy the existing level of access would cost a great deal indeed. So, as became evident in the years that followed, the Buchanan creed was in practice a demand for massive increase in spending on urban roads"* [Hall, 1982 : 64].

« Le G.L.C. est, comme tous à l'époque, totalement favorable aux idées soutenues par *Traffic in Towns* et, moins de douze heures après le début de sa vie officielle, il annonça un projet majeur de construction routière destiné à alléger l'augmentation du trafic : un boulevard périphérique intérieur (*Urban Motorway Box*) ; en 1966, le Réseau Urbain Primaire est présenté : 3 rocades et 12 radiales autoroutières à l'horizon 1980 » [Appert, 2005 : 110].

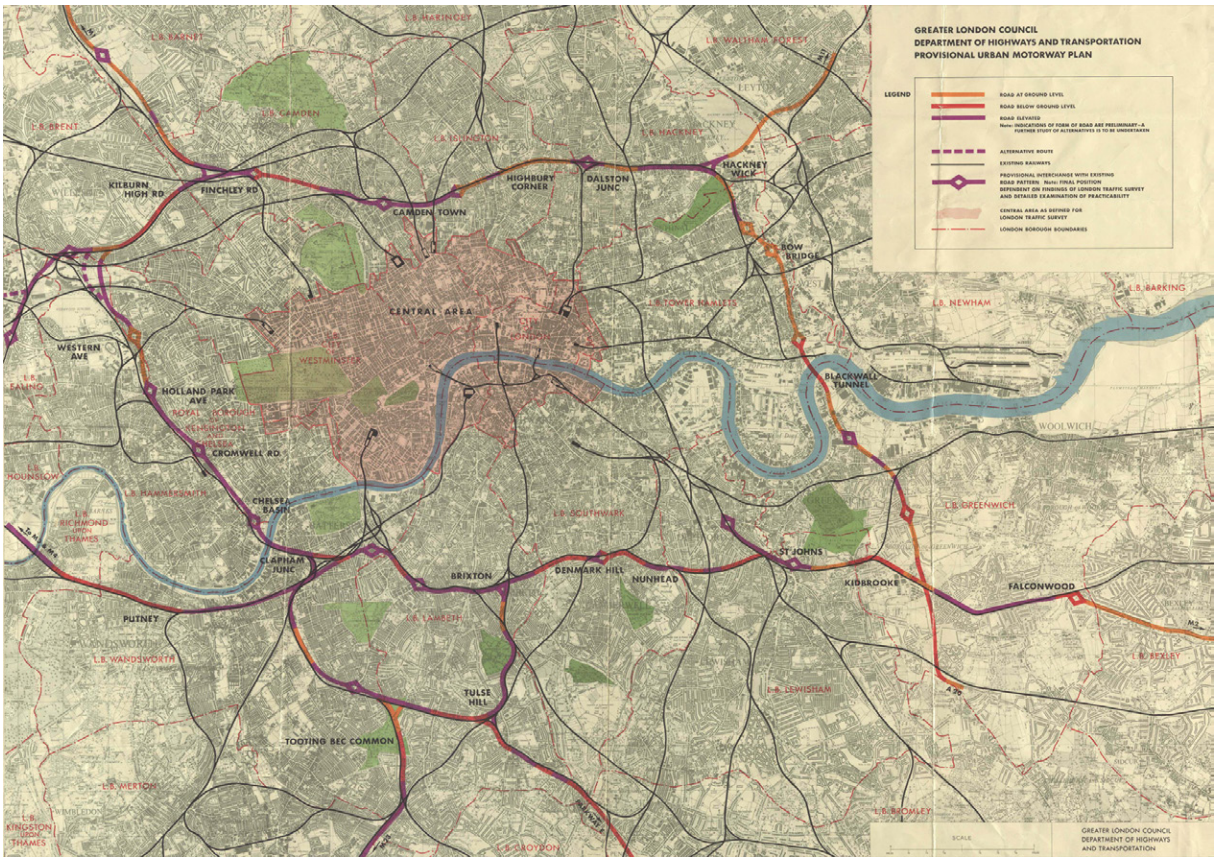


Figure 119 : Plan de 1966 édité sous l'égide du Greater London Council et présentant le projet d'Urban Motorway Box dont le tracé reprend dans les grandes lignes celui du deuxième anneau (B) proposé dans le plan Abercrombie (http://www.cbrd.co.uk/, consulté le 17/02/2017).

Révélés l'année suivante, les coûts pharamineux induits par sa mise en œuvre, « 2 milliards de Livres, 1 550 ha, 20 000 habitations (100 000 personnes à reloger) » [Appert, 2005 : 111], transformeront ce projet en ce que Mickael Hebbert décrit comme une sorte de "*political timebomb in the lap of the new metropolitan government*" : "*The road alignments published in the* Greater London Development Plan *of 1969 prompted 22 000 objections and put the council on the defensive throughout a two-year public enquiry. Vehement opposition from boroughs, individuals, amenity and community groups (including the growing population of opinion-formers resident in the threatened inner suburbs) encouraged the London*

Labour Party to change its line and delete the Primary Road Network from the plan when it regained control of the County Hall in April 1973" [Hebbert, 1998 : 76][262].

Ainsi, et à quelques exceptions près, comparativement aux autres villes britanniques où ces schémas routiers ont quant à eux généralement atteints des degrés de mise en œuvre bien plus avancés, "*London alone was left in possession of an intact conventional street network*" [Hebbert, 1998 : 77]. Ce particularisme londonien a notamment participé à favoriser la conservation de certaines typologies de grands axes de circulation multifonctionnels comme les *high streets* qui, n'ayant pu être remplacées par les voies rapides urbaines prévues, ont tant bien que mal continué à assurer leurs fonctions « traditionnelles » :

"*Having survived the double onslaught of the 1944 and 1969 plans the high streets into town from directions continue to perform as they have since Tudor Times as mixed corridors for shopping, business and pleasure. Notorious among traffic engineers as the 'most inefficient roads in Britain", they are the rudiments and grammar of London knowledge*" [Hebbert, 1998 : 77].

Celles-ci ont néanmoins et à l'image de la plupart des espaces publics de Londres, connu une période de relatif déclin et de délaissement au cours des années 1980 et 1990. Cette tendance s'inversera vers la fin de cette dernière décennie avec l'arrivée au pouvoir du *New Labour* et de sa politique dite de l'*urban renaissance*.

[262] Un évènement que certains observateurs avaient alors (1976) commenté de la manière suivante : "*Exactly 30 years after the publication of Abercrombie's County of London Plan (1943) and 10 years after the publication of Buchanan's Traffic in Towns (1963) the concept of urban order which both documents supported and in a sense which the Primary Road Network symbolized was effectively abandoned*" [Hart, 1976 : 175].

b. D'une capitale aux espaces publics négligés à un laboratoire de la « renaissance urbaine »

La période allant de l'après-deuxième guerre mondiale à 1979 sur laquelle nous venons de nous attarder, est atypique dans l'histoire de l'urbanisation londonienne car, une fois n'est pas coutume devenue "*primarily a state-led activity though the offices of the LCC/GLC, and at the local level via the London boroughs*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 26]. L'entrée dans les années 1980 va quant à elle se caractériser par une sorte de « retour à la normale »[263] des mécanismes de la fabrique urbaine londonienne, marqué par un retrait du secteur public face aux « forces » du marché vis-à-vis desquelles il se cantonne à un rôle d'encadrement et d'accompagnement. Dans ce contexte des « années Thatcher » où les questions d'urbanisme n'ont que très rarement été mises au cœur des débats, et du fait aussi de la vive opposition politique exprimée par les responsables politiques londoniens vis-à-vis des actions entreprises par la « Dame de fer », Londres tend à progressivement devenir une ville contrainte dans ses possibilités d'auto-détermination :

"[…] *in essence, London initially stood out against the right-wing doctrines of the Thatcher governments of the period, in 1981 electing the (then) left-wing Labour politician Ken Livingstone to lead the GLC, leading to inevitable conflict and to the eventual abolition of the GLC at the behest of Margaret Thatcher. This was a period in which the politics of London was at its most divergent, with grassroots activists opposing many key development projects, and with hugely varied visions about London's future and the future of its communities apparent at national, London-wide and borough scales* […] *The result was that planning, already marginalised by the government, was further marginalized in London* […]" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 27].

Ainsi destituée de sa capacité à assurer sa propre gouvernance à une échelle que l'on qualifierait aujourd'hui de « métropolitaine », les principales responsabilités quotidiennes en matière d'urbanisme se sont donc vues transférées aux *boroughs*, tandis que la charge de la mise en cohérence de leurs décisions respectives ainsi que l'adoption des grandes décisions stratégiques ont été directement renvoyées au niveau étatique. Cet éloignement des échelons décisionnels ne sera pas sans conséquences pour Londres :

"*In its absence at a London scale, London-wide governance (including planning and transport) reverted to the national level, which waited until 1989 to issue RPG3, strategic planning guidance for London (Regional Planning Guidance 3: London), a permissive set of policies containing little strategic vision for the capital and virtually no policy on London's environmental quality beyond policies protecting strategic views of St Paul's and the Palace of Westminster, and some very generic aspirations to maintain*

[263] L'agglomération londonienne en ressortira néanmoins « marquée » par la montée en puissance des enjeux patrimoniaux, traduits notamment par la mise en place de nombreuses zones de protection (*conservation areas*) à travers la ville [Hebbert, 1998 : 88-90] : "*Post 1980, the identification and pursuit of opportunity lay once more in the bands of the private sector, although now restricted in many parts of London (particularly in the centre) by historic constraints that, until recently, were not part of the development landscape*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 26].

the vitality and character of town centres and sustain 'residential amenity'" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 27].

Au final, cette période comprise entre la fin des années 1980 et le début des années 1990 et oscillant entre "*weak governance, weak planning and a resurgent market*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012] a donc été assez contrastée d'un point de vue urbanistique pour Londres. Et, à ce titre, de nombreuses voix ont fini par s'élever pour dénoncer le mauvais état dans lequel se trouve alors la ville, et en particulier ses espaces publics, au moment même où de nombreuses villes européennes font justement le choix de fortement réinvestir les leurs :

"*For Thornley and many academic commentators, London in the 1980s and early 1990s was 'in a mess': a mess that started with the poor quality of life experienced by many of its citizens, many of whom were unemployed, homeless or simply struggling to get by in an increasingly expensive and hostile (high crime) environment. This extended to the lack of housing, particularly affordable housing and was compounded by problems in getting around the city as a consequence of the poor state of London's public transport and its gridlocked traffic network. All this manifested itself in the everyday physical experience of the city, its streets and public spaces. In this regard Punter (1992: 82) argued that London failed (or perhaps, in the absence of a strategic authority, had no mechanism) to learn from the experiences of its competitor cities (Paris, Copenhagen, Munich, Vienna, New York, Barcelona, etc.) many of which were making significant investments in public space and environmental quality, largely in remodelling existing spaces, but also selectively in creating new public spaces*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 32].

Certaines de ces voix contestataires se sont particulièrement distinguées, au premier rang desquelles celle de l'architecte Richard Rogers[264] qui a notamment signé en 1992 avec le travailliste Mark Fisher un ouvrage intitulé *A new London*. La question des espaces publics y est apparue alors clairement mise en avant autour du constat de leur faible qualité ainsi que de leur état général, jugé indigne d'une ville du statut de Londres. Dans le chapitre spécifiquement consacré à cet enjeu, les auteurs font ainsi de la reconquête des espaces publics centraux « légués » à l'automobile une priorité absolue, et à laquelle les compétences de l'ensemble des acteurs de la fabrique urbaine devraient être mises au service :

"*Above all we need a clear policy to favour pedestrians over drivers in the inner city, led by a variety of initiatives to plant trees, calm traffic, create play streets for children, close certain streets to traffic, limit access to some streets and areas and totally pedestrianize others. The presumption has to be in favour of reclaiming the city for people, so that they can walk in it, meet, talk, travel. Put together, such a programme would amount to a new urbanism, arising out of a liking for, and enjoyment of, the city and relying on the talents of artists, designers, engineers and architects to set high standards in the design of spaces and in the detail of street furnitures*" [Rogers et Fisher, 1992 : 124].

L'intérêt de cet ouvrage aux allures de « manifeste » réside aussi dans le fait qu'il préfigure plus largement la politique de « renaissance urbaine » (*Urban renaissance)* mise en application à partir de la

[264] Architecte-urbaniste lauréat du prix Pritzker 2007, Richard Rogers est principalement connu en France pour son travail sur le Centre Georges Pompidou (1971-1977) avec Renzo Piano et sa participation à la consultation pour le *Grand Paris*. Par ailleurs auteur de plusieurs ouvrages théoriques sur les villes et l'urbanisme, il a, comme nous le verrons, joué un rôle majeur dans la redéfinition des méthodes et objectifs de l'urbanisme à Londres et au Royaume-Uni dans son ensemble.

fin des années 1990, suite à l'arrivée au pouvoir en 1997 du *New Labour* alors conduit par Tony Blair. Après dix-huit ans de gouvernement conservateur, il va en effet marquer la réinscription des questions urbaines au cœur des politiques publiques et ce, dans un contexte de prévisions démographiques particulièrement optimistes, et liées à un net retour des populations en ville, induisant la construction de nombreux logements dans la région londonienne[265]. D'un point de vue idéologique, ce gouvernement et le renouvellement de l'approche urbaine qu'il prône s'inspirent du concept de « *Third Way* », théorisé dans un ouvrage éponyme par le sociologue anglais Anthony Giddens. L'« *urban renaissance* » se présente alors comme une politique transversale visant à répondre aux exigences d'une économie capitaliste dynamique, sans non plus renier l'idéal d'une société plus juste et égalitaire – bien que la réalité de cette ambition de conciliation dans le champ urbanistique a par ailleurs été remise en cause par de nombreux commentateurs[266]. L'idée sous-jacente est en effet de tendre vers un plus « juste » équilibre entre une politique « néo-libérale » ouverte à la dérégulation économique et une politique d'inspiration « keynésienne » organisée autour d'un Etat-providence. Ce renouvellement de la classe politique nationale va s'accompagner d'une volonté de donner un nouveau souffle et de nouvelles ambitions à Londres. Tout d'abord en lui redonnant les moyens de sa propre « gouvernance », par le biais d'une assemblée élue, la *Greater London Authority* (GLA), à la fois « héritière » du *Greater London Council* (GLC) tout en étant fondamentalement différente à de nombreux égards [Tewdwr-Jones, 2008 : 65]. Le premier maire ne sera autre que le travailliste Ken Livingston[267], celui-là même qui fut le dernier dirigeant du *Greater London Council* avant qu'il ne soit dissout en 1986. Son retour à la tête de l'autorité métropolitaine londonienne va épouser les principes fondateurs du gouvernement *New Labour* de l'époque, et en particulier celui de la « renaissance urbaine », pour laquelle Londres constitue un objet ainsi qu'un enjeu prioritaire :

"*An early priority of New Labour, elected in 1997, was to deal with the 'London problem': a city verdant with opportunity, but directionless and suffering the multiple endemic problems of long-term neglect*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 39].

Dès l'année suivante (1998) est créé à l'initiative du *Deputy Prime Minister* John Prescott, un groupe de travail dirigé par l'architecte Richard Rogers, prenant le nom d'*Urban Task Force*, et à la mission triple :

« *The remit given to the Urban Task Force by the Deputy Prime Minister was to identify the causes of urban decline and to recommend practical solutions, but also to accommodate a projected 3.8 million*

[265] Londres a ainsi amorcé la tendance en recommençant à gagner des habitants dès 1989.

[266] Les ambiguïtés sous-jacentes à un tel projet ont été soulignées à de nombreuses reprises, comme le relève Claire Collomb qui en propose une synthèse s'appuyant notamment sur les travaux de Ruth Levitas dont le décryptage des « racines idéologiques du discours et des politiques sociales du New Labour » a permis de montrer que celui-ci « fait appel à trois traditions idéologiques distinctes, ambiguës et contradictoires, dont certaines sont en continuité, plutôt qu'en rupture, avec les politiques de l'ère Thatcher ». Claire Collomb constate plus largement qu'« un certain nombre d'universitaires critiques, issus de la gauche traditionnelle, concluent que la politique urbaine du New Labour n'est au mieux qu'un pansement sur une jambe de bois qui ne s'attaque pas à la question des problèmes structurels du capitalisme contemporain, au pire un instrument du néo-libéralisme urbain et un « urbanisme revanchard » masqué par une rhétorique « néo-communautariste » [Colomb, 2006 : 31].

[267] Bien qu'élu en tant que candidat indépendant en 2000, il sera par la suite « réintégré » au parti travailliste lors de sa réélection à la tête du Grand Londres en 2004.

additional households in England by 2021, with 60% of new housing on brownfield sites » [Punter, 2011 : 4].

Le rapport issu de ce travail, *Towards an urban renaissance* est publié en 1999. Il s'articule autour d'un grand nombre de recommandations qui auront un rôle fondateur dans la mise en œuvre opérationnelle de la politique urbaine du *New Labour* en même temps qu'il consacrera définitivement le terme d'« *urban renaissance* », faisant ainsi figure de *leitmotiv* à un peu plus d'une décennie d'urbanisme londonien et britannique :

"*From the publication of the Urban Task Force report in 1999 to the demise of New Labour in 2010, urban policy in the UK was dominated by the urban renaissance agenda. In London, the drive was wholeheartedly adopted by Ken Livingstone, and although the rhetoric changed with the election of Boris Johnson in 2008 - density aspirations were lowered and greater attention directed to the suburbs - the essentials of a growth-based renaissance policy remained. 'Renaissance-light' had replaced 'renaissance-max', both built upon a period of sustained development and reinvestment (public and private)*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 61].

Sans détailler les principes sous-tendus par ce programme de l'*urban renaissance* qui peuvent néanmoins être décomposés en quatre volets assez distincts : *design excellence*, *housing delivery, public realm and urban environmental quality*, *governance and delivery*, [voir en particulier, Punter, 2011], nous nous en tiendrons essentiellement à la présentation proposée par Richard Rogers dans la préface du rapport cité :

"*We need a vision that will drive the urban renaissance. We believe that cities should be well designed, be more compact and connected, and support a range of diverse uses—allowing people to live, work and enjoy themselves at close quarters—within a sustainable urban environment which is well integrated with public transport and adaptable to change. Urban neighbourhoods must become places where people of all ages and circumstances want to live. We have to increase investment in our urban areas, using public finance and incentives to steer the market towards opportunities for lasting regeneration. And we must all take responsibility for the process of change, combining strengthened democratic local leadership with an increased commitment to public participation*" [Urban Task Force et Rogers, 1999 : 8].

Parmi les objets d'intervention privilégiés de cette « renaissance urbaine », les espaces publics figurent en première ligne, et en particulier les rues, dont l'importance y apparaît soulignée à de nombreuses reprises tout au long du rapport [voir en particulier Urban Task Force et Rogers, 1999 : 56‑59, 90‑94] :

"*The network of public spaces provides a web of connections that offers people a range of choices when deciding to make local journeys in the course of their daily lives. Most compact and well-ordered cities are designed around a well-connected pattern of streets and public spaces. New urban developments—whether infill or new build sites—should do the same, with a clear hierarchy between the major through-routes and the more subtle structure of local streets and alley-ways*" [Urban Task Force et Rogers, 1999 : 56].

Ces différents principes se sont vus massivement appliqués à Londres qui a constitué à bien des égards une sorte de « ville-laboratoire » de la renaissance urbaine. Pour Matthew Carmona et Filipa

Matos Wunderlich ceux-ci sont néanmoins allés à l'encontre d'une certaine réalité historique de la ville, en adoptant une vision d'ensemble "[…] *which clearly took as its model the higher-density, highly planned cities of continental Europe, and for exactly the opposite of the sorts of reasons for which Rasmussen 65 years earlier had favoured London*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 41]. Un tel état de fait peut aussi s'appliquer à la question des grands axes de circulation multifonctionnels, tant le rapport de l'*Urban Task Force* s'avère finalement assez évasif à leur égard. Le fait que les infrastructures viaires existantes n'y aient pas été plus prises en considération, et en particulier dans le cas de Londres, son important réseau de *high streets*, a en particulier été regretté par certains auteurs :

"*The Urban Task Force, for example, called for mixed-use neighbourhoods, and conceived of idealised pyramids of intensity that would converge on mixed-use 'neighbourhood streets'. Beyond this, streets were largely discussed in terms of major roads and local residential streets, with no reference to linear, often continuous, high streets. Certainly much higher density development flowed in the decade following the Urban Task Force report and the national drive towards an urban renaissance, as has a strong focus on re-using brownfield land. However, this development has not always been linked to the sort of infrastructure, mixed-use environments and services that are found on and around most London high streets. Arguably a true renaissance might have exploited these existing assets to a far greater extent than has been the case in the recent past* […]" [Carmona, 2015 : 63].

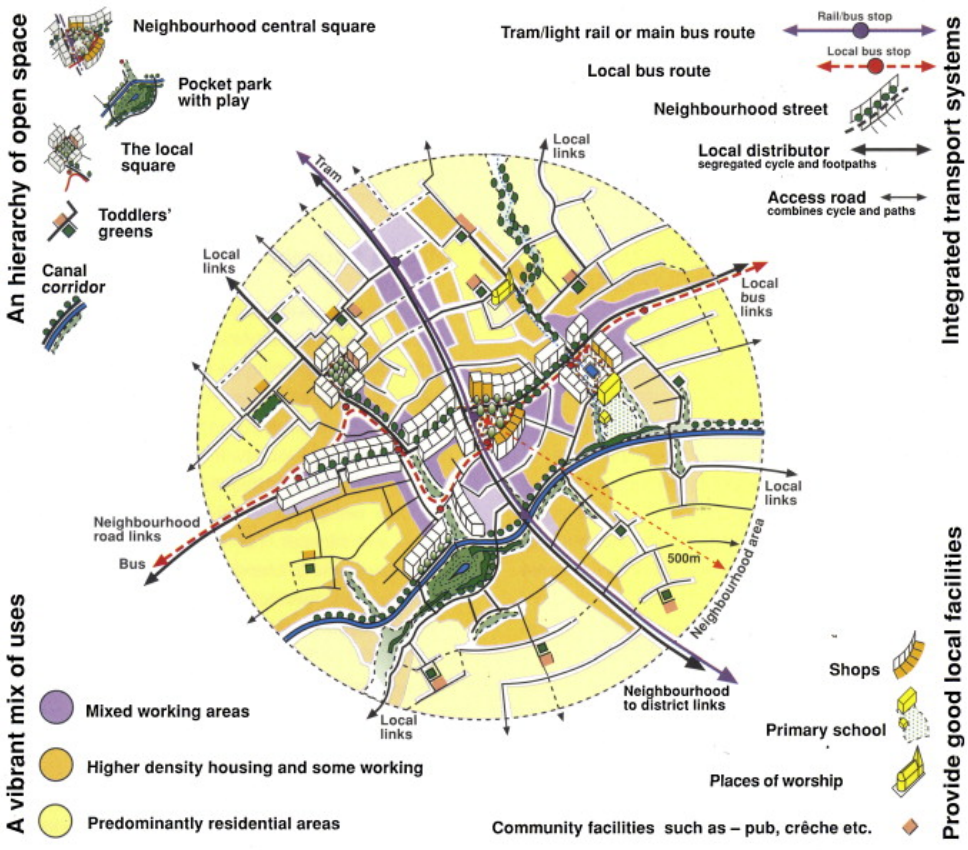


Figure 120 : Les principes d'organisation et de composition d'un quartier dense et multifonctionnel tels que promus par l'Urban Task Force [Urban Task Force et Rogers, 1999 : 66].

Pour aider à la mise en œuvre de cette vision, la G.L.A. va bénéficier de l'apport de nouvelles organisations spécifiquement dédiées à la mise en œuvre de la volonté politique municipale. Au premier rang d'entre elles figure *Transport for London* (TfL) : autorité « responsable de la planification et de la mise en œuvre des politiques de transport, selon une approche « véritablement intégrée » du transport de personnes, de marchandises et d'informations. Son domaine de compétence concerne le métro, les bus, le D.L.R.[268], les tramways, les services fluviaux, 580 km de routes, la régulation des taxis, sans oublier les bicyclettes et la marche » [Appert, 2005 : 171]. La déclinaison plus spécifique des principes de la renaissance urbaine va être à Londres menée avec l'appui de leur principal théoricien, l'architecte-urbaniste Richard Rogers, nommé en 2000 conseiller en chef en architecture et en urbanisme de la Ville par son nouveau maire, Ken Livingstone[269]. A la tête de l'agence indépendante *Architecture and Urbanism Unit* (A + UU)[270], celui-ci participe activement à la mise en œuvre de cette politique dite de l'*urban renaissance* à Londres. Il le fera en particulier au travers de ses implications dans l'élaboration d'un vaste programme d'interventions dans le domaine des espaces publics : le *100 Public Spaces programme* lancé en trombe en 2002, ainsi que dans le champ de la planification urbaine par l'intermédiaire du *Draft London Plan* de 2002, présageant de ce qui sera le *London Plan,* véritable document règlementaire de planification entré en vigueur en 2004.

Néanmoins, les différentes initiatives lancées lors de ces premières années ne se verront pas toujours couronnées d'un succès immédiat, notamment dans le domaine des espaces publics. C'est ainsi qu'un certain nombre de publications continueront à mettre en exergue le mauvais état des espaces publics londoniens, comparativement à ceux de ses principales « rivales » européennes. Parmi ces documents, l'audit des espaces publics centraux commandé par TfL à l'architecte-urbaniste danois Jan Gehl est à nos yeux particulièrement significatif. En plus d'être comme certains l'ont noté une sorte de clin d'œil de l'histoire[271], les visées qui y sont exprimées s'avèrent après coup assez révélatrices du nouveau virage en matière d'espaces publics entamé par Londres au cours des années 2000 :

"*The study is intended to build on a process – to change the existing traffic culture towards a more urban and well balanced handling of pedestrians, cyclists, vehicular traffic and to take the pressure off public transport. When a better balance is achieved, new ways of using the city will develop as seen in other cities*" [Gehl Architects, 2004 : 14].

[268] *Dockland Light Railway*, métro automatique mis en œuvre pour desservir le quartier d'affaires des Docklands dans l'est de la ville.

[269] Après l'avoir accompagné durant ses deux mandats, il deviendra le conseiller en *design* et en espaces publics du nouveau maire sortant du parti « conservateur », Boris Johnson après 2008 ; fonctions qu'il quittera un an plus tard.

[270] Agence qui deviendra en 2007 *Design for London* et sera par la suite rattachée à la *London Development Agency* jusqu'à la dissolution de cette dernière en mars 2012 pour finalement revenir sous la responsabilité directe de la *Greater London Authority*.

[271] Ent tant que "[…] *return of Danish analytical wisdom to the understanding of London exactly seventy years after the publication of Rasmussen's* The Unique City" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 45].

Figure 121 : Illustration de quelques-uns des principaux problèmes relatifs à la prédominance donnée au trafic automobile identifiés sur les espaces centraux de Londres par Jan Gehl et son équipe [Gehl Architects, 2004 : 31].

Plusieurs éléments au cœur de ce qui fera le renouveau de la politique d'espaces publics londoniens post-années 2000 apparaissent ici exposés, dont le parti pris de favoriser le développement de la marche par l'amélioration de l'environnement urbain offert aux piétons. Celui-ci se traduira par la sortie cette même année d'un *Walking Plan for London*, dont l'ambition affichée par le maire Ken Livingstone dans la préface du document consiste à faire de Londres, « *one of the world's most walking friendly cities by 2015* » [Transport for London, 2004 : 2]. Ainsi, et comme l'expliquent Matthew Carmona et Filipa Matos Wunderlich :

"*In common with earlier reports […], Gehl found London full of world-class spaces, but dominated by the needs of vehicular traffic to such an extent that pedestrians and cyclists had become a low priority (despite walking and public transport being the primary means of travelling around the city). Walking had become an essentially functional activity, rather than a pastime undertaken for leisure and the report argued that the balance needed to shift with more space given over to, and better conditions provided for, pedestrians and cyclists. […] Despite its negative findings, the commissioning of Gehl's report by TfL was significant as a visible indication of a direction of travel, namely that a shift in culture was taking place in the constituent parts of the GLA (beyond the A+UU), with the pursuit of better design at its heart. […] Gehl's report represented a sign of this new ambition, but also a statement of the very significant barriers that the Mayor faced to deliver such a strategy*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 45‑46].

En dépit de cet important « retard » à combler en matière de qualité des espaces publics et de l'environnement piéton, Londres a néanmoins connu entre la fin des années 1990 et le début des années 2000 un nombre significatif de transformations, et donc pour certaines visibles au moment de la parution de ce rapport. La plus médiatisée (et discutée) d'entre elles a consisté en la mise en place dès 2003 d'un dispositif de péage urbain (*Congestion Charge*) restreignant l'accès à l'hyper-centre londonien pour les véhicules motorisés. Ces années ont aussi été marquées par un certain nombre d'aménagements d'espaces publics marquants et destinés principalement aux piétons, tels l'édification du *Millenium Bridge* reliant la Cathédrale *Saint Paul* au nouveau *Tate Modern*, ou le réaménagement de *Trafalgar*

Square conçu par l'agence *Foster + Partners* en 2003. Un réaménagement de rue réalisé la même année va toutefois assez durablement marquer les manières de faire en la matière, apparaissant aujourd'hui encore présenté comme une référence autant qu'un exemple à suivre : celui de *Kensington High Street* conçu par l'agence londonienne *Project Centre* (cf. *Figure 122*).

Figure 122 : Vue d'une portion de Kensington High Street suite à son réaménagement par l'agence Project Centre (http://www.projectcentre.co.uk/project_desc.php?id=20, consulté le 17/02/2017).

Les deux éléments caractéristiques de cette opération et, à ce titre, particulièrement mis en avant dans la littérature, sont d'une part ses îlots centraux multifonctionnels - faisant à la fois office de refuges pour piétons facilitant le franchissement de la chaussée et pouvant servir d'espaces de stationnement pour les bicyclettes - et d'autre part la réduction drastique du mobilier urbain superflu (*clutter*) telles les barrières visant à restreindre les possibilités de traversées des piétons. Progressivement considérées comme à la fois chères, inesthétiques et globalement peu efficaces, voire parfois contre-productives en matière de sécurité routière, leur suppression a en effet constitué l'un des éléments les plus emblématiques du projet. Présentant par ailleurs des résultats probants au regard de son accidentologie, cet aménagement a ainsi été presque unanimement salué pour sa réussite générale, allant même jusqu'à susciter des commentaires particulièrement élogieux de la part de Richard Rogers. Cet exemple lui est apparu comme une illustration probante du fait que les aménagements d'espaces publics londoniens peuvent désormais rivaliser avec ceux de villes européennes à la pointe en la matière, comme Barcelone

et Amsterdam[272], et vis-à-vis desquelles il a considéré quelques années plus tôt, dans sa préface au rapport de l'*Urban Task Force* que Londres avait « 20 ans de retard » :

Mais plus généralement, et même si le travail à accomplir en la matière demeure important, comme le montrait d'ailleurs bien le rapport produit par *Gehl Architects,* cette période nationalement placée sous le signe de la « renaissance urbaine » semble néanmoins avoir permis d'initier une véritable redécouverte des espaces publics londoniens. C'est aussi ce qu'avancent Matthew Carmona et Filipa Matos Wunderlich :

"*Although data is not available on such matters, for Londoners this was undeniably a period when a noticeable new embrace of public space was apparent (for the first time since the Victorian parks movement) as café culture came to the capital, with new cafes and bars springing up across the city replete with external seating to meet the growing demand to eat and drink outdoors, and generally to see and be seen in the city's public spaces*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 47].

Une politique relativement ambitieuse en matière d'espaces publics et d'aménagement paraît donc bien avoir été développée et mise en œuvre à Londres depuis maintenant presque deux décennies, en lien direct avec la politique d'*urban renaissance* promue à l'échelle nationale. De plus, malgré la fin du *New Labour* et les importantes coupes budgétaires qui ont touché la Grande-Bretagne suite à la crise économique mondiale de 2007-2008, le changement politique lié à l'arrivée en 2008 du « fantasque » conservateur Boris Johnson comme successeur de Ken Livingstone à la tête de Londres n'a pas fondamentalement remis en cause le travail entrepris par son prédécesseur en la matière. Caractérisé donc en partie par une certaine continuité au niveau de l'attention portée aux espaces publics, ce renouvellement politique s'est aussi traduit par des évolutions notables. Ainsi, pour Matthew Carmona et Filipa Matos Wunderlich, deux principaux débats de fond caractérisent le renouveau connu par les espaces publics londoniens de la fin des années 1990 à nos jours :

- la tension "*between space for traffic versus pedestrians*" que nous avons plus particulièrement évoqué par le biais de l'aménagement de *Kensington High Street*,
- et celle "*between the continental European paved piazza view of public space and the British garden square view*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 49-50].

C'est au seul premier point que nous nous intéresserons, du fait qu'il s'agisse d'un enjeu trouvant sa concrétisation la plus directe dans les rues en général, et dans les rues artérielles en particulier[273]. Plus spécifiquement, ce troisième et dernier temps de la présentation du contexte londonien sera donc consacré à la déclinaison progressive de cette politique d'espaces publics à la question de la rue et des grands axes de circulation, et qui sera abordée par le biais de ces entités urbaines caractéristiques que

[272] "*It is the first time I have seen such high quality in England, easily comparable to the best exemples on the continent*" (Richard Rogers cité dans l'étude de cas de ce projet réalisée en 2012 par la *Commission for Architecture and the Built Environment* et désormais disponible sur le site des archives nationales britanniques (http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http:/www.cabe.org.uk/case-studies/kensington-high-street, consulté le 17/02/2017).

[273] Même s'il convient de noter que ces deux enjeux ne sont toutefois pas spatialement incompatibles, ainsi qu'ont pu le démontrer l'exemple du réaménagement abandonné de *Parliament Square* précédemment cité ou encore celui de *Trafalgar Square* [voir notamment Jones *et al.*, 2007a : 225-227].

représentent les *high streets*. Constitutive de l'organisation et de l'identité urbaine de la ville, celles-ci vont progressivement revenir au centre des attentions des chercheurs et des édiles londoniens, en même temps que ces derniers élargiront progressivement leur regard au-delà de l'hyper-centre au profit d'autres territoires plus péri-centraux, voire périphériques où les *high streets* continuent à jouer un rôle structurant de leur fonctionnement urbain.

c. Le renouveau de la *high street* en tant qu'objet, support et enjeu d'interventions urbanistiques

"Notorious among traffic engineers as the "most inefficient roads in Britain", they [the high streets] are the rudiments and grammar of London knowledge" [Hebbert, 1998 : 77]

"London's high streets account for just 3.6% of the road network, but represent some of the most important spaces in the city, with significant strategic growth potential and critical local significance. It is time they are given the attention they deserve" [Carmona et al., 2010a : 2].

Le réinvestissement substantiel des espaces publics qui s'est déroulé à Londres au cours des deux dernières décennies a donc été fortement induit par les prérogatives formulées à l'échelle nationale dans le cadre de l'*urban renaissance*. De ce fait, en préalable à l'évocation d'un retour matériel et symbolique de la *high street* dans les préoccupations urbanistiques londoniennes, il nous semble nécessaire de reposer certains éléments de cadrage relatifs au renouvellement plus général des pratiques d'aménagement du réseau viaire connues au Royaume-Uni, et en lien plus ou moins direct avec l'arrivée au pouvoir du *New Labour*. L'émergence d'une nouvelle génération de guides d'aménagement à destination des professionnels a pu à ce titre jouer un rôle non négligeable dans ces évolutions.

Le premier d'entre eux, correspondant d'ailleurs à l'une des premières publications d'un ministère nouvellement créé par le gouvernement Blair, le *Department of the Environment, Transport and the Regions* (DETR)[274], a été le manuel *Places, Streets and Movement* [Alan Baxter & Associates, 1998]. Ce guide d'aménagement a déjà été évoqué lors du *Chapitre 3* à l'occasion de l'analyse du réseau viaire de Poundbury, tant cette opération y est apparue à de nombreuses reprises mobilisée comme un aménagement « de référence ». Sa vocation a initialement été de servir de complément au plus traditionnel et « routier » *Design Bulletin 32*, alors en vigueur depuis 1977 (et ce, jusqu'en 2007, nous y reviendrons), et qui, bien que, révisé en 1992, est resté pour un certain nombre d'observateurs très fortement marqué par la philosophie et les principes du rapport Buchanan[275]. Le principal objectif de ce guide a été de faire prendre conscience aux techniciens et concepteurs d'aménagements des nombreuses marges de manœuvre demeurant à leur disposition à l'intérieur de ce « carcan » pourtant très « normé » de prime abord. Comme l'explique Michael Hebbert, "*Alan Baxter's Places, Streets and Movement seeks to modify the standard hierarchical model of Design Bulletin 32 through professional discretion based on contextual evidence and public consultation*" [Hebbert, 2005a : 54]. Plus généralement, et de par la philosophie commune qu'ils portent, la filiation entre ce document et les principes prônés dans le cadre de l'*urban renaissance* semble, pour certains auteurs manifeste :

"In effect and consistent with other policy directions (such as the Urban Task Force report) in which an urban renaissance would be created, Places, streets and movement, promoted higher density

[274] A ce propos, Michael Hebbert souligne le fait que : "*The source of innovation in English highways standards has been the ministry responsible for environment and local government, not transport*" [Hebbert, 2005a : 55].

[275] "*Indeed, within DB32 can still be seen the remnants of the world of the Buchanan report whereby only in groups of less than 300 houses was it permitted to have highways (streets!) that directly serve buildings, and that encourage pedestrian activity. Above this level of traffic flow, local, district and finally primary distributor roads (not streets!) were the norm, designed to carry traffic efficiently and quickly to its next destination pod*" [Jones, 2008 : 20].

'urban'-style housing around public space and discouraged the low-density suburban pattern built around a hierarchy of estate roads, as had predominated in the past" [Ratcliffe *et al.*, 2009 : 219].

Par son côté novateur ainsi que son ascendance idéologique marquée, *Places, Streets and Movement* a eu vocation à ouvrir la porte à de nouvelles manières moins « orthodoxes » de composer un réseau viaire. En revanche, il semble n'avoir eu qu'un effet assez limité sur la pratique, comme en témoigne un rapport de 2002, édité par la *Commission for Architecture and the Built Environment*[276], et intitulé *Paving the Way*. Si ce rapport fait lui aussi état du rôle pionnier de *Places, Streets and Movement* parmi les guides d'aménagement institutionnels, observant que, "*it was not until the DTLR's publication of* Places, Streets and Movement *that an attempt was made to readjust the balance in official guidance towards other considerations in street design*" (CABE & Office of the Deputy Prime Minister, 2002, p. 17), il fait aussi dans le même temps un constat mitigé vis-à-vis de ses répercussions sur les pratiques :

"*There is even broad agreement about what constitutes a good street: a balance of different functions, well-designed and safe for pedestrians, well cared for, and free of unnecessary clutter. Local and national guidance have attempted to promote these qualities, some initiatives have attempted to implement good design, but still our streets are failing. So why have we have been so unsuccessful in producing good streets? If we agree what the priorities are, why do we find it so difficult to put them into action?*" [Commission for Architecture and the Built Environment et Office of the Deputy Prime Minister, 2002 : 8].

Ainsi, pour Michael Hebbert, "Paving the Way *demonstrate how inherent barriers hinder the realization of successful and coherent street improvements. Irrespective of the quality of the design solutions, long-term success is undermined by the prevailing institutional bias in favour of motorists' interests and the consequent exclusion of the other street users' interests in the way streets are managed*" [Hebbert, 2005a : 57].

Dans un autre rapport édité l'année suivante pour le compte du bureau du Premier Ministre Britannique, *Better Streets, Better Places* [Office of the Deputy Prime Minister, 2003], un constat d'échec similaire apparaît dressé :

Places Streets and Movements *published in 2000 as a companion guide to DB32, had tried to remedy its deficiencies but did not really have the impact it deserved. There were too many rules in DB32 that, despite apparently having been plucked out of the air, were very difficult to question*" [Jones, 2008 : 20].

La proposition formulée pour pallier ce que certains ont perçu comme relevant d'un "*mismatch between planning policy and highway design*" [Jones, 2008 : 20], a consisté en la réalisation d'un nouveau guide : *Manual for Streets* (MfS), dont la publication a été effective en 2007. Ce dernier vise ainsi à mieux marquer la différence entre aménagements relevant du domaine « routier » et aménagements relevant du domaine « urbain » dans lequel il se place ouvertement, en remplaçant à la fois le vieillissant *Design Bulletin 32* et son complément *Places, Streets and Movement*.

[276] Organisme institutionnel établi en 1999 en remplacement de la *Royal Fine Art Commission* et dont les fonctions principales ont consisté à faciliter la mise en pratique de l'agenda de l'*urban renaissance*, tout en sensibilisant les secteurs publics et privés aux enjeux liés à la reconnaissance de la « valeur » de l'*urban design* [Punter, 2011 : 8].

Dans ce nouveau guide d'aménagement annoncé comme principalement focalisé sur les seules rues résidentielles et aux enjeux circulatoires faibles, les rues plus éminemment multifonctionnelles ne sont pas abordées. Une « carence » - assumée par ses concepteurs eux-mêmes[277] - qui a néanmoins été interprétée par certains commentateurs comme un état de fait symptomatique du manque général de directives consistantes traitant des nécessaires modes d'appréhension de la complexité inhérente à ce type de voies :

"*However, while MfS represents a welcome step forward, its primary focus is on the design of local residential streets. It does not directly address the problems found on busier urban multi-functional streets – those serving as strategic routes while being at the same time local high streets, community focal points, and/or public transport 'spines' – where conflicts between the diverse traffic and urban functions of streets are most challenging. Such streets lack contemporary guidance, a fact recently noted by commentators*" [Jones *et al.*, 2007a : 18].

Au-delà de cette relative « absence »[278], l'arrivée de ce guide paraît néanmoins avoir été assez unanimement saluée[279], tant pour sa qualité générale que pour les principes qu'il promeut, en cohérence avec la philosophie générale proposée dans *Places, Streets and Movement*. C'est ainsi que pour certains universitaires britanniques, "*Manual for Streets is representative of a new generation of policy and design guidance, taking forward earlier guidance, which suggested:*

- *Spaces should come first, with buildings arranged to fit the context, and roads 'plumbed' in later.*
- *Designating 20mph zones in residential areas.*
- *Adopting a network of spaces rather than a hierarchy of roads.*
- *Adopting a sustainable movement framework well related to public transport and an integrated mix of uses.*
- *Using 'connected' rather than cul-de-sac road layouts*" [Carmona *et al.*, 2010b : 235].

A propos du troisième point évoqué par ces auteurs (*Adopting a network of spaces rather than a hierarchy of roads)*, l'une des originalités de *Manual for Streets* par rapport aux précédents guides réside dans le fait qu'il se positionne clairement en faveur d'une nouvelle approche de la hiérarchie du réseau viaire, "*moving away from hierarchies of standard road types based on traffic flows and/or the number of buildings served*" [Department for Transports et Department for Communities and Local Government,

[277] Comme le reconnaît, en effet Phil Jones, consultant en transports et faisant partie de ses principaux auteurs : "*The production of Manual for Streets has been a lengthy and thorough exercise that should be of great assistance to designers of residential and lightly trafficked streets – and sets important markers for the design of streets in busier situations. There is still a significant gap in detailed guidance, however, and though many of its principles are generally applicable to other streets where there is a mix of heavy pedestrian and vehicular traffic, designers may still be reluctant to abandon their vehicle-focussed approach*" [Jones, 2008 : 22].

[278] Et par ailleurs comblée en 2010 par la publication d'un deuxième volet de *Manual for Streets* [Chartered Institution of Highways & Transportation, 2010] pensé comme complémentaire du premier car centré pour sa part sur les enjeux posés par ces rues plus multifonctionnelles.

[279] Voir notamment le numéro 105 de la revue *Urban Design Quaterly* dans lequel la sortie de ce nouveau guide apparaît largement commentée.

2007 : 13]. Ainsi, et plus généralement, il marque une véritable rupture avec le précèdent *Design Bulletin 32*, en préconisant " […] *the abandonment of the road hierarchy of primary, secondary and distributor roads, all terms which convey only the vehicle traffic function. Instead the classification should reflect the wider role of the street, for example: street, high street; main street; avenue, lane, courtyard*" [Pharoah, 2008 : 15]. Néanmoins, et à l'instar du programme de recherche ARTISTS présenté dans le *Chapitre 4* (et dont ce document revendique d'ailleurs l'inspiration [Department for Transports et Department for Communities and Local Government, 2007 : 19]), il s'agit là encore de repenser les modes de hiérarchisation du réseau viaire par cette prise en considération que : "*Streets should no longer be designed by assuming 'place' to be automatically subservient to 'movement'. Both should be considered in combination, with their relative importance depending on the street's function within a network. It is only by considering both aspects that the right balance will be achieved. It is seldom appropriate to focus solely on one to the exclusion of the other, even in streets carrying heavier volumes of traffic, such as high streets*" [Department for Transports et Department for Communities and Local Government, 2007 : 18]. C'est pour parvenir à ce meilleur « équilibrage » que ce guide propose un nouveau système de classification reprenant (non sans quelques simplifications et ajustements) les bases conceptuelles de la méthode de classification *Link and Place* aussi évoquée à cette occasion, et en particulier sa classification sous forme de « matrice » (cf. *Figure 123*).

Figure 123 : Le principe de matrice de types de voies proposé dans Manual for Streets, et inspiré de l'approche Link and Place [Chartered Institution of Highways & Transportation, 2010 : 13].

Pour les auteurs de ce guide, le recours à un tel cadre conceptuel a le mérite d'amener à cette reconnaissance que "[…] *whilst some streets are more important than others in terms of traffic flow, some are also more important than others in terms of their place function and deserve to be treated differently. This approach allows designers to break away from previous approaches to hierarchy, whereby street designs were only based on traffic considerations*" [Department for Transports et Department for Communities and Local Government, 2007 : 19][280]. Il permet aussi de prendre en considération un plus grand nombre de typologies de rues, et notamment les *high streets* (cf. *Figure 123*). Du fait que l'une de leurs caractéristiques est justement d'être un lieu de conciliation de ces deux dimensions à des niveaux significatifs, et faisant d'elles des espaces particulièrement complexes à appréhender car éminemment multifonctionnels, quelques pages de ce *Manual for streets 2* leur sont à ce titre consacrées. Ainsi, pour Matthew Carmona :

"*This document continues where Manual for Streets leaves off and finally relates the core principles of 'link and place', de-cluttering and a move away from the inflexible application of engineering standards, to high streets, although, perhaps significantly, is only endorsed rather than published by the DfT. Instead, the project was led and published by the industry's professional association, The Chartered Institution of Highways and Transportation. The document nevertheless completes a journey in which high streets have eventually been recognised as a typology worthy of attention in transport policy; as a typology that requires more than just free flowing traffic*" [Carmona, 2015 : 67].

Cette reconnaissance « sur le tard » des *high streets* en tant que typologie de rue induisant des modes de prise en compte et d'aménagement spécifiques dans les guides d'aménagement au Royaume-Uni n'est pas pour ainsi dire un fait « isolé », et renvoie plus largement pour Matthew Carmona à un "[…] *historic vacuum in the UK relating to the specific needs of mixed-use high streets*" [Carmona, 2015 : 63]. Cette situation lui apparaît néanmoins en cours d'inversion, du fait notamment de la diffusion des réflexions portées dans le cadre de l'*urban renaissance* :

"*In recent years, however, the issue of mixing uses has come back on to the agenda, including through public policy on urban design, sustainability, liveability, social exclusion and through the renaissance agenda inspired by the Urban Task Force that proved so influential on urban policy during the period of New Labour government, and beyond*" [Carmona, 2015 : 63].

Même si cette première appréhension de la *high street* et plus généralement des rues multifonctionnelles, a été, comme nous l'avons vue, relativement « superficielle » dans la lignée de certaines des préconisations proposées par l'*Urban Task Force*, elle n'en a pas moins ouvert la porte à une série de rapports ayant mis l'accent sur l'intérêt d'un réinvestissement de ces entités urbaines structurantes, mais pourtant quelque peu délaissées au cours des dernières décennies. Parmi les plus notables d'entre eux, le rapport produit en 2007 par les chercheurs britanniques Peter Jones, Marion Roberts et Linda Morris, mérite d'être cité, de par sa mise en avant du fort potentiel de ces grands axes en tant que lieux de vie dans une perspective de développement durable :

[280] A titre d'illustration le *London Plan* de 2011 fait ainsi référence à cette deuxième itération du manuel de la manière suivante : "*Where roads forming part of the Transport for London Road Network have a significant "place function" the principles embodied in Manual for Streets 2 will be applied*" [Mayor of London, 2011 : 200].

"*In conclusion, this study has found that mixed-use local high streets are well used and well liked, and encourage sustainable and inclusive patterns of living. Their potential as significant public places has been hampered by the priority that has been given to their through traffic or link functions, over the needs of people who visit them as places for a variety of purposes. Resolving the challenges posed by the problems and tensions experienced on current mixed-use streets is no small task, but doing so could result in these streets becoming a cornerstone for future sustainable communities*" [Jones *et al.*, 2007b : xiii].

Au cours de la décennie 2000, les *high streets* semblent en effet avoir fait l'objet d'un très net regain d'attention dans le champ de l'urbanisme britannique et largement relayé ; aussi bien par de nombreux articles de presse généraliste se faisant l'écho de leur « déclin » et de leur perte de vitesse (tant en termes de vitalité que de diversité) induite notamment par la montée en puissance de la concurrence d'autres modes de commerce « hors-rue » (développement des centres commerciaux, du *e-commerce* et des « chaines » de magasins franchisées…), que par l'intermédiaire de nombreux rapports[281] réalisés autour de ces thématiques. Sans aller vraiment plus loin dans cette dimension marchande et commerciale, certes constitutive de l'identité de ces *high streets*, il s'agit surtout d'insister sur le fait qu'elles relèvent finalement autant d'une réalité urbanistique (comme rues principales multifonctionnelles, bien connectées à la trame viaire et aux différents modes de transports), que socio-économique (en tant que un lieu de commerce, de fréquentation, et de sociabilité souvent aussi porteur d'une valeur patrimoniale forte). C'est toutefois bien cette première dimension qui constituera notre principal objet d'intérêt ici.

De par le rôle de moteur économique joué par Londres à l'échelle du pays et de l'importance à la fois physique, culturelle et sociale des *high streets* pour cette capitale, un nombre significatif de recherches et études diverses a cherché à la fois à venir « prendre leur pouls », comprendre leurs évolutions, et mesurer la place et les rôles qu'elles continuent à occuper ainsi que les potentialités qu'elles peuvent offrir à la ville[282]. Comme nous le verrons, le panorama ainsi dégagé par la lecture croisée de ces différents documents, telle que proposée en particulier dans les travaux de Matthew Carmona, témoigne de deux faits : d'une part, malgré le relatif déclin que certaines ont connu, les *high streets* continuent encore à peser lourdement dans le paysage londonien, d'autre part, dans un contexte de « renaissance urbaine » annoncée, un intérêt nouveau pour ces rues s'est fait jour. Celles-ci apparaissent en effet constituer un levier pertinent pour faire face à un certain nombre d'enjeux d'ordre urbanistique que nous allons maintenant préciser.

---

[281] Parmi quelques exemples marquants de ceux-ci nous pouvons citer les différents rapports produits par le *think tank New Economics Fondation* [New Economics Foundation, 2003, 2005, 2010] qui ont mis l'accent sur l'augmentation du nombre des commerces franchisés au détriment des petits commerces locaux dans les *high streets* et des risques induits par ces mutations, notamment en termes d'homogénéisation. De tels rapports ont notamment participé à permettre à cette question du devenir des *high streets* d'atteindre l'agenda politique national. En 2011, le Premier Ministre David Cameron a ainsi souhaité commissionner un rapport autour de cette question [Portas, 2011], dont les préconisations ont amené à une série de mesures portées par le gouvernement pour revitaliser ces espaces [Department for Communities and Local Government, 2012a, 2012b].

[282] Plusieurs d'entre eux se sont à ce titre en particulier focalisés sur la question de leur potentiel économique, en montrant l'intérêt global qu'il pouvait y avoir à favoriser les investissements dans ces entités urbaines, tant celles-ci sont capables de générer de la valeur (en particulier locative et foncière) ainsi que de la satisfaction auprès de leur usagers [voir en particulier CABE Space, 2007].

Deux recherches majeures ont ainsi été menées autour de ce cas londonien sous l'égide de Matthew Carmona, la première pour le compte de *Design for London*[283] [Carmona *et al.*, 2010a] et la deuxième à titre personnel, et venant compléter certains éléments issus de la première [Carmona, 2015]. S'appuyant sur une cartographie d'ensemble ainsi que sur une mise en perspective de l'importante littérature institutionnelle et scientifique produite sur cette thématique, celles-ci ouvrent à une compréhension fine de ce que sont aujourd'hui les *high streets* londoniennes et également à des réflexions quant aux potentiels rôles qu'elles peuvent jouer dans ses recompositions actuelles et à venir. Du fait que ces deux travaux ont trouvé de nombreux échos dans différents programmes et projets conduits sur cette thématique de la *high street* postérieurement à cette étude, il semble important d'en détailler le contenu ainsi que les résultats.

La démarche de la première étude commanditée par *Design for London*, a d'abord consisté en la construction d'un cadre d'analyse à même de rendre compte des différentes fonctions recouvertes par ces *high streets*, et en cohérence avec l'identification de leurs principaux traits distinctifs dans le but avoué d'identifier leur rôle en vue de participer de "[…] *London's sustainable growth and development*" [Carmona *et al.*, 2010a : 4]. A ce titre, leur quadruple fonction d'espace physique, de lieu d'échanges, d'axe de déplacements et de marché immobilier (cf. *Figure 124*) ainsi que leur quintuple caractère de lieu plus ou moins connecté, adaptable, mixte, social et intense (cf. *Figure 125*) ont pu être préalablement identifiés.

[283] Agence formée en 2007 en remplacement d'A+*UU ; Design for London* sera par la suite rattachée à la *London Development Agency* jusqu'à la dissolution de cette dernière en mars 2012 pour finalement revenir sous la responsabilité directe de la *Greater London Authority*, témoignant de son importance croissante au sein de l'administration londonienne.

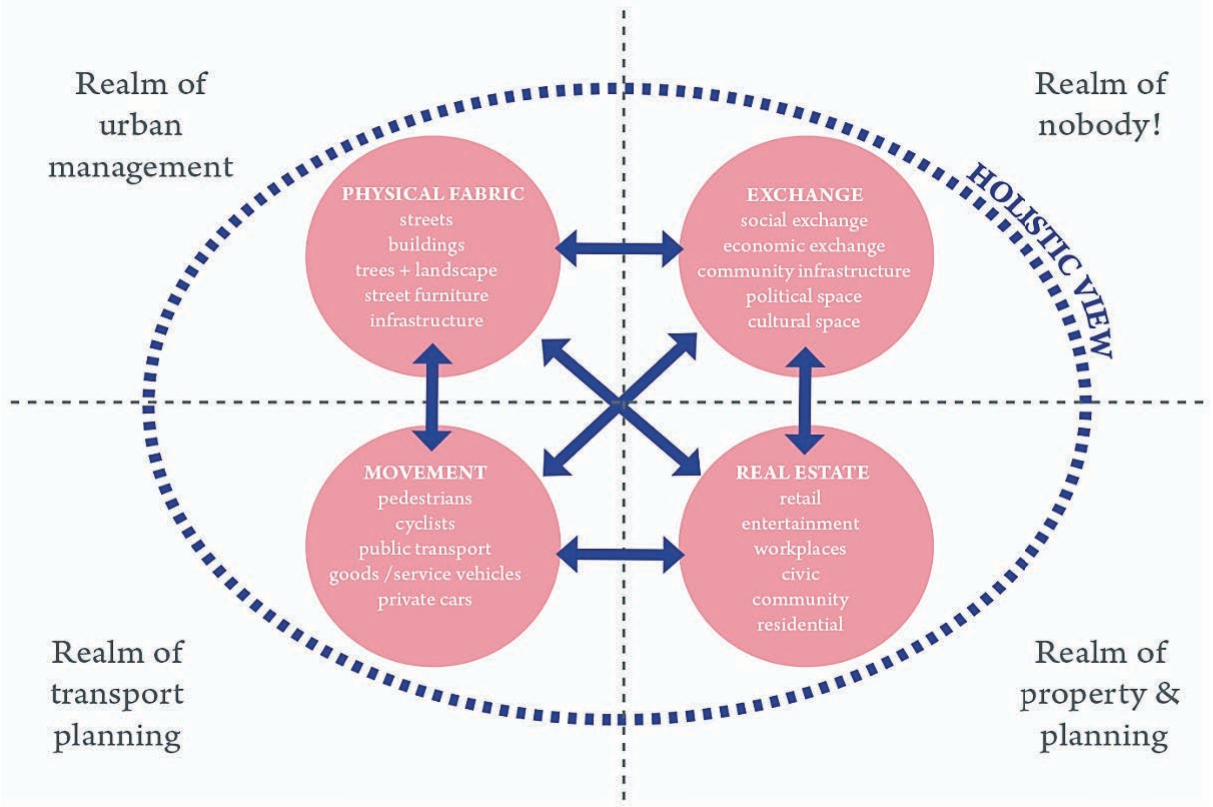


Figure 124 : Les high streets comme lieux multifonctionnels articulant différents champs et nécessitant une appréhension d'ensemble [Carmona et al., 2010a : 17].

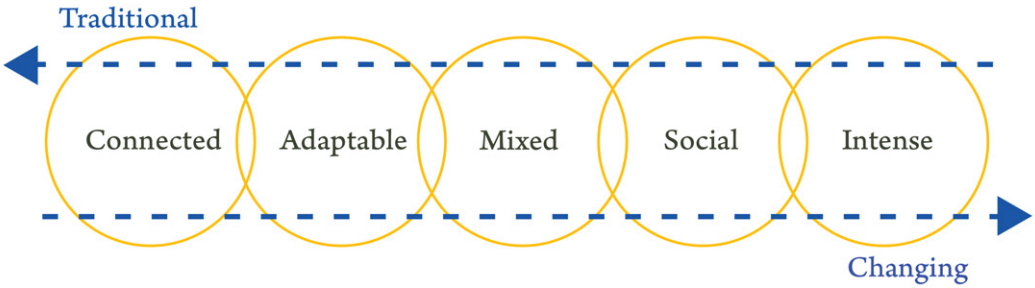


Figure 125 : Les high streets, des espaces aux caractéristiques spécifiques, à la fois héritées et en évolution permanente [Carmona et al., 2010a : 17].

Chacune de ces fonctions peut s'analyser de manière individuelle ou en interaction avec une ou plusieurs autres. De cette analyse croisée il est ressorti l'idée que bien que chaque *high street* soit unique et présente un ensemble d'enjeux propres, ces derniers sont néanmoins intimement liés les uns aux autres par un ensemble de caractéristiques communes. Dans cette optique, la possibilité de pouvoir développer une vision d'ensemble pour les *high streets* est alors apparue comme une nécessité aux auteurs de ce rapport, avançant ainsi l'idée que "*the real challenge is to see high streets in a holistic manner, where imperatives of exchange and movement are reconciled within the physical fabric in a*

manner that maintains a viable real estate market" [Carmona *et al.*, 2010a : 17] (cf. *Figure 124*). Mais au-delà de ces considérations « théoriques » liées à la constitution d'un cadre d'analyse global remobilisant un vaste champ de la littérature traitant de cette question des *high streets*, l'aspect le plus intéressant de cette étude réside à nos yeux dans son application au cas londonien, que nous allons maintenant présenter.

Par le biais d'un vaste travail cartographique spatialisant au sein du Grand Londres l'ensemble des voies urbaines considérées, sur la base d'une analyse multicritères, comme pouvant être apparentées à des *high streets* (cf. *Figure 126*)[284], un certain nombre de résultats particulièrement stimulants ont été dégagés. Ils sont relatifs à la fois aux rôles qu'elles jouent actuellement ainsi qu'à leur potentiel de développement futur. Concernant leur situation actuelle, il s'est avéré que malgré leur relativement faible linéaire (environ 500 km et ne représentant que seulement 3,6% de la longueur totale du réseau routier londonien), elles font, dans toute leur diversité d'usages et de fonctions (et donc pas uniquement marchands et commerciaux) partie intégrante de la vie quotidienne de l'immense majorité des londoniens. Elles représentent en effet le lieu de travail de bon nombre d'entre eux (d'ailleurs plus que la *Central Activity Zone* à proprement parler) ainsi qu'une offre significative d'espaces publics de proximité pour tout un chacun (deux tiers des Londoniens habitent ainsi à moins de 5 minutes de marche d'une *high street*) [Carmona *et al.*, 2010a : 23‑55]. Il s'est par ailleurs révélé que la moitié des terrains vacants disponibles dans Londres se situent à moins de 200m de l'une d'elles [Carmona *et al.*, 2010a : 38].

Le panorama d'ensemble du fonctionnement des *high streets* londoniennes ainsi dressé a permis d'en souligner à la fois leur extrême diversité, en même temps que leur importance dans le fonctionnement de la ville :

"*London's 500Km of high streets outside the Central Activities Zone grew variously from a combination of 'link' and / or 'place'-based development drivers, and today represent 3.6% of its road network, with a significance that belies their limited extent. The city's polycentric geography encompasses a range of high street types, most notably 'connected' and 'detached' types, either as part of the major linear routes through and connecting up the city, or sitting independently from these as part of a local network based on a pre-existing town or village. High streets fulfil a vital economic function in London, as home to much of its huge retail economy*" [Carmona *et al.*, 2010a : 54].

[284] Et en dehors de celles jugées trop spécifiques dans leur fonctionnement car présentes au sein de la zone identifiée comme *Central Activity Zone* dans le *London Plan* et correspondant au périmètre de l'hypercentre londonien.

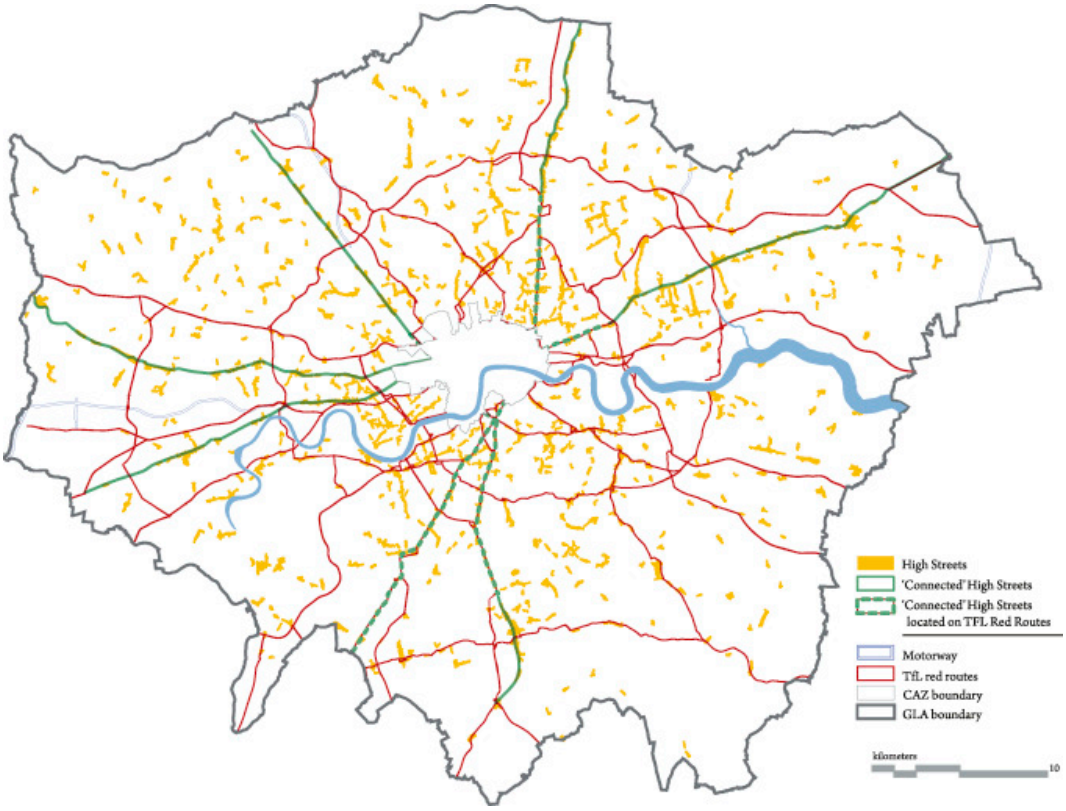


Figure 126 : La localisation des high streets londoniennes mise en regard avec leur position par rapport aux grands axes routiers (red routes) sous la responsabilité directe de Transport for London [Carmona et al., 2010a : 47].

Malgré ce poids déjà relativement important, les auteurs constatent qu'elles ne font pas véritablement l'objet d'une attention soutenue de la part des pouvoirs publics et ne sont que peu mises en avant dans les documents de planification, ce qui les fait dès lors à leurs yeux apparaître comme "*one of London's great unrealised opportunities*" [Carmona *et al.*, 2010a : 92]. Elles font pourtant l'objet d'un nombre important de « menaces » - et au premier rang desquelles figure la pression liée au trafic automobile[285] -, et c'est notamment pour pallier celles-ci que les auteurs proposent d'en faire de véritables priorités stratégiques en termes d'action publique :

"*Such an approach will need to begin with a different type of policy, one that is not just aspirational and analytical, but is visionary, and derives from a sense of what London's numerous and hugely varied high streets have to offer: what makes then special; what their unique selling points are; and what their*

[285] Ainsi, à leurs yeux, "*the biggest long-term threat to high streets is the growth in traffic, particularly traffic simply passing through as opposed to servicing, or stopping on, the high street. Where traffic is high, a corresponding drop off in pedestrians is recorded*" [Carmona *et al.*, 2010a : 9]. Même si ces derniers reconnaissent dans le même temps le rôle majeur joué par les politiques de transport dans les transformations positives connues par ces dernières "[…] *innovative thinking on the nature of high streets is coming from the transport rather than the planning or regeneration sectors, where the notion of streets as places is beginning to be reflected at national and London-wide level in emerging transport policy and guidance*" [Carmona *et al.*, 2010a : 9].

place might be, not in a mythical retail hierarchy, but instead as vital, complex and immensely important assets of their local communities, with so much more to offer than just shopping" [Carmona *et al.*, 2010a : 10].

Des différentes potentialités dégagées de cette analyse, les auteurs vont ainsi jusqu'à envisager la possibilité qu'elles deviennent le support d'une véritable « régénération linéaire », pouvant faire office d'alternative intéressante au regard traditionnellement porté sur le fonctionnement urbain :

"[…] *many of London's high streets cut across administrative boundaries and areas with different demographics and levels of deprivation. The city is therefore not simply a collection of nodal town centres and surrounding residential areas, but a continuous urban fabric, joined by linear mixed use corridors. Investment in high streets will bring potentially significant regeneration benefits to all sections of London society*" [Carmona *et al.*, 2010a : 55].

Tous ces éléments ont ainsi amené les auteurs à insister sur la rentabilité potentielle d'investissements publics réalisés sur et autour de ces infrastructures existantes[286]. Les auteurs concluent ainsi sur leur importance tant symbolique que fonctionnelle dans la vitalité londonienne :

"*London's high streets capture the excitement, dynamism, endless variety and stark contrasts that characterise the city. They represent a distinctive element in the city's historic urban fabric that Londoners and visitors to the city continue to use and value. In this position they might be seen as London's pulse with their success or failure a surrogate for the health of London as a whole*" [Carmona *et al.*, 2010a : 2].

L'exploitation des résultats issus de cette recherche a par la suite été approfondie par Matthew Carmona dans un article conduisant cette fois à la proposition d'un nouveau cadre spatial d'appréhension des *high streets* à même de conduire à une meilleure prise en compte des potentialités qu'elles offrent dans la perspective d'une recomposition plus durable de leurs territoires environnants :

"*Finally, so that these spaces can secure the sorts of more holistic treatment that the recommendations envisage, it is necessary to take a conceptually very different view of mixed high streets than is typically taken. Thus instead of being ignored or, perhaps worse, being designated as spatially defined and localized entities (blobs on the map) as part of an over-simplified retail hierarchy, a more sophisticated view of the city would understand the street itself as embedded within a hinterland that feeds and shapes the space whilst the resulting corridor is continuous and connective, with depth that spreads beyond a thin retail crust. The latter view, in which the high street is both part of, and embedded within, the neighbourhoods through which it runs (a unifying seam instead of a dividing edge), as well as a major planning entity in its own right with depth and hinterland that may continue over many miles, will begin to do justice to these hugely complex pieces of the city*" [Carmona, 2015 : 76-77].

[286] "*High streets nevertheless represent substantial sunk investments in fixed public and private assets that, if invested in, are likely to lead to sustainable knock on economic impacts which can be captured over the long-term in council tax and business rates increases. This implies that public investment in high streets will be a particularly effective use of resources, because new jobs and housing will benefit from and strengthen existing infrastructure, communities, public services, and private businesses, rather than having to be provided from scratch*" [Carmona *et al.*, 2010a : 8].

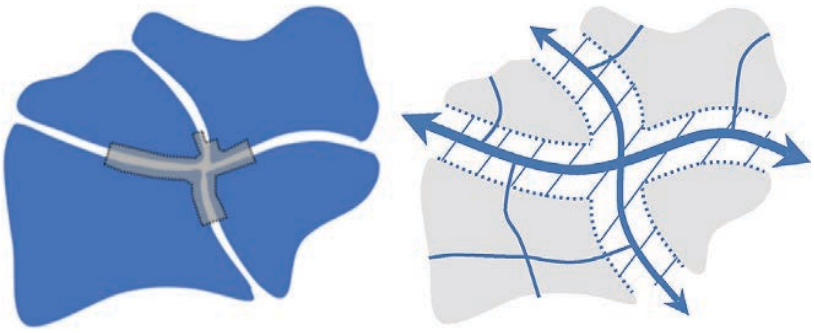


Figure 127 : D'une appréhension des high streets centrée sur la question des centralités à une autre potentiellement plus ouverte et ouvrant à une meilleure prise en compte de leurs « épaisseurs », au travers des liens qu'elles entretiennent avec les territoires qui les bordent [Carmona et al., 2010a : 76].

Au-delà des nombreuses conséquences urbanistiques ouvertes par ces propositions, cette étude sur les *high streets* est aussi particulièrement intéressante de par le cadre institutionnel dans lequel elle s'insère et notamment les nouvelles politiques publiques en matière d'espaces publics ainsi que de transports et déplacements du Grand Londres qui lui ont été associées. De la même manière, le programme de recherche *London High Street Agenda* à l'origine de ce rapport est né d'un fort intérêt de la part de *Design for London* pour les potentialités offertes par les *high streets* (entretien BR n°2 ; cf. *Tableau 7*, *supra*). Mais plus généralement encore ce travail renvoie à une série d'initiatives centrées sur la rue, prises au cours des deux mandats de Boris Johnson à la tête du Grand Londres[287], et au premier rang desquelles figure la « *Great Spaces Initiative* ».

Lancée par Boris Johnson, celle-ci remplace le *100 Public Spaces Programme* de son prédécesseur Ken Livingstone, et tire les leçons de l'échec de ce dernier à tenir ses ambitieux objectifs, au moins d'un point de vue quantitatif. Moins focalisé sur l'*Inner London* que le précédent, ce nouveau programme inclut ainsi des projets d'aménagement très divers et à des degrés d'avancement eux aussi très variés[288] permettant de s'assurer de concrétisations rapides et pouvant dès lors être directement mises à son compte. Malgré un budget jugé restreint par beaucoup [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 51], les projets sélectionnés ont bénéficié d'une combinaison de soutiens financiers, logistiques et d'une « labellisation » qui leur ont conféré une meilleure visibilité. Pour Peter Bishop, alors à la tête de *Design for London*, et au travers de propos repris par Matthew Carmona et Filipa Matos Wunderlich, "*the program has learned from the mistakes of its predecessor by putting the borough on the delivery hot seat, rather than the GLA*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 51]. Ce nouveau dispositif s'articule par ailleurs avec un autre, intitulé *London's Great Outdoors*, et qui se subdivise lui-même en deux volets distincts : l'un, *Better Streets*, consacré spécifiquement aux rues et aux espaces publics et incluant un grand nombre de projets (43) à différents niveaux de développement, et l'autre, *Better Green and Water Spaces*, principalement centré sur les « espaces verts ». Comme l'expliquent Matthew Carmona et Filipa

[287] Le travailliste Sadiq Khan ayant en effet pris sa succession à la mairie de Londres en 2016.

[288] Comme l'expliquent Matthew Carmona et Filipa Matos Wunderlich, "[…] *the initiative embraced projects at any stage of their development, and in so doing it cleverly, or slyly (depending on your perspective), overcame a key problem of the earlier programme that had favoured proposals in their evolutionary phase, namely the difficulty in getting schemes off the ground*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 51].

Matos Wunderlich, ces différents documents ont aussi valeur de guides généraux visant au moins autant à encadrer qu'à encourager l'action des *boroughs :*

"*Penned as if a personal manifesto from Boris Johnson, the focus was on establishing a set of high level principles for the city's public spaces whilst recognising that the boroughs were the critical agencies to translate the ideas into delivery on the ground, assisted by Design for London, TfL and others*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 51].

Le lancement du volet *Better Streets* du programme a notamment été accompagné par la publication d'une plaquette de présentation d'une dizaine de pages exposant les grands principes que la municipalité souhaite voir promus en matière d'aménagement de rue. Est assez « classiquement » mise en avant la nécessité d'un meilleur équilibrage entre piétons et automobilistes au sein des aménagements réalisés ainsi qu'une plus large prise en compte de la diversité des fonctions assurées par les rues de Londres. Ce petit guide se singularise cependant par le « pragmatisme » des principes prônés, dans un contexte déjà marqué par les retombées de la crise financière de 2007-2008. Six en particulier apparaissent mis en avant :

- "*Understand function,*
- *Imagine a blank canvas,*
- *Decide the degree of separation,*
- *Reflect character,*
- *Go for quality,*
- *Avoid over-elaboration*" [Mayor of London, 2009 : 6‑7].

En encadrement de ces principes est aussi proposée une série de niveaux d'interventions, du plus simple et moins coûteux, au plus complexe et plus cher, partant du postulat que :

"*Not all of London's highways authorities will want, or have the resources available, to transform local streets completely, but there are many things that can be done to improve them in the course of routine maintenance, or small-scale improvements. These can be very cheap to implement from an engineering point of view and can be carried out quickly. They can nonetheless achieve substantial improvements without requiring extensive consultation design and procurement processes*" [Mayor of London, 2009 : 8].

Ce postulat se traduit donc au travers des différents « niveaux » d'intervention ainsi préconisés, partant d'un simple nettoyage (*tidy up*), à une recomposition de l'organisation et de la répartition des circulations pour mieux répondre au besoin de l'ensemble des modes de transports (*Re-think traffic management options*), et enfin, stade « ultime », la recréation de la rue impliquant son remodèlement complet (*recreate the street*) et en passant par une suppression des éléments de mobilier urbain et de signalisation routière redondants ou superflus (*declutter*) ainsi que par leur rationalisation par des regroupements et relocalisation (*relocate/merge*), [voir Mayor of London, 2009 : 8‑9].

Avec un recul de quelques années seulement, le programme *London's Great Outdoors* semble néanmoins avoir globalement réussi à atteindre ses objectifs, aboutissant à la livraison de nombreux aménagements (même si bon nombre d'entre eux se révèlent dans les faits avoir été lancés par la

municipalité précédente). En ce qui concerne maintenant le volet *Better Streets* en lui-même, deux rapports d'étape ont été produits visant à donner une vue d'ensemble ainsi qu'à faire les premiers bilans des différents aménagements réalisés dans ce cadre. Le dernier en date (2013), produit avec le soutien de TfL, avance le nombre de plus de 80 projets finalisés depuis le lancement de ce programme en 2009. Le document en question présente de plus un échantillon de l'ensemble de ces projets, eux-mêmes divisés en cinq catégories distinctes : *streets*, *public spaces*, *interchanges*, *junctions and links* et *town centres* à l'intérieur desquelles ils sont à leur tour classés suivant les différents « niveaux d'intervention » précédemment évoqués et auxquels peut être relié chaque aménagement. Une autre nouveauté notable distingue toutefois ce rapport d'étape de celui paru l'année précédente : le fait qu'il intègre les préconisations issues du rapport de la *Roads Task Force*, groupe de travail indépendant formé en 2012 à l'initiative de Boris Johnson en vue de formuler une vision pour le futur du réseau viaire londonien. La constitution d'une telle démarche a été pensée en cohérence avec les perspectives de forte croissance démographique attendues dans les années à venir pour l'agglomération et qui devraient en tout logique induire une intensification des usages que celui-ci accueille. Comme cela apparaît posé dans ce rapport, "*a growing population means more pressure on London's road space*" [Roads Task Force, 2013 : 8]. Une relative convergence semble ainsi progressivement être en mesure de se dessiner entre cette politique d'espaces publics clairement incarnée par le programme *Better Streets* et les réflexions sur le devenir des réseaux de transports viaires londoniens développé par la *Roads Task Force* avec l'appui d'un organisme tel que *TfL*. Ce dernier y apparaît à ce titre présenté, et en compagnie là encore des *boroughs,* comme le principal organisme en charge de la mise en œuvre des recommandations ainsi exprimées, et sur lesquelles il convient maintenant de brièvement revenir.

Ainsi, le point de départ de cette étude tient dans la volonté exprimée par la municipalité de se « projeter » sur le futur des transports urbains à Londres, du fait que les modes d'intervention actuels « au coup par coup » qui tendent à y être développés paraissent, aux yeux de certains, avoir atteint les limites de leur capacité à convenablement répondre à des besoins en mobilité toujours croissants :

"*Over the past 10 years, congestion on London's roads has increased by around 10 per cent, despite traffic levels falling by the same figure. This is in part due to the reallocation of road space to improve the urban realm, walking and cycling, and suggests London is approaching the limit of what can be achieved through road space reallocation alone*" [Roads Task Force, 2013 : 8].

Alors, et si elle veut être en capacité de continuer à tenir son rang face à ses rivales européennes en termes de compétitivité, Londres est présentée dans ce document comme se devant d'investir très fortement (à hauteur d'au moins 30 milliards de livres) dans son réseau de routes et de rues au cours des 20 prochaines années. Pour les auteurs de ce rapport, les perspectives de « retours » suffisent très largement à justifier de tels engagements :

"*This investment represents excellent value for money, given the 21 million people-trips made on London's road network each day, the unlocking of thousands of new homes and jobs, and the cost of not making these changes to health, to business and lost inward investment. It should also be considered in the context of the investments being made by other world cities with which London competes*" [Roads Task Force, 2013 : 9].

Mais plus généralement ressort aussi de cette vision l'ambition de parvenir à mieux coordonner, aux différentes échelles, politiques d'amélioration des espaces publics et politiques de transports et de

déplacements. Leurs « interférences » non anticipées peuvent parfois générer d'importantes externalités négatives, tels que des reports de trafic qui ne font que déplacer les problèmes :

"*Continuing with business as usual may deliver some benefits in the short term in those areas which 'get their schemes in first', but more widely traffic could be pushed on to other roads. This will increase congestion, causing rising costs for business and impacting on many Londoners. Signing up to a new approach would enable a larger, coordinated programme of place improvements to be delivered, complemented by well-designed strategic measures to make London a great city to be in and to keep it moving*" [Roads Task Force, 2013 : 9].

De fait, au-delà de ce seul programme d'investissement stratégique, ce rapport vise également à poser les bases d'un nouveau « cadre » d'appréhension du réseau routier londonien : il s'inspire, à l'instar de *Manual for Streets* dont il reprend l'idée du couple "*movement*" et "*place*", de certains des éléments de la méthode « *Link and Place* »[289]. Décliné à l'échelle de l'ensemble du réseau viaire londonien, celui-ci a conduit à l'identification d'une « famille de voies » propre à Londres, incluant neuf typologies différentes (cf. *Figure 128*), réparties sous la forme d'une matrice de 3*3. Son but principal est de servir d'outil d'aide à la décision pour les deux principaux gestionnaires du réseau viaire londonien que sont *TfL*, en charge du réseau viaire « stratégique », et les *boroughs* dont la responsabilité s'étend sur le réseau dit local maillant leur territoire[290]. Comme cela est exposé dans ce rapport, "*This street family aims to establish a definition of the roles played by different street-types and the priorities and 'service standards' associated with them. This will provide a framework for making decisions about how to balance the competing demands and guide proposals*" [Roads Task Force, 2013 : 88]. Par ailleurs, les auteurs du rapport recommandent notamment que cette nouvelle méthode de classification serve aussi de base pour fixer les vitesses maximales autorisées de circulation, ainsi que pour déterminer les priorités plus ou moins fortes données localement aux différents modes de déplacements [Roads Task Force, 2013 : 94‑97].

[289] Même si au cours d'un entretien, l'un des concepteurs de cette méthode et, par ailleurs, membre de la *Roads Task Force* (entretien BR n° 7, cf. *Tableau 7*, *supra*), a déclaré considérer que le fait que les catégories de voies proposées induisent une composante morphologique et non plus seulement fonctionnelle comme une source d'ambiguïtés potentielle et l'éloignant en cela de l'approche originelle.

[290] Le troisième étant l'Etat en tant que gestionnaire des autoroutes.

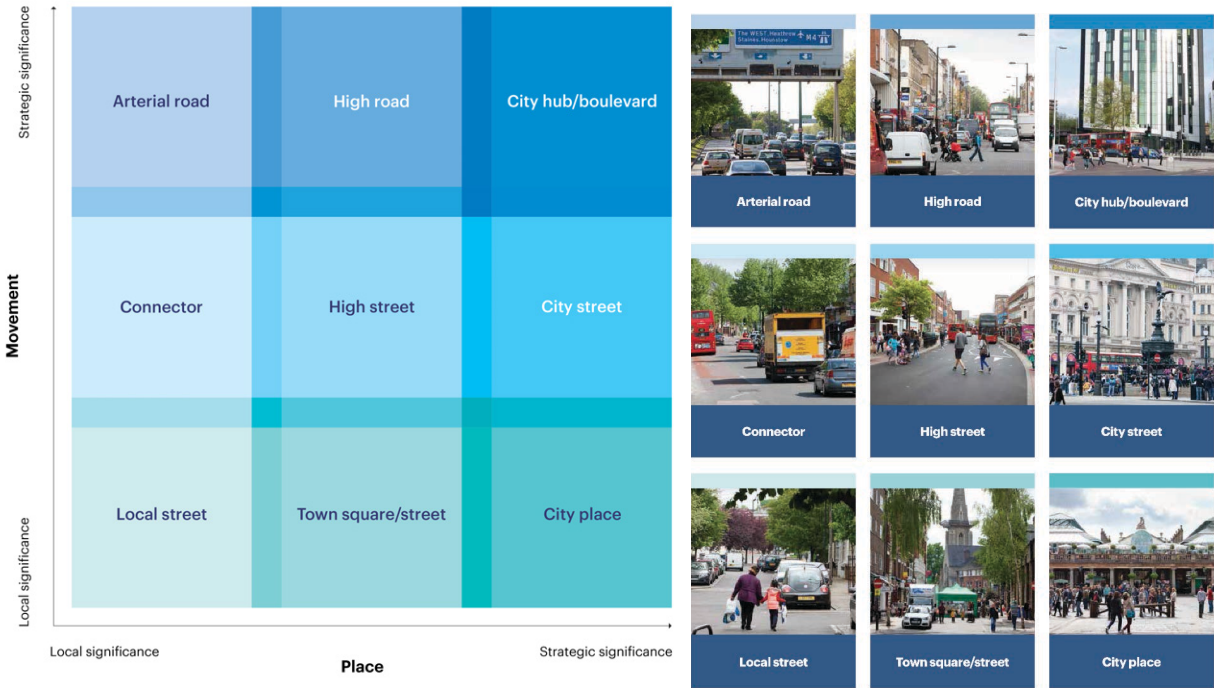


Figure 128 : Illustrations de la classification proposée par la Roads Task Force, et librement inspirée de la méthode Link and Place récemment développée pour repenser le réseau viaire londonien sur la base d'archétypes de voies qui le caractérisent [Roads Task Force, 2013 : 92].

Plus concrètement, la responsabilité de la mise en application de cette nouvelle classification s'est vue confiée aux *boroughs*, en partenariat avec *TfL* qui aura quant à lui la charge de la coordination et de la mise en cohérence de ces différentes territorialisations. La spécificité de cette méthode est de chercher à combiner une approche de type à la fois « ascendant » et « descendant » [Roads Task Force, 2013 : 82], tout en affirmant le rôle de plus en plus important joué par *Tfl* vis-à-vis des questions relatives à l'aménagement des espaces publics en lien avec des espaces de circulation[291]. En effet, cette situation se révèle loin d'être anodine pour un tel organisme et qui, comme l'explique Sonia Lavadinho, témoigne plus largement du fait que désormais : « le but affiché de Transport for London, qui doit d'ores et déjà faire face à une saturation croissante de son réseau de transport, est d'encourager les usagers à marcher au maximum là où ils le peuvent, de manière à désengorger le réseau. Pour ce faire, des aménagements systématiques et une signalétique claire en surface sont nécessaires » (Lavadinho, 2011, p. 222). Dans

[291] Différents exemples peuvent être mobilisés à l'appui de ce propos : d'abord le fait que cet organisme se soit doté d'une *Urban Design Team* pour travailler spécifiquement sur ces questions d'espaces publics (https://tfl.gov.uk/info-for/urban-planning-and-construction/urban-design, consulté le 17/02/2017), le fait que Transport for London édite depuis 2005 un guide d'aménagement des espaces publics intitulé *Streetscape Guidance,* régulièrement mis à jour depuis, et dont la dernière itération a cherché à intégrer les apports des programmes *Better Streets* ainsi que ceux de la *Roads Task Force* (https://consultations.tfl.gov.uk/policy/streetscape-guidance, consulté le 17/02/2017), ou par exemple le développement du programme de signalétique urbaine *Legible London* lancé fin 2007 afin de favoriser l'orientation des piétons dans la ville et sur lequel nous reviendrons.

cette perspective, il semble donc somme toute assez logique que les voies multifonctionnelles et autres « rues artérielles » soient présentées dans le rapport de la *Roads Task Force* comme des espaces où des enjeux de divers ordres se concentrent, tant les dimensions transports et déplacements sont particulièrement prégnantes et y sont en concurrence avec les nombreux autres usages que ces voies assurent :

"*The most challenging streets and roads to get the balance right is where demands for movement and place are high*" [Roads Task Force, 2013 : 220].

Dans une telle optique, la question des *high streets* et de leurs aménagements apparaît dès lors occuper une place primordiale, en passant symboliquement du statut d'entité « négligée » voire « oubliée » à celui de pièce centrale de cette nouvelle famille de voies londoniennes ainsi dessinée (cf. *Figure 128*). En cohérence avec d'autres tendances existant aussi à l'échelle nationale, Boris Johnson a fait de la « régénération » (au sens large) de celles-ci l'un des principaux engagements de son deuxième mandat à la tête du Grand Londres :

"*Nevertheless, the idea of directing public investment to London's high streets would seem to accord with broad policy directions at national, London and local levels, all of which stress (at least aspirationally) the value of such locations in economic, social and environmental terms. This is something that has begun to occur at the London-wide scale, with, in his second term, Mayor Boris Johnson dedicating £70 million of the Mayor's regeneration fund, £41 million from the London Growth Fund, and £50 million from the Outer London Fund on to high street related projects, with money from Transport for London for street upgrades and local match funding adding to the pot*" [Carmona, 2015 : 73].

Cet engouement pour les *high streets*, ainsi devenues de véritables « objets-cibles » de politiques publiques du fait de ces différents programmes d'aménagements et sources de financements associées, s'exprime aussi par les différents documents-guides parus sous l'égide du Maire de Londres (*Mayor of London*), dont la vocation est de permettre la diffusion des bonnes pratiques ainsi que la communication sur les diverses initiatives en cours. Le premier d'entre eux, et à ce titre intitulé *London High Street Possibilities Primer* [Design for London, 2011][292], a ouvert la voie à d'autres publications. Parmi les dernières en date, les plus significatives apparaissent être les deux rapports *Actions for high streets* [Mayor of London, 2014a] et *Learning from London's high streets* [Mayor of London, 2014b], parus de manière conjointe au cours de l'été 2014. Si le premier cité vise à faire état de l'ambition municipale établie pour ces *high streets* tout en posant le cadre des actions à venir, la mise en avant du bilan des actions déjà entreprises constitue l'objet principal du second. Bien qu'ils diffèrent donc aux niveaux de leurs finalités, tous deux débutent néanmoins par une même justification quant à ce regain d'intérêt général exprimé pour ces *high* streets et faisant directement référence au rapport *High street London* précédemment évoqué :

"*Since 2010 the Mayor has been championing and supporting the capital's high streets as its most prized urban asset fundamental to its growth and ongoing success. Research commissioned by the GLA*

[292] Dont la vocation se voulait donc bien d'être un "*primer, a sharing of possibilities; like a menu of project ideas and ways to take actions*" [Design for London, 2011 : n.p.].

regeneration team revealed the significance of the high street in Londoners' daily lives" [Mayor of London, 2014a : 9].

Cette reconnaissance de la nécessité d'une intervention globale, non seulement en matière d'animation commerciale, mais aussi plus largement en matière d'urbanisme, est néanmoins posée comme demandant une attention particulière aux spécificités propre à chacune des *high streets*, et étant la seule à même d'offrir des réponses adaptées :

"*More appreciation of the high street's role in London life and its characteristics that make it a resilient, adaptable urban form, are putting high streets at the heart of new strategies for growth and renewal. Better understanding of the structural changes playing out on the high street is helping inform more calibrated place specific responses*" [Mayor of London, 2014a : 15].

Et, si aujourd'hui, "*The Mayor's ambition for London's high streets is simple: they should reinvent themselves, to become even better places to visit, to live and to conduct business*", les efforts entrepris depuis quelques années déjà, devraient être maintenus, voire même intensifiés :

"*To realise the vision, the Mayor will continue to invest in, support, and champion high streets not least because of the excellent results to date. The strategic focus will be on promoting adaptation, diversification and growth to help London's high streets accommodate increasing numbers of thriving businesses, jobs and homes. Further rounds of investment will back projects that help address these interrelated challenges and create vibrant, attractive, liveable places"* [Mayor of London, 2014a].

Ainsi, et comme nous avons pu le voir, les *high streets* constituent un élément marquant de l'identité et de l'histoire de l'urbanisation londonienne, et qui, après avoir été quelque peu livrées « à elles-mêmes » ainsi qu'au trafic automobile, ont fait l'objet d'un réinvestissement fort au cours de ces dernières années. Elles apparaissent par ailleurs considérées d'une manière de plus en plus globale en tant qu'entité urbaine à part entière, et allant dès lors aussi au-delà de leur seule dimension marchande, pourtant emblématique. Néanmoins, et à l'exception du réaménagement de *Kensington High Street*, nous n'avons finalement que peu fait état d'exemples de projets par lesquels ces intentions se sont concrétisées. Ce dernier exemple apparaît pourtant bien avoir fait des « émules » et inspiré un certain nombre de projets développés ultérieurement dans l'agglomération londonienne tel celui de *Walworth Road* (*borough* de *Southwark*, 2008), autre *high street* dont le réaménagement s'est là aussi fait sous l'angle d'une réduction drastique du mobilier urbain et de la signalisation routière en parallèle à un élargissement des trottoirs, ou encore celui d'*Exhibition Road*[293] (*borough* de *Kensington* et *Chelsea*, 2012) conçu sur le modèle du *shared space*[294], mais un peu « hors-champ » par rapport à cette entrée par les *high streets*. Toutefois le projet qui nous est apparu particulièrement significatif de ce renouveau, concomitant à cette période et aujourd'hui érigé de manière récurrente en modèle de bonnes pratiques

[293] A noter que les trois projets cités (*Kensington High* Street, *Walworth Road* et *Exhibition Road*) ont pour point commun d'avoir été conçus par l'agence *Project centre* déjà évoquée.

[294] Au-delà de son coût, ce projet apparaît d'ailleurs assez controversé sur le partage de l'espace public qu'il génère effectivement : tandis que certains commentateurs célèbrent cet aménagement comme un « triomphe » pour le mouvement du *shared space*, d'autres ont au contraire vivement remis en cause son efficacité vis-à-vis de cet objectif.

en matière d'intervention sur ces *high streets* est celui d'*High Street 2012* (*borough* de *Tower Hamlets* et *Newham*, 2008-2012).

Sans détailler le contenu de ce projet qui sera plus finement analysé par la suite, il apparaît tout de même avoir joué un rôle pionnier en ouvrant à de nouveaux modes d'intervention sur les *high streets*, et depuis lors fréquemment valorisés dans la littérature institutionnelle. Initialement inclus au programme *London Great Spaces* dans son volet *Better Streets*, ce projet a été soutenu par un important investissement technique de *Design for London* qui en a d'ailleurs fait l'un des projets-pilote du programme *High Street London* précédemment évoqué. Dès 2011, ce projet s'est ainsi vu intégré en tant que référence dans le *High Street Possibilities Primer* édité par *Design for London* dans le but, rappelons-le, de promouvoir des actions et initiatives innovantes ayant pris pour objet les *high streets* dans l'agglomération londonienne [Design for London, 2011] ; une référence qui deviendra récurrente dans les différents documents institutionnels produits depuis lors. Le premier édité en 2013 par *Transport for London*, intitulé *Better Streets Delivered. Learning from completed schemes*, et lui aussi déjà cité, vise à rendre compte ainsi qu'à célébrer les aménagements produits dans le cadre du programme *Better Streets*, tout en inscrivant le travail effectué face aux recommandations posées depuis lors par la *Roads Task Force*. Deux aménagements inclus au projet d'*High Street 2012* y sont présentés [Transport for London *et al.*, 2012 : 10-11-67], sans que soit toutefois fait mention de références plus générales au projet dans son ensemble. Des renvois à ce projet encore plus significatifs apparaissent à partir de l'été 2014 quand sont publiés coup sur coup les deux documents institutionnels eux aussi déjà évoqués sur cette thématique des *high streets* : *Learning from London's high streets* [Mayor of London, 2014b] et *Action for High Streets* [Mayor of London, 2014a]. Le projet d'*High Street 2012* y apparaît, dans le second en particulier, très largement mis en avant, à la fois en tant qu'opération « pionnière »[295], mais aussi en tant qu'opération « modèle » (et à ce titre introduit en tant que "*jewel in the crown of London's Great Outdoors*" [Mayor of London, 2014a : 37])[296]. Autant d'éléments qui au-delà de la dimension « communicationnelle » portée par ces documents, semblent néanmoins symboliques du statut de « référence » acquis par ce projet dans les documents afférents aux *high streets* produits par les édiles londoniens.

C'est ainsi que de par sa « trajectoire » de « projet-pilote » devenu progressivement « projet-référence » d'une politique d'aménagement d'espaces publics de plus en plus focalisée sur les *high streets* en tant que véritables entités urbanistiques, le projet d'*High Street 2012* nous est apparu répondre à nos différents critères initiaux, et donc être en mesure de pouvoir figurer ici en tant que cas d'études. Ce premier choix effectué, nous avons dès lors pris le parti d'en déterminer un second et c'est donc de l'identification du terrain lyonnais dont nous traiterons dans les paragraphes à venir, en commençant toutefois par une brève justification des raisons relatives au non-choix de l'agglomération parisienne en tant *qu'alter ego* à ce terrain londonien.

---

[295] "*The Mayor began investing in high streets in 2008 with the High Street 2012 project*" [Mayor of London, 2014a : 32].

[296] Il y est ainsi évoqué le fait que: "*London's Great Outdoors and High Street 2012 offer a best practice model for managing complex urban projects across borough boundaries, with multiple government agencies, multidisciplinary professional teams and diverse community groups*" [Mayor of London, 2014a : 37].

2. Lyon comme contrepoint français au cas londonien, pour deux agglomérations « scènes » de leurs pays respectifs en matière d'aménagement d'espaces publics

« Quand le maire de Roubaix va à Lyon, c'est Cosette devant la vitrine du magasin de jouets » [Propos de René Vandierendonck, vice-président de Lille Métropole tirés de [s.n.], 2010 : 2].

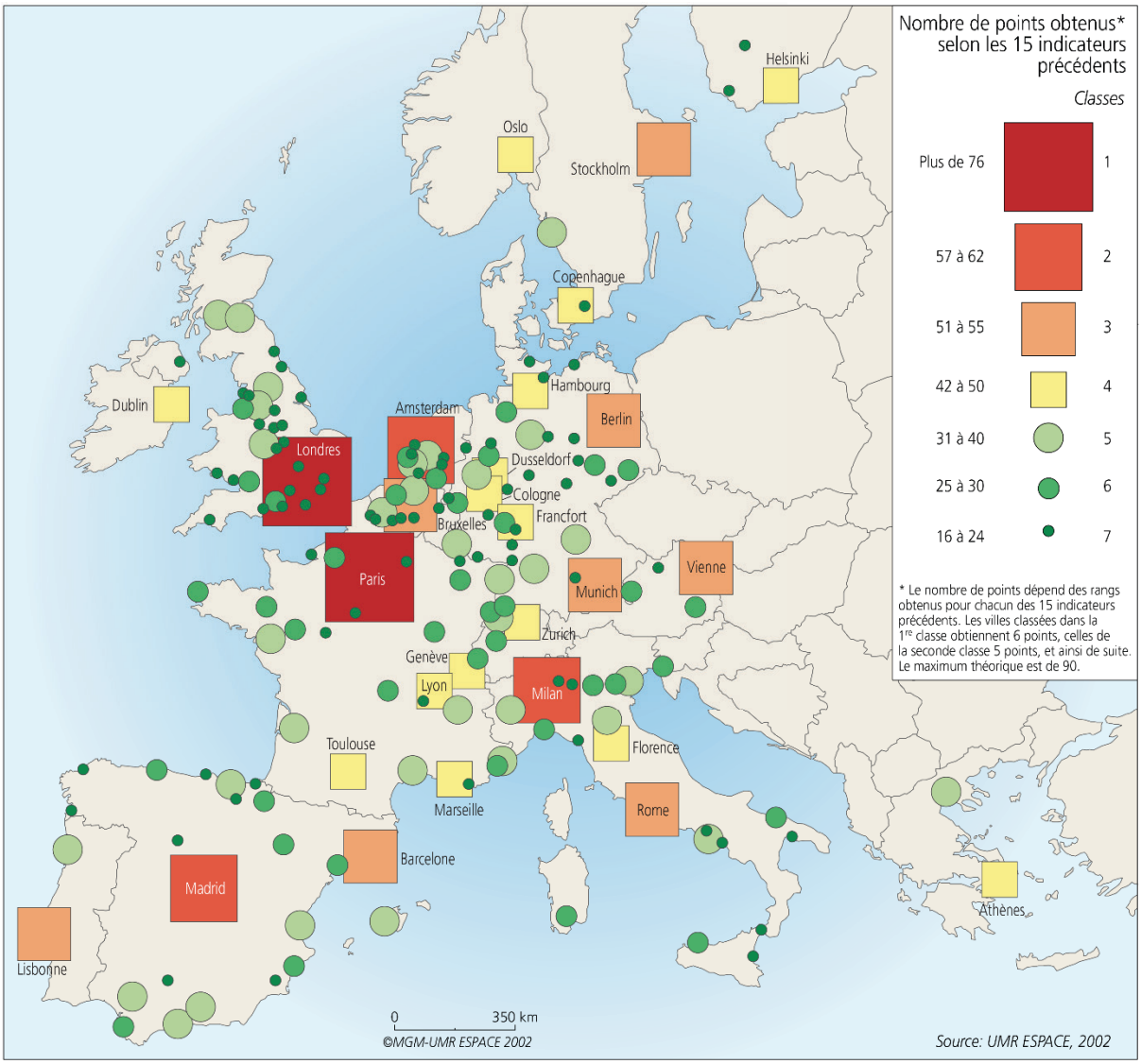


Figure 129 : Londres et Lyon, deux villes qui ne bénéficient clairement pas du même statut dans la hiérarchie des villes européennes [Rozenblat et Cicille, 2003 : 53].

Le classement des grandes villes européennes effectué en 2003 pour le compte de l'ancienne Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) (cf. *Figure 129*) donne à voir une proposition de classification basée sur une agrégation de divers indicateurs. Une hiérarchie sans équivoque s'en dégage : Londres et Paris apparaissent comme les deux seules villes européennes de classe 1. Elles se détachent en effet assez nettement de leurs poursuivantes,

tandis que Lyon ne pointe qu'à la 17ème position de ce classement, en tant que ville de classe 4, catégorie comprenant 15 autres villes[297]. Du fait qu'elle soit difficilement comparable à Londres sur de nombreux critères (démographiques, politiques, économiques… pour ne citer que les plus évidents), le choix de l'agglomération lyonnaise comme contrepoint en tant que deuxième territoire d'études a, il est vrai, de quoi surprendre tant celui de l'agglomération parisienne aurait à certains égards pu sembler « aller de soi ». En effet, ces deux villes-capitales ont un rayonnement comparable, un nombre d'habitants plus ou moins similaire selon l'échelle prise en compte pour chacune et sont régulièrement en concurrence pour l'organisation de « méga-évènements » à l'échelle mondiale[298].

C'est ainsi que Paris a représenté l'une des toutes premières options prise en considération dans notre identification de potentiels terrains d'études. Cette « pré-sélection » avait alors à nos yeux d'autant plus de sens que deux thèses en géographie soutenues au début des années 2000, et s'intéressant à la mise en parallèle et en perspective d'expériences de mise en place de politiques d'espaces publics et de nouveaux aménagements de voiries dans des grandes villes européennes, avaient choisi de faire de Paris l'un de leurs terrains d'études[299]. L'analyse des évolutions connues entre les tendances identifiées pour cette décennie et la précédente, avec les projets d'aménagements de rues et les politiques d'espaces publics qui s'y sont depuis développés pouvait apparaître pertinente. Le choix de Londres étant déjà acté pour son intérêt en termes de programmes ou projets d'aménagements avéré au regard de la thématique de recherche, l'enjeu a alors été d'identifier leurs éventuels « pendants » parisiens. Ces derniers devant pouvoir se faire l'écho d'une vision et d'un discours sur la rue portés à des échelles plus larges, et donc à ce titre également inscrits dans des documents stratégiques produits à l'échelle de la ville et/ou de l'agglomération.

C'est à ce second niveau en particulier que la possibilité d'inclure Paris à cette analyse s'est trouvée remise en question. En effet, au moment de nos recherches de terrains d'études, il s'est révélé qu'en dehors des « doctrines d'aménagement, d'entretien et d'usages de l'espace public », pour la plupart à vocation très « technique » préparées par la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), l'identification de véritables documents stratégiques (comme par exemple des guides de « bonnes pratiques ») se positionnant en faveur d'un renouvellement des approches en matière d'aménagements de rues ne s'est pas véritablement montrée concluante. Nos recherches complémentaires ne nous ont par ailleurs pas véritablement permis d'identifier de véritables « projets-références » à l'échelle de l'agglomération, mis en avant comme tels et susceptibles de donner le ton de réalisations futures.

---

[297] Cette hiérarchie des villes a par ailleurs été confirmée par le nouveau classement de 2012, là encore réalisé sous l'égide la DATAR et cette fois centré sur l'étude des « aires urbaines fonctionnelles » de plus de 200 000 habitants. Les villes qui nous intéressent ici y occupent en effet des positionnements similaires : Londres occupe avec Paris une position singulière à la tête de ce classement en tant que « métropole majeure », tandis que Lyon ressort comme une aire urbaine de rang et type « 6 », en tant que aire urbaine diversifiée à dominante « affaires » [Halbert *et al.*, 2012].

[298] Le duel les ayant opposées pour l'obtention de l'organisation des Jeux Olympiques de 2012 en constituant très certainement l'exemple le plus marquant de ces dernières années.

[299] Nous pensons ici en particulier aux thèses soutenues par Pierre-Jacques Olagnier [Olagnier, 2003] et Antoine Fleury [Fleury, 2007]. Bien que notre analyse traite d'un objet d'études relativement proche par rapport aux travaux qui viennent d'être évoqués, leur ancrage disciplinaire spécifiquement géographique revendiqué ainsi que les entrées de lecture mobilisées pour l'appréhension de phénomènes urbanistiques diffèrent sensiblement.

De fait, l'existence d'une véritable stratégie ou vision plus générale portée sur les grands axes de circulations parisiens et qui ne soit pas justifiée par des seules problématiques de circulation nous est alors apparue peu évidente[300]. Une prise de contact au sein de la Direction de la Voirie et des Déplacements (où s'élabore la quasi-totalité des aménagements de rue parisiens) nous a permis de confirmer cette impression et d'apprendre que celles-ci n'étaient alors (2012) qu'en cours d'élaboration par les différents services techniques de la Ville de Paris, en réponse à une commande politique. Leur émergence sous la forme de programme(s), document(s), projet(s), et réalisation(s) aurait alors risqué de ne pas correspondre aux temporalités de cette thèse[301]. Toutes ces raisons nous ont amené à ne pas poursuivre plus loin nos investigations sur l'agglomération parisienne et à, *in fine,* repartir du cas d'une autre ville française, Lyon. Cela quitte à fausser les termes d'une approche comparative classique, ne correspondant de toute manière pas à celle que nous avons souhaité développer ici, comme nous le préciserons dans la troisième partie de ce cinquième chapitre.

Ce choix d'une ville de rang moindre dans la hiérarchie des villes européennes n'est néanmoins pas anodin. En effet, et en écho avec cette volonté d'identifier la teneur d'un éventuel renouvellement des démarches à l'œuvre en matière d'aménagement de rues, plusieurs auteurs ont fait le constat que les villes pionnières dans la constitution de politiques innovantes, en particulier en matière d'espaces publics, n'ont en général pas été les villes-capitales des grands pays européens mais des villes plus « secondaires ». Ainsi, parmi les cinq villes européennes (sur un total de 9 mondiales) : Barcelone, Copenhague, Fribourg, Lyon et Strasbourg mises en avant par les architectes danois Jan Gehl et Lars Gemzoe dans leur ouvrage *New City Spaces* pour la qualité des réalisations auxquelles les politiques d'espaces publics qui y ont été développées ont pu conduire [Gehl et Gemzoe, 2001], aucune d'entre elles ne fait partie des classes 1 et 2 de la classification de la DATAR précédemment évoquée (la plus élevée de ces villes, Barcelone étant identifiée comme une ville de classe 3[302]). Au-delà de ces seuls exemples, la notion de « ville-stratège » proposée par Jean Haëntjens nous a semblé offrir un cadre de réflexion particulièrement intéressant pour permettre de comprendre ce qui fait la spécificité de ces villes où se

[300] En écho avec ces différents constats, Bernard Landau, ancien chef du Service de l'Espace public et du Mobilier Urbain à la Direction de l'Aménagement Urbain de la Ville de Paris de 1994 à 2001 et à ce titre l'un des principaux responsables en charge des aménagements des espaces publics parisiens, dresse un état des lieux de la politique d'espaces publics parisienne mettant en avant son fractionnement et le manque de vision d'ensemble qui la caractérise à ses yeux. Ce dernier évoquait aussi le relatif « retard » qui lui semblait avoir été pris en la matière par Paris face à d'autres villes européennes : « […] On a des approches très sectorielles, fonctionnalistes. […] Il y a un très grand fractionnement... avec deux directions qui sont au cœur de l'intervention : la Direction de la voirie et des déplacements et la Direction des parcs et jardins - qui s'appelle maintenant la Direction des espaces verts et de l'environnement. […] Les sujets sont abordés par fonctions et séparément les uns des autres […]. Le système s'est complexifié, de façon extrêmement coûteuse et sans gain de lisibilité ni préoccupation de réversibilité. Pourtant il y a matière à innovation et exemplarité, Paris a toujours innové, voire excellé dans ces domaines. Dans une ville comme Barcelone ces problèmes ont été pensés autrement » [Forêt, 2008b : 88-89].

[301] Ce que nous avions alors perçu comme un « manque » au regard de nos propres attendus semble toutefois avoir été comblé depuis, au travers notamment du travail lancé par l'APUR autour du thème « La trame viaire du cœur d'agglomération » et dont les différentes phases entamées visent, à l'instar des travaux de la *Roads Task Force,* au développement d'une vision stratégique du devenir du réseau viaire parisien [voir notamment Atelier Parisien d'Urbanisme, 2015]. Nous y reviendrons.

[302] Copenhague et Lyon étant pour leur part des villes de classe 4, Strasbourg de classe 5 et Fribourg de classe 6 [Rozenblat et Cicille, 2003 : 52]

sont expérimentés ces nouveaux « modes de faire » urbanistiques concernant l'aménagement des espaces publics. 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, 2010a : 77]. Celles-ci ont pour la plupart bénéficié du contexte favorable de décentralisation sensible dans de nombreux pays de l'Union Européenne entre 1980 et 1990 pour faire face par elles-mêmes à des situations de crise urbaine ou tout simplement essayer de changer de statut dans cette hiérarchie des villes. Elles ont alors su se saisir de ces opportunités pour mettre en place ce que Jean Haëntjens identifie comme des « approches stratégiques », se différenciant à plusieurs titres de la « planification territoriale » classique :

> « - 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, 2010a : 79].

Ces villes-stratèges ont aussi certainement su profiter de phénomènes d'« inerties » politiques et techniques moins fortes dans les villes secondaires que dans les grandes capitales pour repenser leur développement en conciliant « attractivité économique et qualité de vie ». Malgré des stratégies que Jean Haëntjens identifie comme relativement différentes au départ entre villes « du nord » et villes « du sud » (écologie et économie de la connaissance pour les premières, espace public, culture, architecture et tourisme pour les secondes), elles tendraient aujourd'hui à converger vers un même « concept d'écométropole européenne – à la fois *high tech*, branchée culturellement, écologiquement conforme, et ouverte à la démocratie participative – […] » [Haëntjens, 2010a : 86]. L'avènement d'une telle perspective restant encore en construction car, comme l'auteur le reconnaît lui-même, « si les villes stratèges ont anticipé mieux que d'autres les enjeux environnementaux du XXI^{ème} siècle, elles sont […] loin de constituer des modèles aboutis de ville durable » [Haëntjens, 2010a : 86].

	Londres (Greater London)	Lyon (Métropole de Lyon)
Nombre d'habitants	*8.7 M (2014)*	*1.3 M (2014)*
Superficie	*1 579 km²*	*538 km²*
Type	Mégapole mondiale (Deux en Europe : Londres et Paris)	Métropole européenne à visibilité mondiale (« En France seule Lyon est en mesure de figurer dans cette catégorie »)
Caractéristiques	Parmi les quatre premières villes mondiales en termes de rayonnement	Métropoles de 1 à 3 millions d'habitants, ouvertes au monde et reliées à un hub aérien important
Principaux points forts	1°) Multi-spécialistes	1°) Vivabilité 2°) Rapport qualité de vie – prix de l'immobilier
Principaux points faibles	2°) Vivabilité 3°) Problèmes sociaux et démographiques 4°) Déficit de gouvernance	3°) N'ont pas les capacités d'être multi-spécialistes
Perspectives/Solutions proposées	2°) Investissement massif dans les transports collectifs, requalification des liens avec les rivières ou les forêts, pacifications des flux routiers, recherche de compacité 3°) Développer un cosmopolitisme métropolitain et mettre en œuvre des politiques très volontaristes pour enrayer la fuite des classes moyennes 4°) Organisation en sous-ensembles gérables reliés entre eux par un projet commun et des règles de solidarité financière	1°) et 2°) Jouer les cartes de l'urbanité, de la créativité culturelle et de l'écologie pour les renforcer. Devront éviter de reproduire les mêmes syndromes que les métropoles mondiales (prix élevés, surdensité, insécurité) 3°) Choisir quelques pôles de compétences ciblés et les développer méthodiquement. Un choix qui pèsera lourd dans les stratégies de ces villes

Tableau 6 : Londres et Lyon mis en regard à travers les catégories proposées par Jean Häentjens [Haëntjens, 2010b : 125-127].

Lyon apparaît en effet pour sa part comme une ville dont les productions urbanistiques, tant au niveau de la planification qu'à celui de la conception urbaine, « comptent » à l'échelle européenne et dont les réalisations en termes d'espaces publics ont en particulier été largement diffusées. A ce titre, Lyon est aussi, et en compagnie d'autres « villes-stratèges » comme Copenhague, cité en exemple dans le rapport de l'*Urban Task Force* [Urban Task Force et Rogers, 1999 : 192] pour le travail entrepris au niveau de la « régénération » de ses zones résidentielles. Mais si Lyon se présente comme l'une des références de cette politique d'*urban renaissance*, il convient de noter que ce n'en est clairement pas la principale. En effet, au sein des éléments référentiels forts à l'origine de la mise en place des politiques d'espaces publics lyonnaises et londoniennes ressort en particulier la présence manifeste du « modèle

barcelonais » d'aménagement dont on peut à certains égards considérer qu'il constitue entre elles une sorte de « chaînon manquant ». A ce titre, l'influence de modèle a été majeure dans le développement des politiques d'espaces publics de ces deux villes. Pour ce qui est de son contenu initial, et bien que l'idée même de « modèle barcelonais » a été et demeure fréquemment remise en cause dans la littérature scientifique, le professeur anglais Andrew Thornley le définit comme constitué de trois volets principaux :

- un volet « *design* urbain » qui tient dans le développement d'« interventions à petite échelle destinées à améliorer les quartiers et l'image de la ville »,
- un volet « gouvernance » caractérisé par un renforcement des pouvoirs du maire et de son exposition médiatique,
- et enfin un volet « planification stratégique » misant sur l'organisation de grands évènements pour recueillir l'adhésion et fédérer les acteurs autour de projets d'aménagement à long terme [Thornley, 2012 : 52‑53].

Si l'ensemble de ces différents aspects du modèle se retrouvent assez clairement dans le cas londonien, il n'en reste pas moins que pour Andy Thornley, « le lien le plus fort entre le modèle barcelonais et Londres est l'élément *design* urbain[303]. Comme l'a prouvé la médaille d'or du RIBA[304], les architectes de Grande-Bretagne se sont montrés très favorables à la stratégie de *design* urbain appliquée à Barcelone – même avant les jeux Olympiques. Un grand nombre d'architectes britanniques réputés, tel Norman Foster, y ont travaillé. C'est toutefois Richard Rogers qui a été le plus ardent défenseur de cette ville. Dans la mesure où il a également été influent dans les cercles du gouvernement britannique, il s'est avéré un important vecteur du transfert dans son volet design urbain » [Thornley, 2012 : 53].

Au-delà du cas londonien, le modèle barcelonais a eu une résonnance très importante au niveau du Royaume-Uni dans son ensemble, en témoigne le fait que le rapport *Towards an urban renaissance* mentionne constamment l'approche barcelonaise comme « bonne pratique » (Thornley, 2012, p. 54)[305]. L'autre élément faisant bien entendu lien entre ces deux villes tient dans leur organisation des Jeux Olympiques qui a, dans un cas comme dans l'autre, été mobilisée comme une perspective fédératrice en vue du développement de grands projets d'aménagement :

« Une nouvelle vague d'intérêt pour Barcelone se souleva après que Londres, en 2005, eut été sélectionnée pour accueillir les jeux Olympiques de 2012. Ce fut alors un autre aspect du modèle barcelonais qui attira le plus l'attention : la manière dont la démarche planificatrice avait relié l'installation des jeux Olympiques à la régénération et au legs urbain durable. Toutefois, l'élément *design* urbain a, lui aussi, continué à jouer un rôle, et Rogers, une fois de plus, a écrit dans les médias, vantant la grande réussite du modèle barcelonais » [Thornley, 2012 : 54].

---

[303] Un élément que l'on retrouve aussi assez fortement dans la thèse de Pierre-Jacques Olagnier, où celui-ci fait le constat que « les solutions proposées par la municipalité barcelonaise […] ont inspiré directement ou indirectement des changements dans les pratiques londoniennes d'aménagement » [Olagnier, 2003 : 463].

[304] Le *Royal Institute of British Architects*, organisation professionnelle pouvant constituer une sorte de « pendant » britannique à l'Ordre des architectes en France.

[305] A noter que ce rapport a d'ailleurs été préfacé par Pasqual Maragall, alors maire de Barcelone.

Du côté lyonnais maintenant, le regard porté sur le cas barcelonais a également évolué. D'abord très centré sur la question des espaces publics[306], il s'est progressivement « émancipé » de cette dimension spécifique pour se porter sur des enjeux plus larges en matière d'attractivité et de développement économique. En effet, à l'origine la commande d'Henri Chabert, adjoint à l'urbanisme du nouveau maire de Lyon, Michel Noir, était de mettre en place une « politique d'espace public fondée notamment sur le modèle barcelonais » [Charbonneau, 2001 : 1]. Certains ont par la suite pu faire le constat, à l'instar du paysagiste Michel Corajoud qui y a beaucoup œuvré, que Lyon a su se détacher de son modèle[307], voire même pour certains le surpasser, à mesure que « s'y est constituée une sorte d'école qui a surenchéri sur celle de Barcelone en travaillant avec encore plus de rigueur » [Corajoud dans Tsiomis et Ziegler, 2007 : 281][308]. Cet « affranchissement » s'est produit en parallèle avec ce qui semble pouvoir être qualifié de nouvelle appréhension de Barcelone, moins en tant que modèle d'excellence dont ont doit s'inspirer que comme rivale dans les classements : cette dynamique renvoyant plus largement à « l'émergence d'une nouvelle conception de la compétition internationale des villes » [Bardet et Healy, 2015] à Lyon, et que Fabrice Bardet et Aisling Healy associent assez directement à l'arrivée au pouvoir de Gérard Collomb au début des années 2000[309] :

« L'intérêt de ces élites lyonnaises pour les palmarès rencontre de manière inattendue la perspective que s'est fixée le nouveau président de l'exécutif communautaire, et sur laquelle il a largement axé sa campagne, rejoindre Barcelone dans le club des métropoles européennes qui incarnent le dynamisme économique et culturel, la qualité de vie ou des services publics, bref, la réussite. Parmi les signes extérieurs de succès de Barcelone, en effet, il en est un en particulier qui concerne les palmarès urbains. Barcelone est la seule ville qui, au cours des années 1990, a opéré une substantielle remontée de la 11eme à la 6eme place dans le classement des villes les plus attractives d'Europe réalisé par *Cushman &*

[306] Même s'il convient de noter qu'il a aussi porté sur d'autres domaines, ainsi que le présente, dans un livre retraçant l'histoire des structures intercommunales de l'agglomération lyonnaise, un texte traitant du fort intérêt lyonnais suscité par Barcelone à cette époque : « Barcelone fait figure, à partir de la fin des années 1980, de modèle pour Lyon et bien d'autres villes, en raison de ses nouvelles politiques d'espaces publics, d'écologie urbaine, de sa prospective participative, de l'animation de réseaux dans laquelle elle excelle, et de sa capacité à concevoir des stratégies de développement économique » [Polère, 2014 : 190].

[307] Un avis par exemple porté par Ariella Masboungi : « En 1985, tout le monde est allé voir Barcelone, tous les urbanistes. […] Tous les maires qui ont entrepris de grandes actions sur l'espace public sont allés voir Barcelone. Il y a vraiment eu un effet de modèle. Lyon est allé voir Barcelone, mais ils ont fait autrement. Ce que je trouve très intéressant à Lyon, c'est qu'ils se sont inspirés de Barcelone, mais qu'ils ont inventé le modèle lyonnais » [Ariella Masboungi cité par Forêt, 2008b : 124].

[308] Michel Corajoud va dans un sens similaire en comparant ces deux expériences lyonnaises et barcelonaises : « Dans l'expérience de Lyon, quelques années plus tard, ce qui était nouveau, c'était une belle coordination entre des maîtres d'œuvre qui étaient bien sûr inspirés par l'expérience barcelonaise et qui s'y étaient exercés, et une maîtrise d'ouvrage extrêmement forte, qui donnait des signes très clairs de ce qu'elle souhaitait. Les maîtres d'œuvre qui ont travaillé à Lyon ont fait, à cette occasion, leurs meilleurs projets » [Michel Corajoud dans Texier, 2006a : 258].

[309] Quant à la véritable introduction de cette notion dans le champ politique, ceux-ci la font remonter à la campagne électorale ayant mené Michel Noir à la tête de Lyon et du Grand Lyon : « Dès 1989, Michel Noir installe cet objectif au cœur de sa campagne électorale et développe une rhétorique de l'internationalisation, qui fait du rayonnement international un impératif et, déjà, du « marketing territorial » son principal outil. Cette rhétorique est ensuite reprise par ses deux successeurs : Raymond Barre en 1995 et Gérard Collomb depuis 2001 » [Bardet et Healy, 2015].

Wakefield. Le modèle barcelonais focalise ainsi l'attention des acteurs lyonnais sur ce classement-là » [Bardet et Healy, 2015].

Les publications institutionnelles lyonnaises sur Barcelone qu'il nous a été donné de lire font par ailleurs écho à ces nouvelles tendances et à ce nouveau positionnement. Ainsi un rapport de 2010 publié par l'Observatoire Partenarial Lyonnais en Economie (OPALE) de l'Agence d'urbanisme de Lyon et intitulé *Barcelone : une métropole laboratoire* s'est intéressé à Barcelone dans le but d'à la fois :

- « mieux comprendre l'organisation et les relations entre acteurs du développement économique et de l'aménagement »,
- « mettre en évidence les leviers d'attractivité de la métropole de Barcelone »,
- « comprendre comment s'opère le développement de la métropole espagnole pour en tirer des leçons utiles à la gouvernance économique de la métropole lyonnaise »,
- et enfin « identifier des domaines dans lesquels nouer des relations de partenariats ou des réseaux » [Observatoire partenarial lyonnais en économie, 2010 : 3].

Sans prétendre attribuer à ce document une représentativité malvenue, l'ensemble des objectifs cités semble bien aller dans le sens de ce nouveau regard porté par Lyon sur une ville qui semblerait désormais de plus en plus considérée comme une concurrente dans les classements internationaux et vraisemblablement de moins en moins comme un modèle à suivre en matière de politique et d'aménagement d'espaces publics.

Aussi, plus généralement, on peut remarquer que Londres et Lyon se rejoignent dans leur orientation politique « néo-libérale », qui laisse au secteur privé une part de plus en plus importante dans la « production de la ville »[310]. Si la tendance paraît certes se généraliser à l'échelle européenne voire mondiale et semble toutefois historiquement plus affirmée dans le cas de Londres, pour Bernard Jouve :

« Il n'en demeure pas moins vrai que depuis une vingtaine d'années, Lyon, par la voix de ses élites politiques, évolue dans un univers néo-libéral clairement assumé dans le cadre duquel il s'agit de « vendre la ville », ses avantages comparatifs » [Jouve, 2009 : 126].

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Grand Lyon affiche ainsi clairement ses ambitions de « positionner la métropole lyonnaise parmi les plus attractives d'Europe » de même que les moyens qu'elle souhaite mettre en œuvre pour « relever le défi de la compétition » [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010b : 8]. Une orientation en cohérence avec le discours porté par ses édiles, qui lie néanmoins très fortement cet enjeu à celui de la « qualité de la vie en ville ». C'est ainsi qu'à la question de savoir ce qu'est une ville « compétitive », Gérard Collomb, actuel Maire de Lyon et désormais président de la Métropole de Lyon après avoir été celui du Grand Lyon depuis 2001, met en avant le rôle prédominant joué aujourd'hui par

[310] Le terme de « production de la ville » utilisé ici fait référence au titre de l'ouvrage tiré du programme de recherche POPSU 1 centré sur l'agglomération lyonnaise [Boino, 2009].

la dimension « cadre de vie », et au sein de laquelle les espaces publics demeurent positionnés comme un élément de toute première importance :

« […] il est, je crois, un élément qui les dépasse tous et qui concerne au premier chef les habitants. C'est la qualité de vie en ville. Sans elle, on n'attire ni les plus grands chercheurs ni cette « classe créative » aujourd'hui essentielle. Sans elle, tous les habitants désertent, et la dynamique de développement se grève. Une ville compétitive est donc avant tout une ville où il fait bon vivre. Une ville agréable, où la circulation est apaisée, où la nature, du petit square au grand parc, se situe à chaque coin de rue, où l'on peut se promener le long d'un fleuve » [Collomb, 2012].

En effet, et depuis déjà plus de deux décennies, « Lyon avec Barcelone, entre autres, constitue une référence, non seulement en termes de formalisation (d'apparence et de décors urbains) mais, plus encore, en termes de réflexion opérationnelle sur la qualité urbaine centrée sur l'espace public comme espace « octroyé » à différents publics » [Toussaint et Zimmermann, 2001a : 8]. De fait, face à une « ville-globale » comme Londres [Sassen, 1996] sur laquelle notre regard s'est rapidement arrêté, l'option d'une ville de moindre envergure et du profil de l'agglomération lyonnaise a paru judicieuse, du fait notamment de sa capacité reconnue à proposer des projets d'urbanisme ambitieux et novateurs sur la question des espaces publics. Dans le cadre de cette analyse, loin d'être pénalisant, ce déséquilibre apparent entre les deux villes étudiées nous a même d'une certaine façon semblé relativement cohérent avec l'objectif poursuivi ici : mettre au jour des manières émergentes et potentiellement innovantes de penser la transformation des rues artérielles à l'œuvre dans un contexte renouvelé par l'apparition de nouveaux paradigmes et injonctions tels que la « durabilité » ou le « refaire la ville sur la ville ». En cela, 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 cherchant à faire sens à différentes échelles, de l'agglomération à l'environnement résidentiel de proximité.

Par ailleurs, et pour en revenir maintenant à notre objet d'études général, la rue, les réflexions portées par Lyon et Londres sur le réaménagement de leur réseau viaire, ne sont pas forcément différentes sur le fond comme sur la forme donnée aux projets et aux stratégies qui en résultent. Il est ainsi possible de faire émerger entre ces deux villes des « connexions » ou des expériences communes et partagées autour de ces problématiques. Ainsi, le programme de recherche Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU) Europe dont le volet s'intéressant à la marche et au piéton a eu pour objet « d'observer et de comparer l'aménagement des espaces publics urbains comme principaux supports de mobilité dans […] sept villes européennes » [Terrin, 2011 : 7], a inclus Londres et Lyon à ses différents séminaires. Ponctuels mais néanmoins loin d'être anecdotiques, de tels rapprochements semblent illustrer le fait que ces deux villes ont des choses à échanger et à partager en matière d'aménagements d'espaces publics en lien avec les nouvelles problématiques de mobilité. Une convergence d'intérêts qui se retrouvait par ailleurs déjà exprimée dans l'audit des espaces publics centraux de Londres réalisé par l'architecte-urbaniste et théoricien danois Jan Gehl et son agence *Gehl Architects*, dans lequel Lyon est présentéé (en compagnie de Barcelone et de Copenhague) comme une ville-référence en matière de reconquête des espaces publics, ainsi qu'un modèle à suivre pour « changer la ville » [Gehl Architects, 2004 : 114]. L'intérêt d'avoir recours à une « ville-stratège » en sort à nos yeux d'autant plus renforcé par ces connexions déjà existantes entre les deux villes. Mais, pour comprendre pourquoi Lyon et sa politique d'espaces publics bénéficient aujourd'hui d'une telle reconnaissance aux

échelles nationale et européenne et voir la manière dont elle a pu ou non réinterroger cette figure de la rue que nous avons quelque peu délaissée dans les précédents paragraphes, il convient de revenir sur les différents éléments de contexte à l'origine de sa constitution. Comme dans le cas londonien, nous entamerons cette sous-partie par un retour plus général sur l'histoire du développement de cette ville, au prisme des questions et enjeux plus particulièrement liés à l'organisation et à la composition de son réseau viaire. Puis, l'actualité de cette politique d'espaces publics ainsi que les raisons à la fois contextuelles, programmatiques et projectuelles, qui nous ont amenés à identifier le réaménagement de la rue Garibaldi comme deuxième cas d'études et contrepoint au projet d'*High Street 2012* seront développées.

a. D'une ville longtemps contenue par son site originel à l'édification progressive d'une véritable agglomération : Lyon et sa « conquête de l'Est »

« L'histoire du développement des villes et de leurs communications au cours des siècles est toujours passionnante, mais le plus souvent classique c'est-à-dire radio-concentrique [...] Rien n'est comparable au développement de Lyon dont le centre s'est déplacé quatre fois vers l'est par mutations assez brusques : d'abord sur la colline de Fourvière, puis à ses pieds sur la rive droite de la Saône, puis dans la presqu'île lorsqu'elle sera enfin stabilisée, enfin sur la rive gauche du Rhône. Si bien que ces centres ne sont pas difficilement superposés, comme partout, mais admirablement conservés et juxtaposés » [Reverdy et al., 1994 : 5-6].

Deux fois capitale au cours de son histoire, « politique au début de la Gaule romaine, économique au XVI^{ème} siècle » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 12], Lyon est une ville qui, si ses heures les plus fastes et prestigieuses aux plans politiques et économiques demeurent vraisemblablement derrière elle, continue à bénéficier d'un certain statut sur les scènes urbanistiques françaises et européennes en tant que fréquente « pionnière » dans la mise en œuvre de démarches et projets novateurs. Parmi les éléments lui ayant permis de maintenir un tel « rang » dans son histoire récente, une dimension en particulier semble fondamentale, tant l'agglomération lyonnaise y a longtemps fait figure de « référence » en la matière : celle de l'aménagement des espaces publics. Généralement associée à l'arrivée au pouvoir en 1989 du maire Michel Noir, le développement d'une ambitieuse politique d'espaces publics a marqué les esprits en même temps qu'elle a marqué les espaces de l'agglomération lyonnaise de son empreinte, voire comme nous le verrons, de sa « patte ». Abondamment documentée, analysée et commentée au cours des décennies 1990 et 2000, celle-ci a participé à repositionner Lyon sur l'échiquier européen des villes qui « comptent » en matière d'urbanisme. Mais avant d'en arriver à retracer cette histoire et à nous interroger sur ses tout derniers développements, qui nous sont d'ailleurs apparus nettement moins couverts et balisés par la littérature, il semble là encore nécessaire de repartir, à l'instar du cas de Londres, d'une morphogenèse synthétique du développement de l'agglomération lyonnaise. Elle-même orientée par les rôles aussi bien attribués qu'effectivement joué par son réseau viaire dans cette optique, nous nous focaliserons sur les transformations connues par celle-ci au siècle dernier.

Car même si Charles Delfante et Agnès Dally-Martin « dénient » au XX^{ème} siècle lyonnais sa dimension proprement urbanistique du fait qu'il y a moins été question à Lyon d'« urbanisme », que de « développement », d'« urbanisation » ou d'« équipements » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 225][311], ils n'en reconnaissent pas moins que le début de celui-ci et en particulier la date de 1905, correspondant à l'arrivée au pouvoir d'Edouard Herriot - dont les mandats successifs, bien qu'entrecoupés, l'ont

[311] Le tout accompagné de la précision suivante « [...] si l'on entend par « urbanisme », « le processus continu selon lequel doit se développer l'ensemble des actions (études, recherches, réalisations, évaluations...) qui ont leurs fondements et leurs justifications dans les sciences et les arts et qui ont pour finalité la création ou l'aménagement, dans un environnement donné ou voulu, des espaces dans lesquels des hommes de tous genres, races, religions... doivent vivre harmonieusement en collectivité avec tout ce que cela implique », qui pourrait avoir le front de dire que l'on ait jamais fait de l'urbanisme à Lyon depuis cent ans ? » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 225].

maintenu à la tête de la ville jusqu'en 1955 - constitue un moment clé de l'histoire de l'urbanisation lyonnaise :

« […] cette date est une date charnière dans l'évolution de la ville : si les quartiers du sud sont encore inondables, si ceux de l'est, malgré l'invasion des industries sont encore à dominante rurale, la ville est déjà écrite et tout ce qui sera fait ultérieurement relève du palimpseste ; on équipera, on viabilisera, on étendra, puis on rénovera, on modernisera, on s'attachera à parfaire l'équipement, finalement, on réhabilitera et on gèrera, mais les fondations et les traces de tout ce qui sera fait après 1905 sont dans le sol » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 9].

Après ces phases d'extension et de conquête, nous traiterons aussi des recompositions connues par la ville et ses quartiers. Plus spécifiquement, nous interrogerons le rôle actuellement joué par la rue et les espaces publics dans ces dynamiques qui, bien que présentes de longue date sur ce territoire, ont encore été accentuées par les injonctions de ces dernières années en faveur des démarches de renouvellement urbain et de développement durable. L'avènement de ces dernières au début des années 1990 a en effet été concomitante à une plus générale « redécouverte de cette qualité du site et de son histoire » [Gras *et al.*, 1995 : 35]. Elle s'est traduite par la constitution de ce qu'il est généralement convenu d'appeler la « politique d'espaces publics du Grand Lyon » sur laquelle nous nous attarderons.

L'histoire de cette ville demeure d'emblée pleinement indissociable du rapport qu'elle entretient avec son site d'implantation, qu'elle a su refaçonner et recomposer au fur et à mesure de son développement, sans jamais toutefois pleinement réussir à s'en abstraire. Il apparaît en effet que ce socle éminemment « géographique » ayant servi de canevas au développement de la ville, en structure encore et toujours l'organisation :

« L'agglomération lyonnaise s'est [...] installée dans cette zone de confluent, d'abord sur les rebords du plateau dombiste et lyonnais, puis dans la plaine du confluent, sur des terrasses de plus en plus proches du niveau de l'eau, et enfin en plaine, dans les anciens couloirs fluvio-glaciaires lorsque ceux-ci le permirent aux hommes. C'est dans ce cadre étonnement complexe mais dont la lisibilité est indéniable, que s'est développée l'organisation urbaine, autour de deux caractéristiques qu'il est infiniment plus simple de présenter comme le mariage d'un fleuve, d'une rivière et d'un ensemble de fortes collines » [Gras *et al.*, 1995 : 27].

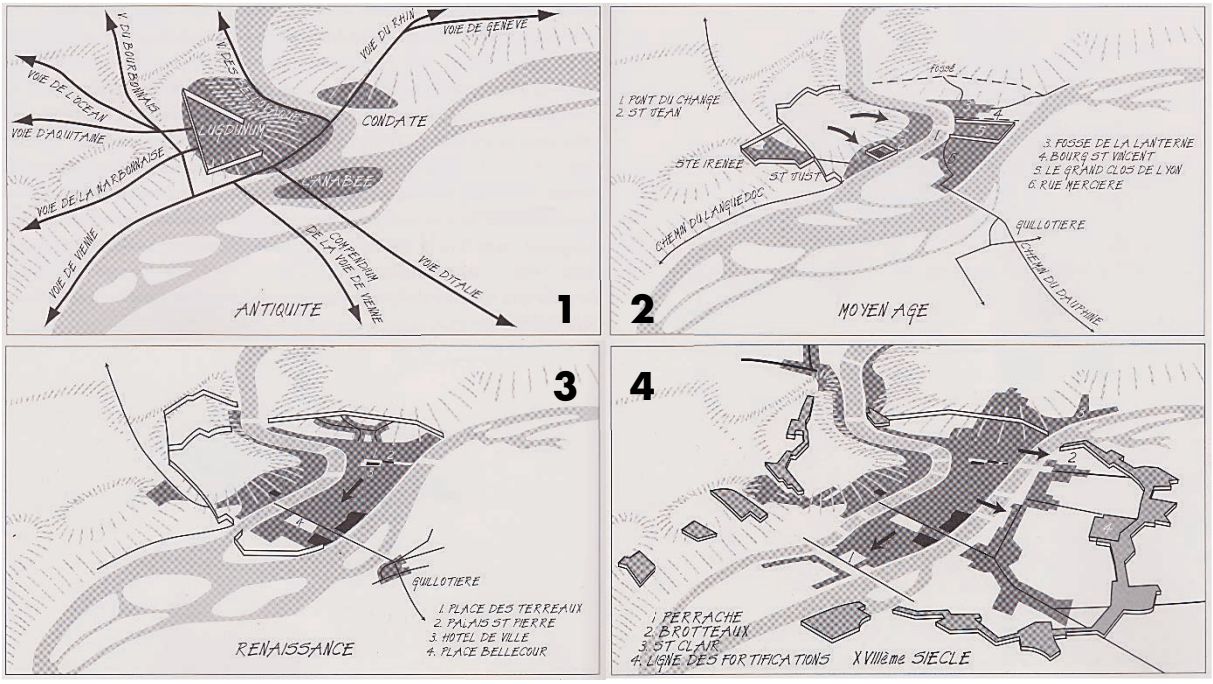


*Figure 130 : Schéma récapitulatif des quatre principales phases d'urbanisation connues par Lyon entre l'Antiquité et le XVIII*ème *siècle [Gras et al., 1995 : 28, 29, 30, 31].*

Le site de Lyon est en effet celui de la rencontre de ces deux cours d'eau, que sont la Saône et le Rhône, et de deux collines, Fourvière et la Croix-Rousse, dont les surnoms respectifs (et en miroir) de « colline qui prie » et de « colline qui travaille » font écho à des histoires, occupations, mémoires, et identités bien différenciées. Ces deux collines, constituent d'ailleurs deux des trois lieux privilégiés des premières implantations humaines sur ce territoire (cf. *Figure 130*, schéma 1*)*. Ainsi, « trois sites sont déjà urbanisés lorsque Lugdunum, fondée par Numaticus Plantus en 43 av. JC devient la capitale de la Gaule Romaine : la ville « haute » sur la colline de Fourvière, quartier « officiel » regroupant autour du forum, le théâtre, le sanctuaire et les édifices publics ; le port de Condate, au pied de la Croix-Rousse, quartiers d'artisans et site religieux ; et enfin l'île de Canabae (d'Ainay à Bellecour), site d'activités économiques, véritable entrepôt du commerce mondial » [Gras *et al.*, 1995 : 28].

Au fil du temps, les différentes îles constituant le confluent entre Rhône et Saône sont progressivement rattachées par l'assèchement des bras du Rhône, jusqu'à former ce qui est aujourd'hui communément identifié sous le nom de « Presqu'île ». Ainsi, et à mesure que Lyon s'impose progressivement en tant que puissante ville marchande, grâce notamment à ses liens commerciaux étroits tissés avec l'Italie, la conquête de ces terres nouvelles en direction du sud favorise au cours du Moyen-Âge « le glissement de l'ancien centre de Saint-Jean vers la ville nouvelle […]. Deux ponts, reliés par la rue Mercière, franchissent alors la Saône et le Rhône » [Gras *et al.*, 1995 : 29] (cf. *Figure 130*, schéma 2*)*. De l'autre côté, et même si les rives droite et gauche du Rhône sont enfin raccordées par un pont au niveau de la Guillotière, la traversée de ce fleuve tumultueux et aux crues dévastatrices demeure jusqu'à la Renaissance une forme limite au développement de la ville à l'est. A ce titre, Lyon se différencie donc déjà assez fortement de Londres dans son rapport au fleuve car, si cette dernière est née d'un pont faisant le lien entre deux rives [Hebbert, 1998 : 16-17], le Rhône a longtemps constitué pour Lyon une

barrière en même temps qu'une frontière entre deux territoires politiquement distincts [sur l'histoire des fleuves à Lyon, voir en particulier Pelletier et Delfante, 2004 : 14-23]. Jusqu'à cette époque où la ville connaît son apogée économique, Lyon reste contenue en rive droite du Rhône, ainsi qu'en témoigne le très riche « plan scénographique » de la ville de Lyon réalisé au milieu du XVI[ème] siècle et aujourd'hui encore considéré comme le premier plan précis de la ville (cf. *Figure 131*).

Figure 131 : Le « plan scénographique » datant du milieu du XVI[ème] siècle et où l'on peut noter l'orientation est-ouest de cette vue en perspective cavalière mettant l'accent sur les urbanisations existantes sur la Presqu'île, ainsi que sur les collines de Fourvière et de la Croix-Rousse (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53030238q, consulté le 17/02/2017).

Ce plan renvoie à l'image d'une ville qui demeure encore lovée contre ses collines et son fleuve, à la fois compacte et entourée d'espaces agricoles. Des caractéristiques qui perdurent encore quelques temps, et ce, bien que de « grands travaux d'aménagement, requis par les besoins d'une ville en pleine croissance, sont réalisés : place d'armes à Bellecour, percées de voies dans la Presqu'île. Mais les pentes de la Croix-Rousse et le quartier d'Ainay sont encore à dominante agricole et quelques vergers se

maintiennent. C'est une ville déjà classique, consolidée, embellie, améliorée dans son fonctionnement par des travaux presque continus depuis le XVII^{ème} siècle, que le monde moderne connaît jusqu'au milieu du XVIII^{ème} siècle. Le Rhône est devenu une façade monumentale de la ville, mais est demeuré infranchissable. Les limites du site restant les mêmes, l'extension au nord, au sud de la Presqu'île et sur la rive gauche du fleuve est devenue vitale » [Gras *et al.*, 1995 : 30‑31] (cf. *Figure 130*, schéma 3*)*. Ainsi, outre l'allongement des limites de la Presqu'île au sud induit par le projet de 1769 de l'architecte Michel Antoine Perrache qui a amené au recul de la « confluence » jusqu'à ses limites actuelles, une « conquête de l'est » va parallèlement s'engager sous l'impulsion d'une autre grande figure de l'histoire de l'urbanisme lyonnais : Jean-Antoine Morand, architecte lui aussi. C'est en effet l'époque où, comme l'expliquent Charles Delfante et Agnès Dally-Martin « la rive gauche marécageuse, submersible et difficile d'accès fait l'objet de projets ». Mais c'est bien la proposition particulièrement ambitieuse de 1764 de Jean-Antoine Morand d'« un plan général d'extension de la ville de Lyon » qui sera retenue : il envisage de créer un « pan de ville » alors que Soufflot (son maître) ou Perrache n'avaient conçu que des quartiers » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 159‑160]. Ces mêmes auteurs décrivent le contenu d'une telle proposition de la manière suivante (cf. *Figure 132*) :

« Son plan est un cercle dont le centre est la place des Terreaux et dont le périmètre est dessiné par un canal de dérivation du Rhône. Il entend créer ainsi le prolongement du centre-ville (l'Hôtel de ville étant aux Terreaux) en le faisant, d'une part dialoguer avec la Presqu'île grâce aux rues qui sont dans le prolongement les unes des autres de chaque côté du fleuve, et d'autre part en traçant son plan suivant une trame orthogonale en vogue à l'époque. Le nouveau quartier est organisé symétriquement par rapport à un axe qui prolonge le pont et qui a son origine sur une « place royale » sise en bordure de fleuve […] » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 160].

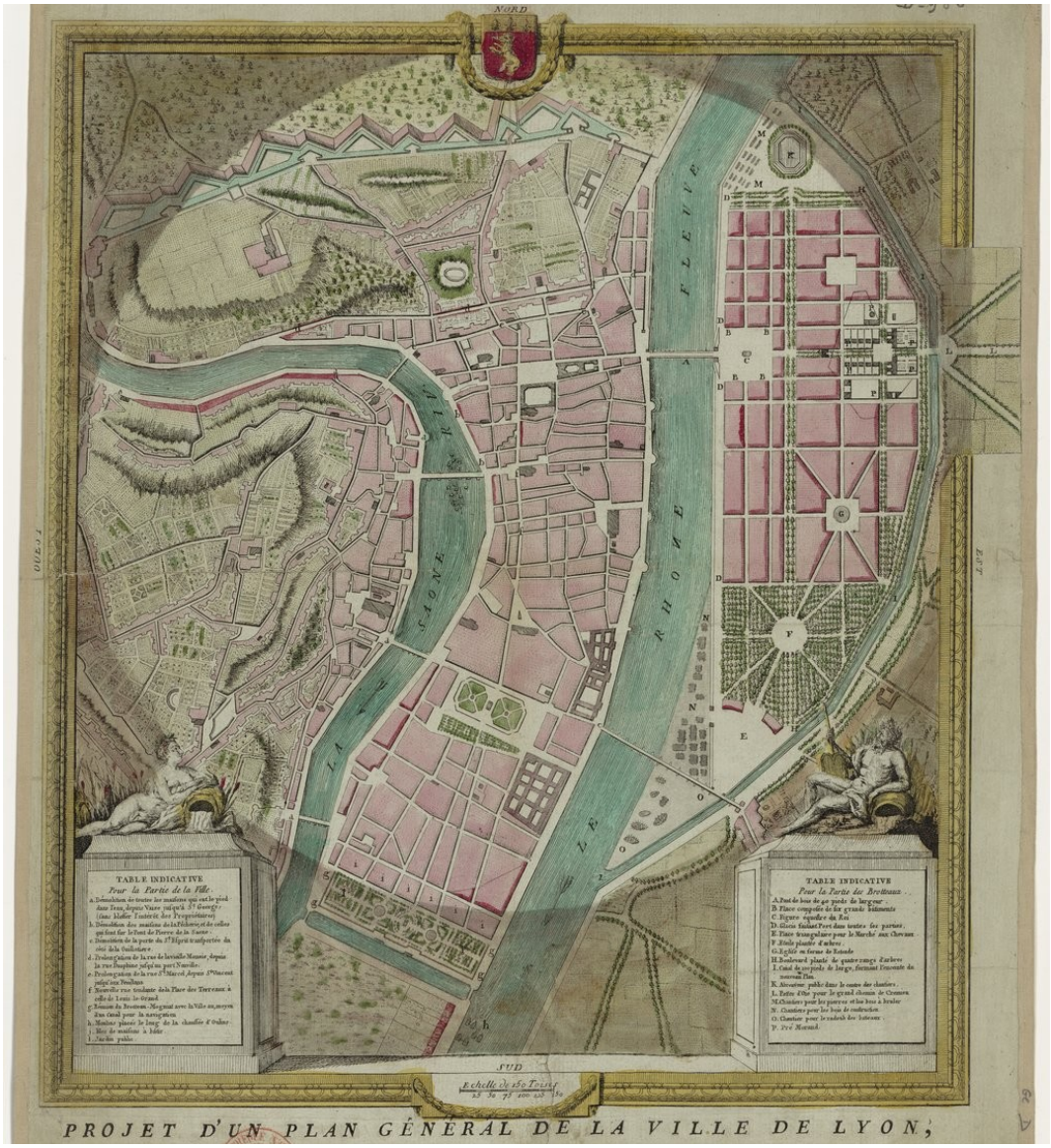


Figure 132 : Le « Plan Morand » de la ville de Lyon de 1764 mais présenté ici dans sa reproduction de 1775, (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8439885j, *consulté le 17/02/2017).*

Néanmoins, et suite à des conflits l'opposant aux Hospices Civils de Lyon (H.C.L.), propriétaires du site, n'a finalement subsisté du projet initial (en plus du pont Morand dont l'achèvement date de 1775), que ses principes de trame orthogonale et d'axe de symétrie[312]. Ceux-ci ont ainsi formé le socle du développement du nouveau lotissement des Brotteaux et, par extension progressive de la trame ainsi dessinée, d'une grande partie de l'urbanisation des quartiers les plus directement à proximité de la rive gauche du Rhône, dont cet aménagement constitue en quelque sorte le point de départ (cf. *Figure 133*).

[312] Ce qui fera d'ailleurs dire à Charles Delfante et Agnès Dally-Martin que « trop belle, peut-être, pour plaire aux frileux Lyonnais et aux H.C.L. jaloux de leurs prérogatives, cette « ville-jardin à la Française » ou « cité-jardin » est purement et simplement refusée » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 160].

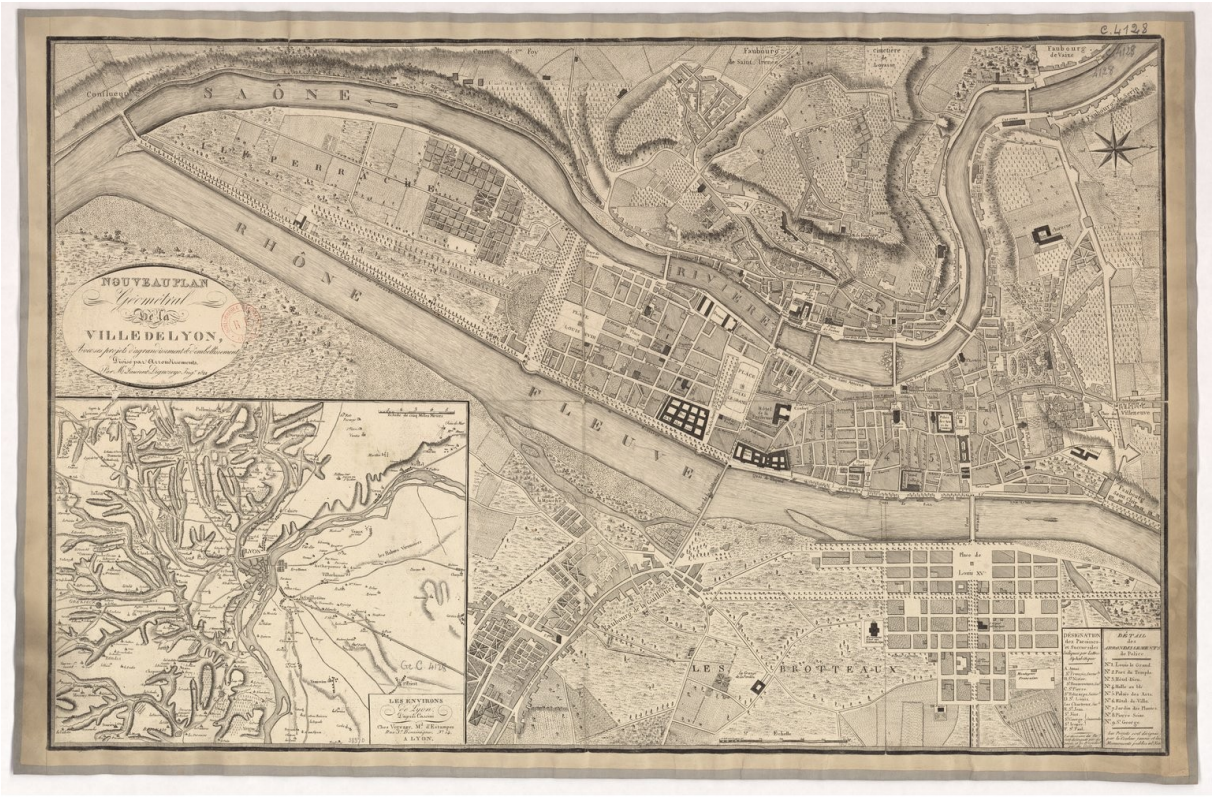


Figure 133 : Le « Nouveau plan géométral de la ville de Lyon, avec ses projets d'agrandissement et d'embellissement, divisé par arrondissement, par M. Laurent Dignoscyo » de 1822 montrant les évolutions connues par le plan Morand en vue de sa réalisation effective (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53063810j, consulté le 17/02/2017).

Le lancement de l'urbanisation des nouvelles terres conquises s'est toutefois avéré relativement « poussif ». En effet, « stoppée par la période révolutionnaire, cette croissance urbaine ne reprend que très lentement par la suite : le quartier de Perrache est à l'abandon, l'extension des Brotteaux stagne » [Gras *et al.*, 1995 : 33]. Malgré ces divers « coups d'arrêts », le XIX^{ème} siècle lyonnais n'en a pas moins été riche en transformations : en plus de l'aménagement du Parc de la Tête d'Or conçu par les frères Bühler au nord de la rive gauche du Rhône et la création d'une série de nouveaux ponts sur ce fleuve (Lafayette, Hôtel-Dieu, Passerelle du collège), la ville se dote entre 1832 et 1860 d'une ceinture de fortifications (cf. *Figure 130,* schéma 4*)* définissant ainsi de nouveaux intérieurs et extérieurs à la ville[313]. La construction de cette ceinture s'accompagne de l'annexion en 1852 des communes de la Guillotière, de la Croix-Rousse et de Vaise, par une ville de Lyon qui se voit parallèlement subdivisée en cinq, puis six arrondissements avec la séparation entre les 6ème et 3ème arrondissements sur la rive gauche du Rhône *(cf. Figure 134).*

[313] Comme le notent là encore Charles Delfante et Agnès Dally-Martin, cette initiative « a pour conséquence la limitation de l'extension de la ville à l'est, et donc une densification de la ville intra-muros » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 174].

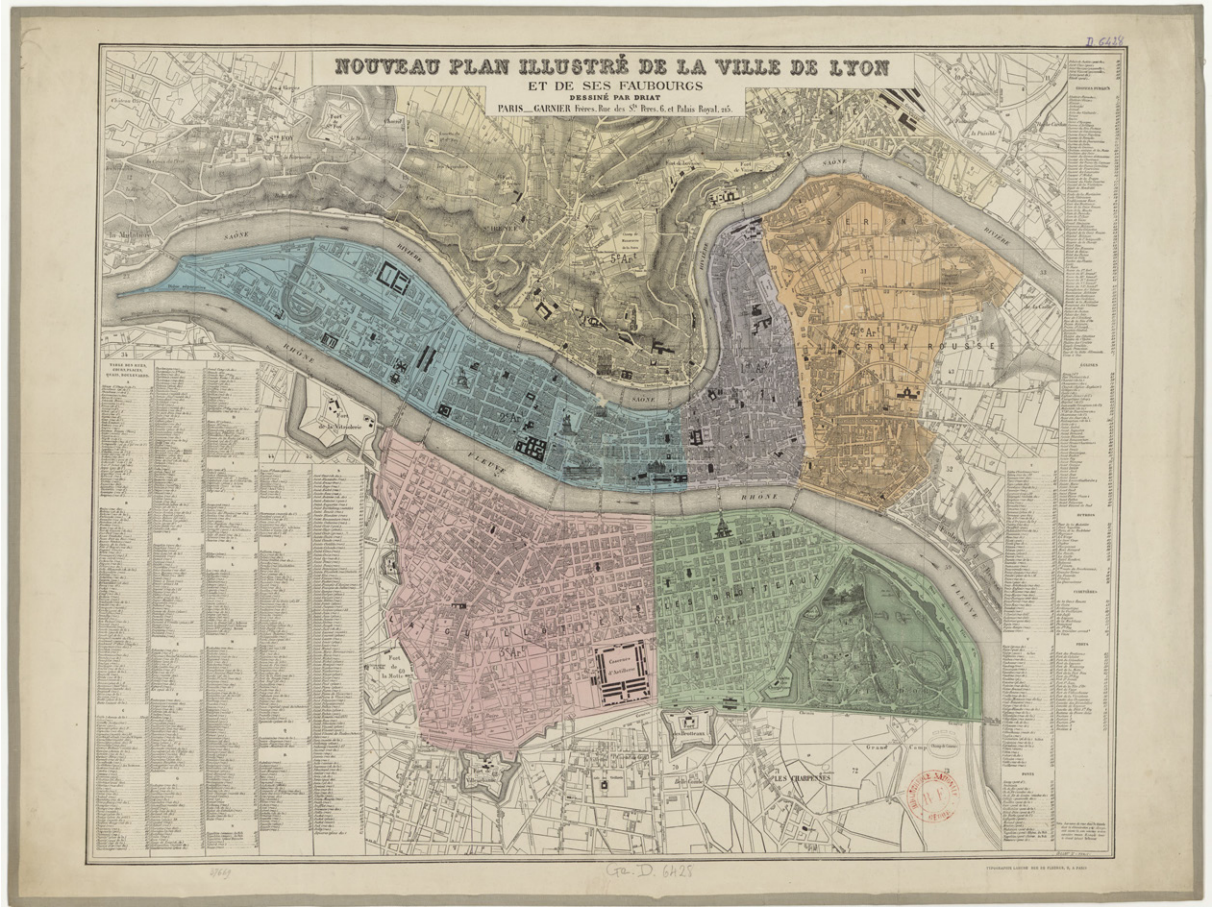


Figure 134 : Le « Nouveau plan illustré de la ville de Lyon et de ses faubourgs / dessiné par Driat » datant de 1872. En ressortent clairement la ligne de fortifications construite sur la rive gauche du Rhône ainsi que la poursuite de l'urbanisation à l'intérieur de l'enceinte ainsi dessinée, amenant au découpage de la ville en 5 puis 6 arrondissements distincts (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84453490, consulté le 17/02/2017).

Mais, bien que séparés administrativement, ces deux derniers arrondissements n'en partagent pas moins le fait de s'être tous deux développés sur les bases laissées par la trame Morand dont les rues ont été prolongées vers le sud, et pour certaines jusqu'au-delà de l'actuel cours Gambetta, afin d'articuler le nouveau tissu urbain « tramé » du nord avec celui plus irrégulier de la Guillotière au sud. Cette évolution suit en cela les grands principes portés par Christophe Crépet dans sa proposition de 1845 représentée par le *Plan topographique de la Guillotière avec son embellissement projeté* (cf. *Figure 135*) qui, bien que « resté à l'état de projet […] fut beaucoup plus, puisqu'adopté en grande partie dans le plan d'alignement » [Clemençon, 1999] développé pour la Guillotière. En effet, et comme le notent Charles Delfante et Agnès Dally-Martin, « lorsque la commune de la Guillotière est annexée à Lyon, le cours Gambetta est prolongé, ce qui entraîne, *ipso facto*, la prolongation de toutes les rues qui lui sont perpendiculaires (presque) » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 174].

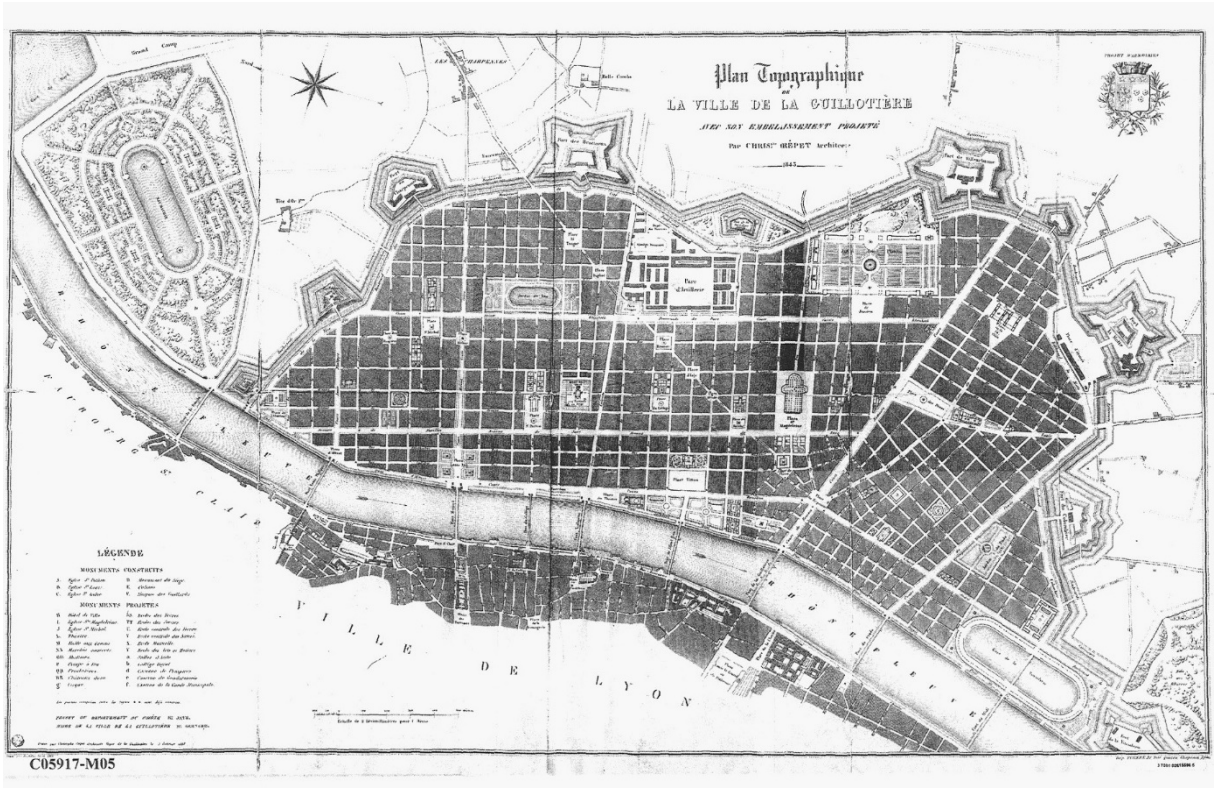


Figure 135 : Le « Plan topographique de la Guillotière avec son embellissement projeté de 1845 » dit « Plan Crépet », dont une partie des idées sera reprise dans le plan d'alignement et d'embellissement de cette commune, est marqué par son souci de rationnaliser et d'articuler la trame issue du Plan Morand avec celle plus irrégulière de La Guillotière [Clemençon, 1999].

La deuxième partie du XIX[ème] siècle sera aussi celle d'un autre acte urbanistique majeur pour la ville qui a d'autant plus favorisé cette poursuite de l'urbanisation vers l'est : le déclassement des fortifications de la rive gauche du Rhône qui, « à partir de 1886, donne naissance à la « rocade » constituée par les boulevards du Nord (puis des Belges), des Brotteaux, Vivier Merle et des Tchécoslovaques » [Meillerand, 2011]. Pour aussi nuancer cette vision relativement « conquérante » que nous avons pu en donner, il convient néanmoins de préciser que tous les efforts en matière d'urbanisme au cours du XIX[ème] siècle ne se sont bien entendu pas uniquement concentrés sur la rive gauche du Rhône. La Presqu'île n'a en effet pas été en reste, support elle aussi de l'ouverture de grandes percées d'inspiration « haussmannienne » (les actuelles rues Edouard Herriot et de la République) ainsi que de diverses opérations de recomposition des tissus urbains influencées par les théories hygiénistes de l'époque. Le front « sud » de l'urbanisation de la Presqu'île s'est lui aussi poursuivi, avec là encore l'implantation d'une voie ferrée qui a fait, bien plus qu'à l'est, longtemps office de limite aussi bien physique que symbolique entre nord et sud de la Presqu'île[314].

[314] « Au sud de ce que l'on appelait alors « le quartier Perrache », de nombreux projets sont élaborés (Palais Impérial, Lacroix-Laval). Ils sont tous abandonnés au profit d'une urbanisation où se mêlent habitat, commerces et industries que viennent heureusement compléter les constructions du chemin de fer (dans un premier temps ligne

Nous voici maintenant revenus à l'aube du XX[ème] siècle où, pour rappel, tout ou presque a déjà été inscrit « dans le sol » de la ville d'après Charles Delfante et Agnès Dally-Martin. L'ensemble de ces transformations connues par Lyon au cours des siècles a ainsi symboliquement marqué une sorte de « retournement » de cette ville : le regard d'ensemble y apparaît dorénavant moins tourné vers ses collines originelles « de l'ouest », que vers la plaine « de l'est » désormais asséchée, viabilisée, et dont les grandes directions sont donc tracées.

Figure 136 : Plan de Lyon paru en 1888 dans le guide consacré à Lyon par le journaliste Adolphe Joanne. Son orientation est/ouest marque symboliquement un retournement de regard porté sur la ville qui s'étend désormais vers l'est, facilité en cela par le démantèlement des remparts et l'arrivée de la voie ferrée (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8439740m, consulté le 17/02/2017).

Si la date de 1905 apparaît tellement importante aux deux auteurs mentionnés, c'est donc aussi du fait qu'elle corresponde à l'arrivée à la tête de Lyon d'un jeune maire, Edouard Herriot, qu'ils

Lyon-Saint-Etienne) et de la gare d'eau. L'édification de la gare de Perrache, long bâtiment perpendiculaire aux cours d'eau, crée une barrière irrémédiable dans cette partie sud de la Presqu'île, dont l'extrémité demeurera coupée de ce qui peu à peu devient le centre de Lyon »[Delfante et Dally-Martin, 1994 : 123-124].

présentent comme un « homme ouvert aux idées nouvelles et profondément progressiste », et ayant de plus « fait sienne les thèses hygiénistes et urbanistiques en vogue à l'époque » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 44]. Ce dernier, non content d'impulser le nouveau souffle urbanistique dont la ville lui semble alors avoir besoin en ce début de siècle[315], va au fil de ses différents mandats, durablement y apposer son empreinte : « Dès lors, et jusqu'en 1957, Lyon va vivre à son rythme : soutenu de 1905 à 1925, régulier lorsqu'il est président du Conseil ou de la Chambre des députés ou encore ministre, ralenti après la seconde guerre mondiale parce qu'il est alors âgé de 73 ans » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 43].

Son passage à la tête de la municipalité lyonnaise correspond aussi au moment où la question de la circulation dans la ville commence à monter en puissance, ouvrant à l'émergence de nouveaux regards et approches sur les questions d'aménagements viaires :

« Avec l'arrivée de l'automobile en ville à partir de la fin du XIX^{ème} siècle, toute une série de projets sont proposés dès les années 1910 pour résoudre les problèmes de circulation dans l'ancienne capitale des Gaules. Marqués par des visées plus ou moins touristiques et monumentales, ils n'engagent cependant pas encore de véritables réflexions en termes de congestion ou de rentabilité. Ainsi dès la fin du XIX^{ème} siècle, mais surtout au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle, on voit apparaître un « vieux fantasme » dans l'esprit des aménageurs lyonnais, celui de doter la ville d'un magnifique réseau de routes et boulevards en corniche. Par ces boulevards accrochés au flanc des pentes, l'objectif était de relier les deux collines lyonnaises (Croix-Rousse et Fourvière), au destin lié mais parfois conflictuel » [Gardon, 2007 : 68].

Au-delà de ces projets « serpents de mer » et qui ne trouvent donc jamais à s'assouvir malgré des tentatives répétées en ce sens, d'autres initiatives vont plus concrètement influer sur l'urbanisme lyonnais de ce début de XX^{ème} siècle, particulièrement riche, et faisant même preuve d'un certain volontarisme vis-à-vis de l'agenda national. Son action à la tête de la municipalité lyonnaise s'est en effet traduite par la réalisation de nombreux équipements et infrastructures ainsi que par de grandes opérations d'embellissement et de construction de logements[316]. Elle apparaît donc à de nombreux égards nettement plus riche et complexe que l'aphorisme qui lui est fréquemment associé er voulant que l'urbanisme soit « le nom pompeux donné à la voirie »[317].

En effet, en tant que « membre très actif de la Société Française des Urbanistes (créée en 1911), participant aux travaux du Musée Social, haut lieu parisien de la réflexion urbanistique et sociale (section

[315] En plus de problèmes de salubrité notables, Charles Delfante et Agnès Dally-Martin se font ainsi l'écho des commentateurs de l'époque aux yeux de qui « « Lyon est victime de sa croissance humaine » engendrée par l'exode rural et l'arrivée d'ouvriers étrangers. Ces nouvelles populations occupent des espaces qui s'urbanisent dans le plus parfait désordre : la Guillotière, la Part-Dieu, Montchat, Montplaisir et Gerland se développent en mêlant habitat et industrie dans la plus grande confusion. C'est donc conscient de cette situation et animé par les idées de son temps, que le jeune Edouard Herriot, Lyonnais d'adoption (mais son père est né à Lyon), accepte le fauteuil de maire le 3 novembre 1905 » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 13].

[316] Dont notamment celle du quartier des Etats-Unis conçue par l'architecte Tony Garnier qu'Edouard Herriot a pris sous son aile.

[317] Aphorisme qui pour Charles Delfante et Agnès Dally-Martin, en plus de relever de la « boutade », est moins à considérer comme une conviction ancrée que comme « un propos désabusé dans la bouche d'un grand homme de plus de 80 ans » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 45].

Hygiène Urbaine et Rurale), Edouard Herriot décide de lancer la ville de Lyon dans l'aventure des « Plans d'Extension et d'Embellissement » (P.E.E.), alors que le projet de Beauquier et Siegfried n'est qu'en cours de discussion » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 16]. Bien que cette loi ne soit définitivement votée qu'en 1919, une « Commission du Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de la Ville » est alors mise en place, et « pilotée par l'Ingénieur en chef de la Ville, Camille Chalumeau » [Gardon, 2007 : 71]. Ce dernier, personnalité majeure de l'urbanisme lyonnais de la première moitié du XX^{ème} siècle du fait qu'il occupe ce poste jusqu'en 1940, laisse notamment derrière lui de nombreux plans d'urbanisme[318], dont ce « Plan d'Extension et d'embellissement de la ville de Lyon » de 1935. Bien que jamais officiellement approuvé il n'en a pas moins vu ses « grandes options » servir « de bases aux documents ultérieurs » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 19][319]. En effet, comme l'explique Sébastien Gardon, « ce plan, même s'il ne sera jamais véritablement validé, va permettre entre autres de dessiner des projets d'autoroutes urbaines qui seront parmi les premiers en France : le Boulevard de ceinture dans un premier temps, puis le Tunnel de la Croix-Rousse et l'Axe Nord-Sud (autoroute des bas-ports le long des quais du Rhône, entre le Tunnel de la Croix-Rousse et la future autoroute A7), qui permettront la traversée du trafic de transit Nord-Sud et Ouest-Est » [Gardon, 2007 : 76] (cf. *Figure 137).* C'est en effet à cette période qu'est planifiée la mise en oeuvre du « grand boulevard de ceinture », l'actuel boulevard Laurent Bonnevay, « […] premier boulevard périphérique français, bien qu'il n'en portait pas encore l'appellation. Construit entre 1928 et 1934 sur les anciennes fortifications de l'agglomération lyonnaise, il avait un gabarit exceptionnel pour l'époque (plateforme de 46 à 50 m) » [Gardon, 2007 : 76]. Cette opération emblématique, dont le caractère (auto)routier s'est d'ailleurs affirmé et renforcé au fil du temps, va en appeler d'autres :

« Sur les bases de cette première grande réalisation, d'autres projets à dimension métropolitaine se greffent au schéma d'aménagement routier lyonnais, que reprend à son compte le ministère des Transports dès 1935. Les constructions du Tunnel de la Croix-Rousse puis de l'axe Nord-Sud sont notamment programmées pour régler les enjeux de transit et de desserte autour de la ville centre et de ses liens avec les banlieues résidentielles » [Gardon et Meillerand, 2007].

Bien que ces différents projets formulés dans l'entre-deux-guerres n'aient été concrétisés qu'après la deuxième guerre mondiale, ils témoignent néanmoins du fait que « les dispositions de ces divers plans sont évidemment dominées par la voirie, d'une part parce que la circulation commence à devenir une préoccupation majeure des élus et d'autre part, parce qu'il faut ouvrir des terrains à l'urbanisation » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 20].

[318] A ce propos, si Tony Garnier, architecte en chef de la ville a eu la charge de la construction des édifices et équipements municipaux, et en tant qu'urbaniste la conception du quartier des Etats-Unis, Camille Chalumeau, a été pour sa part « […] chargé de la voirie nouvelle, de la structure de la ville […]. En tant qu'ingénieur de la voirie, c'est un adepte des grandes percées, des boulevards qu'il conçoit comme des rings à la germanique et comme des panoramiques » [Pelletier, 1999].

[319] Au final, « Lyon, première ville de France à s'être lancée dans l'aventure de la planification urbaine ne verra donc jamais son P.E.E. aboutir » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 19].

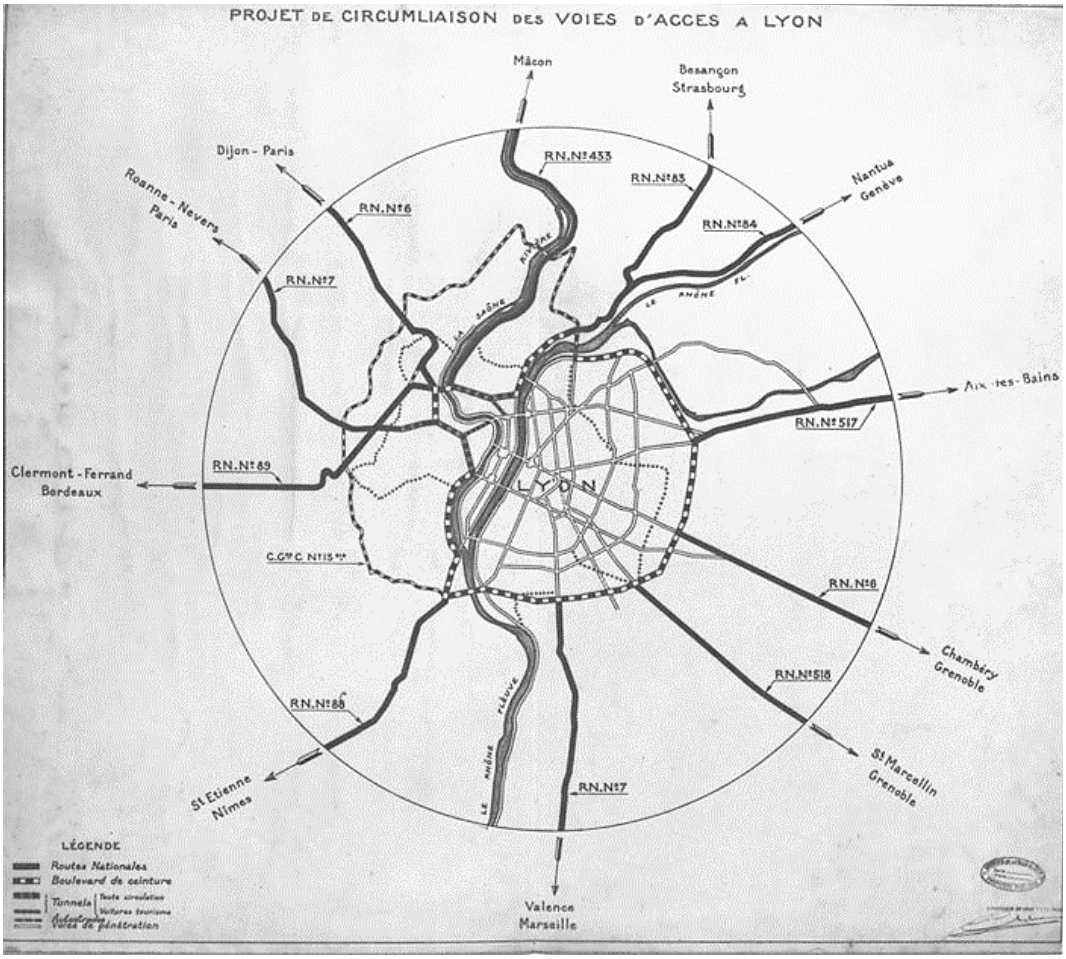


Figure 137 : Le « Plan de circumliaison des voies d'accès à Lyon » proposé par Camille Chalumeau en 1935 dans le cadre du projet de Plan d'Extension et d'Embellissement de la ville. De nombreuses infrastructures construites par la suite y apparaissent déjà figurées [Archives municipales de Lyon, 1999 : planche 17].

Au-delà des plans et des projets en eux-mêmes, c'est aussi à cette période que se mettent en place les organismes et dispositifs qui ont favorisé la poursuite de cet investissement sur le mode « routier ». Ainsi, et comme l'écrit Sébastien Gardon :

« A partir de 1935, une commission permanente d'étude des aménagements routiers de la région lyonnaise est d'ailleurs mise en place pour étudier le programme d'aménagement routier de l'agglomération lyonnaise. Elle comprend des membres des collectivités locales (Villes de Lyon et de Villeurbanne, Conseil Général du Rhône) et des membres des services déconcentrés de l'Etat. Elle examinera les projets d'infrastructures routières de la région lyonnaise jusqu'à la fin des Trente Glorieuses » [Gardon, 2007 : 77].

Cet auteur fait d'ailleurs plus généralement « l'hypothèse d'une certaine précocité, comme pour Paris, dans la prise en considération des enjeux de circulation dans la ville à Lyon, que ce soit au niveau des réflexions sur la circulation, la congestion, ou au niveau des aménagements routiers, avec les projets de tunnels et d'autoroutes urbaines. De même, il faut rappeler l'importance à Lyon de la prise en compte

des réflexions sur l'aménagement urbain » [Gardon, 2007 : 71]. Ces réflexions ne trouvent néanmoins pas dans l'immédiat matière à se concrétiser. Cette « effervescence sera interrompue par la Seconde guerre mondiale et l'avance de Lyon prise au cours des années 1930 se transformera en retard important à la fin des années 1950 » [Gardon, 2007 : 78], lors des dernières années du « règne » d'Edouard Herriot à la tête de la ville. Il y sera remplacé en 1957 par Louis Pradel qui à son tour impulsera une nouvelle dynamique pour la ville, dans un contexte où le développement automobile se présente désormais comme « irréversible » [Gardon, 2007 : 72].

L'évocation des mandats successifs de Louis Pradel à la tête de Lyon où il se maintient jusqu'à son décès en 1976, est aujourd'hui souvent associée à ses seules actions en faveur de l'aménagement d'équipements et d'infrastructures « lourdes » qui ont, en plus de leur nombre et de leur ampleur, durablement marqué la ville et les esprits, et aussi valu à cet homme empreint de modernité une tenace réputation de « maire-bétonneur ». Parmi celles-ci, deux en particulier se détachent, le fameux tunnel dit « sous Fourvière » et le Centre d'Echanges de Perrache, chacun censé participer à répondre à la « question récurrente de la desserte de la banlieue à partir du centre, en lien avec celle du transit et des possibilités d'arrêt à Lyon, sur lesquelles se focalisent les intérêts économiques » [Gardon, 2007 : 80]. La mise en œuvre des deux équipements précédemment cités est en effet articulée à la réalisation « de nombreux autres projets d'autoroutes urbaines » qui, « avec des noms de codes numérotés de LY1 jusqu'à LY1353, […] complétaient l'historique Boulevard de ceinture pour quadriller la ville, en reliant chaque grand équipement (gares, zone d'activité, de logements et aéroport, villes nouvelles, centres commerciaux, etc.) à tous les autres en quelques minutes de voiture » [Gardon, 2007 : 84].

Cette programmation lourde en infrastructures routières s'est parallèlement adossée à un important effort en matière de planification, à une époque où le besoin de commencer à penser les questions urbaines à plus grande échelle se fait sentir[320], ainsi qu'en témoignent les démarches initiées successivement depuis la fin des années 1950. Le premier acte en est le « Plan d'Urbanisme Directeur de la Région lyonnaise » (PUD), fondé sur un zonage strict des fonctions urbaines « selon les principes reçus de la Charte d'Athènes » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 25], et avec pour objectif de préfigurer des futures ZUP. Comme l'explique Charles Delfante, celui-ci reprend néanmoins bon nombre des préconisations formulées dans l'entre-deux-guerres en vue de les actualiser et remettre à jour :

[320] Ainsi qu'en témoignent Sébastien Gardon et Marie-Clothilde Meillerand : « Les arguments qui plaidaient en faveur de telles infrastructures sont à replacer dans le contexte de l'époque, où les réflexions sur le développement de l'agglomération lyonnaise sont particulièrement ambitieuses. On envisage alors une agglomération lyonnaise s'étalant sur plusieurs départements – débordant sur l'Ain, l'Isère et la Loire – reliée à des villes nouvelles - la « Ville Nouvelle de la Plaine de l'Ain » doit suivre celle de L'Isle d'Abeau – connectée à un aéroport international dont l'implantation vient d'être arrêtée. La population totale de cette nouvelle aire métropolitaine devait d'ailleurs, selon les études prévisionnelles, avoisiner les deux millions d'habitants pour l'an 2000, ce qui imposait la construction de zones d'habitations capables d'accueillir plusieurs dizaines de milliers de personnes – les quartiers de Bron Parilly, Montessuy, La Duchère, Les Minguettes, puis de Vaulx-en-Velin et Rilleux-La-Pape. Ces perspectives justifiaient la réalisation de connexions très fortes, comme les autoroutes urbaines, afin de relier efficacement et dynamiser tous ces pôles de développement » [Gardon et Meillerand, 2007].

« Le PUD du GU[321], dont le périmètre apparaîtra rapidement trop restreint, reprend des projets antérieurs (C. Chalumeau, J.-H. Lambert) non réalisés pour cause de guerre et innove dans la conception de l'occupation des sols (zonage), la sauvegarde des espaces naturels, la répartition des grands équipements, les tracés des grands axes routiers, etc. » [Delfante, 2009 : 12].

Celui-ci bien que publié en 1962 à l'initiative de l'Etat se voit immédiatement remis en question et n'est finalement jamais adopté. Pour Marc Bonneville, « la raison en est que dès 1962 l'Etat a désiré que la planification des grandes agglomérations soit reconsidérée dans le contexte beaucoup plus large d'une région urbaine étendue. Alors que le découpage de la France en 21 régions date de 1956, l'idée d'organiser la province autour de quelques grandes métropoles apparaît en 1962 avec la mise en place de la politique de l'Aménagement du Territoire et de ses institutions (création de la DATAR, des préfets de région en particulier). C'est dans cette optique qu'est entreprise en 1962, à l'initiative du Ministère de l'Equipement et de la préfecture du Rhône, l'étude d'un Plan D'Aménagement et d'Organisation Générale (PADOG) de la Région Urbaine de Lyon, à l'instar de ce qui avait été réalisé pour la région parisienne » [Bonneville, 1982 : 94]. Pensés cette fois à l'échelle du département du Rhône tout en incluant les cantons des grandes villes des départements limitrophes, les grands principes de ce plan tiennent dans la constitution d'une ceinture verte pour limiter l'urbanisation périphérique de Lyon et dans l'instauration de villes nouvelles destinées à absorber sa croissance. Bien que ce PADOG n'ait, lui non plus, jamais été approuvé, il pose néanmoins les bases de la création en février 1966 d'un schéma directeur de l'Organisation d'Etude d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyon – Saint-Etienne (OREAM) afin d'élaborer le Schéma d'Aménagement (SDAM). Il a finalement été adopté en 1970, et à l'échelle de la « métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble ». Ce travail a été effectué parallèlement au développement d'un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), document créé par la Loi d'orientation foncière de 1967, et plus centré sur la seule agglomération lyonnaise. Ce dernier, qui n'est approuvé que tardivement en 1969, se matérialise dans un premier temps par la publication en 1969 d'un « Livre blanc », pensé dans une optique de cohérence[322] avec les deux autres documents évoqués, ainsi que l'explique Marc Bonneville :

« L'examen des propositions du Livre blanc montre qu'il s'agit d'une adaptation des objectifs du SDAM à l'échelle réduite de l'agglomération lyonnaise, en leur donnant la précision nécessaire. En particulier il «endosse» l'hypothèse de la limite de l'accroissement urbain à un maximum de 1,7 millions d'habitants et celle de la réalisation du report de croissance au-delà du SDAU, en particulier dans les villes nouvelles » [Bonneville, 1982 : 97].

Parmi les orientations de ce plan en matière d'aménagement viaire, figure donc la mise en œuvre d'un « système d'autoroutes urbaines très développé permettant l'accès à la Part-Dieu, le bouclage de l'agglomération et la pénétration de neuf autoroutes radiales jusqu'à la couronne centrale. Ce schéma était alors présenté comme une combinaison intermédiaire entre les développements urbains en tache d'huile, en couronne et en radiales. Il insistait aussi sur les dispositions volontaristes à adopter en matière

[321] Institué en 1938, le Groupement d'Urbanisme de la Région Lyonnaise (G.U.) avait pour mission de travailler à la réalisation d'un plan d'urbanisme pour ce territoire, ce qu'il n'a réellement commencé à faire qu'à partir de 1946 [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 24].

[322] Une cohérence aussi assurée par le fait que ces documents ont été supervisés par les mêmes structures : « l'Agence d'Urbanisme de Ch. Delfante, en collaboration ou sous le contrôle de J. Meyer à la DDE » [Bonneville, 1982 : 97].

de programmation des équipements de transport, d'espaces verts, de contrôle des affectations foncières » [Bonneville, 1982 : 100].

En effet, comme déjà préfiguré dans le PADOG ainsi que dans le schéma directeur de l'OREAM, il est considéré que « la métropole régionale lyonnaise doit être organisée autour d'un centre fort, à dominante « tertiaire supérieur », disposant de tous les équipements nécessaires au bon développement économique de la région et pouvant ainsi se passer des recours systématiques à la capitale parisienne » [Autran, 2008b : 4]. Le quartier désigné pour jouer ce rôle est celui de la Part-Dieu, du nom de l'ancienne caserne militaire dont les terrains ont été rachetés par la municipalité en 1960. Celui-ci, d'abord pensé comme un futur quartier d'habitation, voit alors sa vocation changer de manière assez radicale. Ce dernier doit en effet « devenir le deuxième centre de la ville et en même temps centre de ressources pour toute la région. Ce quartier moderne va devenir le prototype en France des centres administratifs et tertiaires devant se construire dans les « métropoles d'équilibre ». Les études du quartier de la Part-Dieu vont se développer sur la base de ces grands principes. Parallèlement, les études du PADOG puis de l'OREAM sont entreprises et apportent leurs lots de préconisations » [Autran, 2008b : 4].

En conséquence, il est considéré que ce site stratégique, où il est aussi question de venir implanter la nouvelle gare de Lyon, doit bénéficier d'une importante desserte viaire, impliquant des restructurations dans le tissu urbain. Et parmi ces nombreuses voies rapides projetées (*cf. Figure 138*), « le projet le plus emblématique de cette période est sans conteste l'autoroute LY2, sorte de périphérique à l'intérieur du périphérique, reliant principalement le Centre d'Échange de Perrache au quartier de la Part-Dieu avec un prolongement au Nord sur Caluire. […] Pour accroître l'efficacité de cette nouvelle voie, de nouveaux échangeurs devaient être créés, notamment les centres d'échange du Fort Lamothe et du Fort Montluc pour permettre de relier LY2 au Centre d'Echange de Perrache, puis à LY6 et à l'autoroute des Alpes, l'A43 » [Gardon, 2007 : 87‑88] (cf. *Figure 138*).

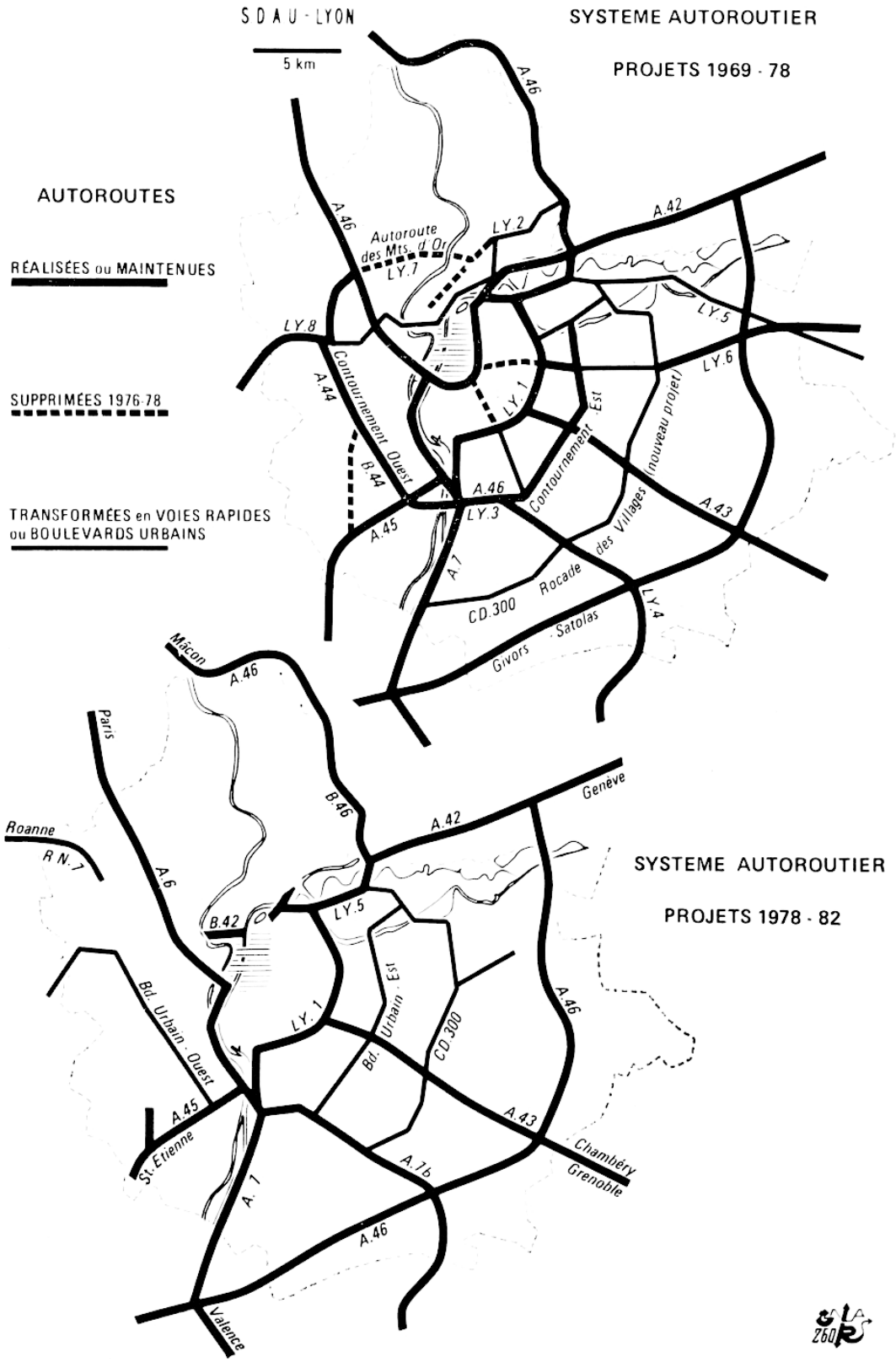


Figure 138 : Une évolution des projets autoroutiers à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise, montrant l'abandon progressif de la plupart des infrastructures autoroutières planifiées à l'intérieur du boulevard de ceinture Laurent Bonnevay, (ici indiqué « LY. 1 ») [Bonneville, 1982 : 99].

Bien que ces projets de voies ne se soient pour la plupart pas concrétisés, l'implantation de ce nouveau quartier a toutefois connu un certain nombre d'autres modifications substantielles par rapport au premier projet de 1967 conçu par Charles Delfante et l'architecte suisse Jean Zumbrunnen et alors empreint de principes d'inspiration moderniste de séparation des circulations (cf. *Figure 139*) :

« Spatialement, l'ensemble (bien intégré au plan Morand, il faut le redire) s'organise suivant un axe principal est-ouest de la Villette au Vieux-Lyon passant par la Préfecture et la Presqu'île. En d'autres termes, il s'agit vraiment d'un centre étendu pour Lyon, allant des voies ferrées à l'est à la colline de Fourvière à l'ouest, du Fort Lamothe au sud et aux Brotteaux au nord. L'axe principal est complété par un axe secondaire nord-sud : la rue Garibaldi dont les urbanistes entendaient faire les « Champs Elysées » de Lyon, du parc de la Tête d'Or à l'Université du Fort Lamothe. L'accessibilité fait l'objet d'une recherche particulière : étant dit a priori que les transports en communs, et en particulier le métro, doivent être prioritaires, les voies inter-quartiers sont des « autoroutes urbaines » et les voies de desserte utilisent les voiries existantes mises systématiquement à sens unique dont les carrefours sont aménagés pour éviter systématiquement tout « tourne à gauche », avec trémies pour les plus importantes » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 186‑187][323].

Mais, malgré cet abandon des autoroutes LY, « d'autres infrastructures routières importantes seront réalisées durant cette période, comme l'aménagement de trémies, notamment pour les accès du nouveau quartier de la Part-Dieu ou sur les quais du Rhône, ainsi que les aménagements modernes du boulevard périphérique. Principal axe permettant d'aller du Nord au Sud sur la Rive Gauche du Rhône, la Rue Garibaldi, sorte de « tuyau à bagnoles » [sic], élargie à 40 mètres et constituée de plusieurs trémies, symbolise à elle seule ces réalisations. Ainsi le centre directionnel de la Part-Dieu, aménagement majeur de ces décennies, avait été pensé comme structuré par quatre grandes voies à sens unique, autour du centre commercial : le Boulevard Vivier Merle, la Rue Garibaldi, la Rue Servient et la Rue de Bonnel » [Gardon, 2007 : 81‑82].

[323] Malgré son caractère nécessairement « daté », Stéphane Autran insiste néanmoins sur la « grande limpidité » d'un tel plan dont « les cheminements desservent des équipements organisés de manière logique et pertinente. Au niveau du « style » d'organisation, le plan de la Part-Dieu apparaît innovant dans sa manière d'adapter les équipements et architectures contemporaines dans un site urbain central. Contrairement aux « modernes », le plan ne renonce pas à la rue (le « plan libre »), ni à l'organisation en îlots plus ou moins ouverts. Inspirée en partie des « modernes », la déambulation des piétons se distingue par des itinéraires séparés des rues dédiées aux automobiles. Les boulevards plantés, la composition urbaine et ses perspectives, l'animation de la rue avec ses places sont de facture plus classique. Le quartier est donc multifonctionnel, composite avec des logiques empruntées à plusieurs courants et époques d'urbanisme, le tout intégré dans une trame « Morand » adaptée » [Autran, 2008b : 6-7].

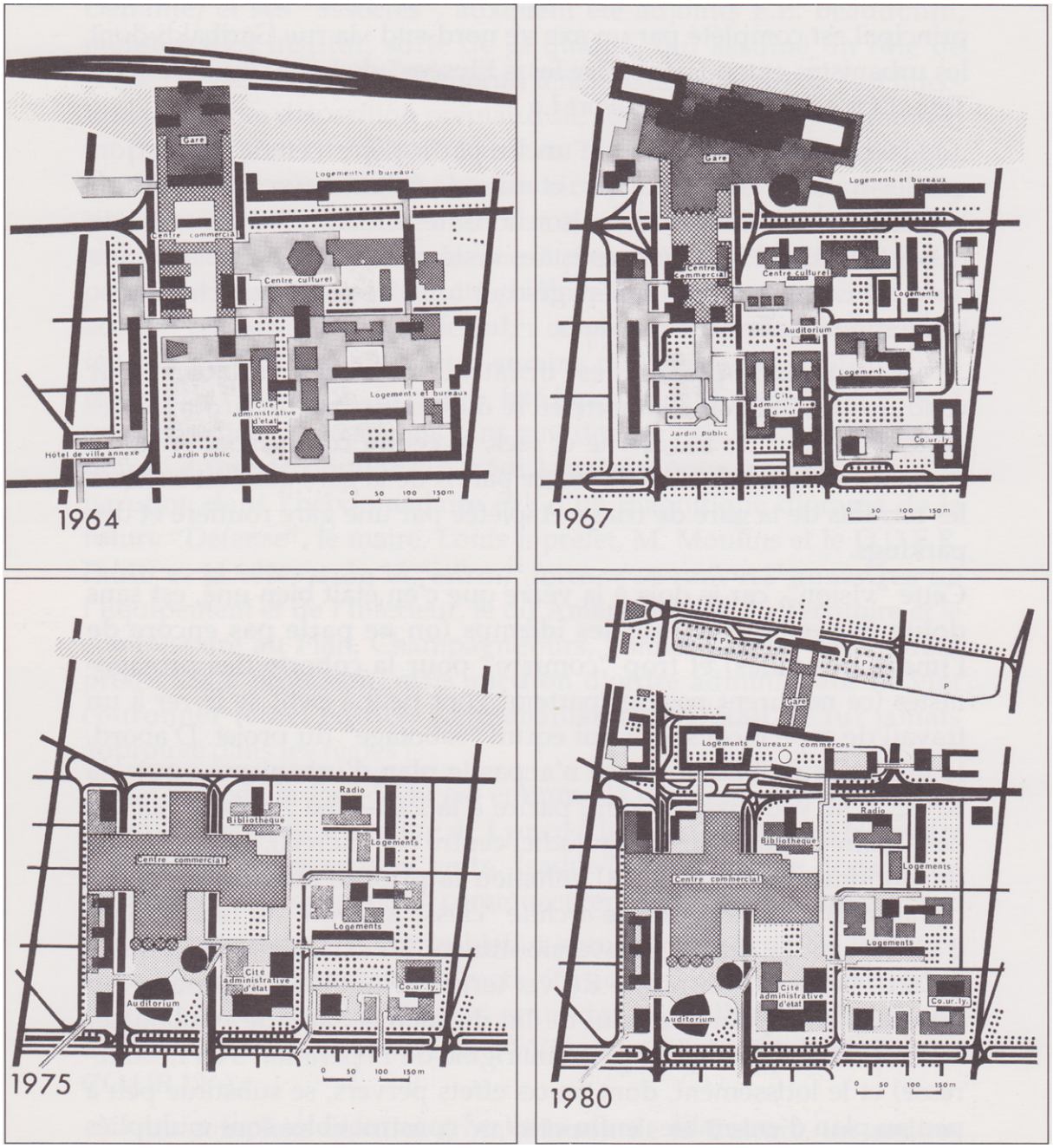


Figure 139 : Les évolutions connues par le plan d'urbanisme de la Part-Dieu. On constate le renforcement du caractère routier des infrastructures viaires entourant le quartier. A noter aussi la disparition puis la réapparition de la gare entre 1967 et 1980 au rythme des atermoiements de la SNCF [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 188].

Au-delà de ce seul cas particulier mais pour le moins emblématique de l'urbanisme lyonnais de cette époque de la fin des Trente Glorieuses[324], une évaluation *a posteriori* révèle que les destins des différents éléments constitutifs de ce réseau d'autoroutes urbaines apparaissent avoir été, à Lyon comme ailleurs, souvent contrariés[325] (cf. *Figure 138*) par une série de changements locaux (création de la Communauté Urbaine de Lyon – la COURLY - en 1969) et nationaux (crise économique synonyme d'un certain désengagement financier de l'Etat, montée en puissance des préoccupations environnementales et de sécurité routière…) qui correspondent dans les grandes lignes à la fin de la période « Pradel »[326, 327]:

« Malgré la multitude des projets engagés dès les années soixante puis réalisés la décennie suivante, les années soixante-dix représentent une période charnière au niveau de la conception des déplacements dans l'agglomération lyonnaise. D'une part malgré l'avancée des études, certains projets autoroutiers restent en suspens et ce jusqu'aux années quatre-vingt. D'autre part, un plan général de circulation de la Ville de Lyon est mis en place le 26 avril 1973 dans la lignée des procédures nationales établissant les plans de circulation. […] Ces premières inflexions sont toutefois à nuancer car elles ne seront confirmées pour certaines que dans les années quatre-vingt. Ainsi il faut rappeler que le plan de circulation avait principalement pour objectif d'augmenter la capacité circulatoire des voies. On reste donc dans une dynamique de vitesse et de croissance de la mobilité urbaine. De même dans l'esprit des décideurs de l'époque, le métro lyonnais est conçu pour être complémentaire avec l'automobile. Il s'agit surtout de libérer la voirie de surface au profit des automobilistes » [Gardon, 2007 : 90].

L'arrivée en 1976 de Francisque Collomb comme maire dont les inflexions s'inscrivent dans le nouvel esprit de l'époque marque ainsi un relatif changement de cap. Comme l'expliquent Charles Delfante et Agnès Dally-Martin , « il fait sienne les idées urbanistiques de ce temps qui est celui de la

---

[324] Et sans trop revenir dans l'immédiat sur l'histoire pour le moins tumultueuse de sa conception qui a vu les intentions initiales des concepteurs en faveur d'un quartier relativement mixte et ouvert se transformer progressivement et au fur et à mesure des projets en un secteur dominé par son centre commercial et organisé suivant une logique de distribution de plus en plus « insulaire » [Voir en particulier Delfante, 2009 ; et Autran, 2008b].

[325] Mais comme le souligne fort justement Sébastien Gardon : « Néanmoins, il faut noter que ces projets ne sont pas toujours véritablement abandonnés ni complètement rayés des documents d'urbanisme. Certains terrains qui leur étaient destinés peuvent être encore réservés. Ainsi une évolution à plus long terme montre qu'une partie de ces autoroutes urbaines LY des années soixante et soixante-dix sont devenues des rocades, des voies rapides ou des voies express dans les années quatre-vingt ou quatre-vingt-dix ou sont transformées aujourd'hui en boulevards ou voies urbaines » [Gardon, 2007 : 91-92].

[326] Constat qui pour Stéphane Autran peut aussi bien s'appliquer au quartier de la Part-Dieu, alors en cours d'achèvement de sa « première phase » : « La fin de la première phase du projet Part-Dieu correspond à peu près à la fin d'un règne : Louis Pradel décède en 1976, l'atelier d'urbanisme cède sa place en 1978 à l'agence d'urbanisme avec une équipe renouvelée. […] Lyon est équipée, modernisée, le quartier est un succès économique et fonctionne à peu près malgré la dalle sans grand intérêt. La Part-Dieu laisse un goût d'inachevé, étant souvent assimilée à son immense centre commercial. En cette période de disette économique, les chantiers s'achèvent sans que de nouveaux programmes soient lancés. La réflexion sur le devenir du quartier marque une pause. La gare TGV sera l'occasion de relancer les études. Le temps des utopies semble terminé… » [Autran, 2008b : 25].

[327] « En l'an 1976, année de la mort de Louis Pradel et du dynamisme urbain, Lyon change de cap » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 47].

gestion et plus de la conquête […] et il définit ainsi son programme : « Terminer les infrastructures modernes, mais sauvegarder le patrimoine ancien, mener une politique d'espaces verts tout en conservant l'industrie dans le tissu urbain, accueillir les grandes unités d'enseignements de recherche, de production déconcentrées à Lyon sans relâcher la mise en valeur des vieux quartiers, telles sont les gageures qu'ont choisies la Communauté Urbaine, la ville de Lyon et l'Agence d'Urbanisme de la COURLY ! » » [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 48].

De telles orientations sont néanmoins déjà visibles au cours des dernières années des mandats de Louis Pradel, avec en particulier l'opération de piétonisation des rues Victor Hugo et de la « République, pour ainsi former une sorte d'« épine dorsale » de la Presqu'île reliant ses deux places emblématiques des Terreaux et de Bellecour au Centre d'échanges de Perrache plus au sud. Cette réalisation alors présentée comme la plus longue rue piétonnière d'Europe (environ 2 km) s'est faite de manière concomitante avec les travaux de la première ligne de métro lyonnaise. Bien que relativement « volontaristes » ces aménagements ont toutefois été opérés dans une certaine « […] urgence et à l'économie, le budget nécessaire est ponctionné sur celui global du métro, la ville de Lyon ne voulant pas payer un surcoût » [Autran, 2008a : 15]. En effet, comme le constate Catherine Forêt, si elles participent bien d'une dynamique plus générale de « restauration des centres historiques (dont le Vieux Lyon) », ces opérations lancées dans les années 1970 relèvent « […] encore d'opérations ponctuelles (bien que prestigieuses), mobilisant les notions de « cadre de vie » ou de « reconquête patrimoniale des centres-villes » - et non pas de politiques dédiées à l'espace public en tant que tel » [Forêt, 2008c : 3]. C'est ainsi que le sujet de la rue de la République va rapidement revenir sur le devant de la scène face aux dégradations rapides qu'il connaît, dès 1988 dernière année de la mandature Francisque Collomb. Là encore, si « on ne parle toujours pas d'espaces publics, mais de « voie piétonne dévoyée » [Forêt, 2008c : 3], ce réaménagement va pour ainsi dire faire office d'acte fondateur de la politique lyonnaise d'espaces publics à laquelle nous allons maintenant nous intéresser.

b. Lyon et la construction itérative d'une politique à grande échelle d'amélioration des espaces publics : les « ans I et II » (1989-2008)

De l'avis de ses principaux acteurs (élus, techniciens, concepteurs) et analystes (journalistes, universitaires), la véritable naissance de la politique d'espaces publics de la ville de Lyon remonte ainsi à l'arrivée en 1989 de Michel Noir à la tête de la mairie de Lyon et de la Communauté Urbaine. En effet si, comme nous venons de le voir, les années 1970 ont bien marqué les prémices d'un « mouvement de réinvestissement de la rue au profit des piétons » [Forêt, 2008c : 3] autour d'un certain nombre d'opérations de piétonisation dont l'objectif a consisté notamment à favoriser l'activité commerçante de la Presqu'île, celles-ci ne relèvent pas encore d'une véritable politique d'ensemble en matière d'espaces publics. C'est dans cette voie alors relativement novatrice que Lyon va fortement s'investir au cours des décennies 1990 et 2000, dans un contexte plus général propice à la recherche de nouveaux modes de faire urbanistiques plus en accord avec la notion émergente de « projet urbain » déjà évoquée :

« Elu président de la communauté urbaine, le Grand Lyon, le maire conçoit alors le projet urbain comme un double enjeu social et technique dans l'agglomération qui se traduit par une volonté d'intégrer la demande sociale dans les projets d'aménagement urbain » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 101].

La spécificité lyonnaise tient dans le fait que cette création d'un regard et d'une sensibilité nouvelle sur ses espaces publics ne va pas tant être le fruit d'un réinvestissement de la ville « palimpseste », que d'une interrogation sur les possibilités de les mobiliser en vue de remédier aux problèmes connus par ses périphéries. Comme l'explique Catherine Forêt :

« C'est sans conteste parce qu'elle est née en lien avec la « crise des banlieues » et les politiques publiques qui en ont découlé, dans les années 80, que la démarche lyonnaise d'aménagement des espaces publics a à ce point prêté attention aux enjeux sociaux de la conception urbaine. Les personnages-clefs qui l'ont initiée se sont en effet rencontrés sur le terrain des Minguettes, à Vénissieux, peu après les premiers « rodéos » qui, secouant le pays tout entier, ont marqué le début de deux décennies d'émeutes et d'interventions sociales et urbanistiques en faveur des « grands ensembles » [Forêt, 2008a : 4].

Parmi ceux-ci, nous pouvons en évoquer quelques-uns de leurs représentants les plus « emblématiques » : Henri Chabert, alors adjoint chargé de l'urbanisme à la mairie de Lyon et à la vice-présidence de ce qui ne s'appelait encore que la COURLY avant de devenir « Grand Lyon » en 1991 et désormais Métropole de Lyon depuis 2015 (responsabilité qu'il a assuré durant deux mandats de 1989 à 2001, avant de parallèlement accéder à celle de président de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise entre 1995 et 2001) ; l'urbaniste Jean-Pierre Charbonneau, « son » conseiller technique pour les espaces publics au Grand Lyon et à la Ville de Lyon, et qui s'est progressivement imposé comme un « spécialiste de l'espace public à l'échelle nationale et bientôt internationale » [Forêt, 2008a : 6] ; ou encore Bruno Voisin, sociologue de formation, et qui a occupé dans les années 1980 un poste de chargé d'opérations à l'Agence d'Urbanisme – ce qui l'a amené notamment à travailler à la rénovation de différents grands ensembles (dont en particulier celui des Minguettes). Ce dernier s'est par la suite vu chargé de la mise en œuvre systématique d'analyses sociologiques préalables à toute opération de réaménagement d'espaces publics, une des caractéristiques fortes de cette politique d'espaces publics dont Catherine Forêt a mis en avant le fait qu'elle « repose

entre autres sur une attention exceptionnelle accordée aux usages de l'espace, aux dimensions sociales, culturelles et patrimoniales des lieux et des quartiers considérés » [Forêt, 2008a : 3]. Particulièrement actif dans la constitution d'une approche plus orientée « sciences humaines et sociales » de l'aménagement, Bruno Voisin jouera plus largement « […] jusque dans les années 2000 un rôle important de « passeur » entre les milieux de la recherche et ceux de l'urbanisme » [Forêt, 2008c : 15].

Cette dernière trajectoire individuelle s'inscrit dans le cadre d'une dynamique de conjonction plus large qui a pu s'opérer de la part des acteurs opérationnels avec les réflexions de chercheurs lyonnais en sociologie urbaine parfois regroupées sous le titre d'« école lyonnaise » [Forêt, 2008c : 4], et inversement. Dans la lignée d'Isaac Joseph notamment, ceux-ci ont cherché à interroger le rôle des espaces publics dans la ville, encouragés en cela « par les événements qui se déroulaient sous leurs yeux, aux portes du campus de Bron » [Forêt, 2008b : 15]. Ils répondent ainsi aux attentes de certains acteurs en place[328], « intéressé[s] par cette école lyonnaise de sociologie « pragmatique », qui ne se drape pas dans des postures théoriques ou critiques, mais « mouille la chemise » avec les acteurs de terrain » [Forêt, 2008c : 15]. Comme l'explique Catherine Forêt :

« Aussi innovante qu'elle apparaisse avec le recul, la décision politique de 1989 de travailler de manière forte, à l' échelle de l'agglomération, sur l'aménagement des espaces publics — ces espaces qui font « lien » dans la ville — ne tombait donc pas du ciel : elle avait été « préparée » par les émeutes urbaines qui, à partir de 1981, avaient occupé l'espace public local et national de manière spectaculaire, ainsi que par la richesse de la réflexion locale qui s'était développée dans la foulée de ces évènements » [Forêt, 2008c : 16].

Dans ce contexte local ainsi favorable à faire « le lien entre urbanisme et sciences sociales » [Forêt, 2008c : 15], l'autre élément fort venu participer à l'émergence de cette politique lyonnaise tient dans l'engouement, déjà évoqué, suscité par la politique d'aménagement urbain menée à Barcelone :

« L'idée que l'aménagement des espaces publics peut servir de levier de « recomposition urbaine » a également été nourrie par un exemple étranger, celui de Barcelone. Dès le début du mandat, Henry Chabert emmène Michel Noir voir ce qui s'est fait là-bas en la matière ; suivront ensuite divers voyages sur place des agents de la collectivité et des prestataires engagés dans la mise en œuvre de la politique voulue par l'exécutif. L'ampleur du changement culturel qui s'opère alors est aujourd'hui soulignée par nombre de professionnels de l'urbanisme, qui confirment à la fois l'importance du « modèle barcelonais » et le rôle pionnier que le Grand Lyon a joué, en France, dans la mise en place d'une telle politique » [Forêt, 2008c : 19].

Ces différents facteurs seront à l'origine d'une sensibilisation forte des élus comme des services techniques lyonnais à une meilleure prise en compte des enjeux relatifs aux espaces publics. L'enjeu de leur requalification va alors s'imposer comme une thématique commune à l'ensemble des documents

[328] Catherine Forêt évoque à cet égard les deux personnes aux commandes de « l'Agence d'Urbanisme de la Communauté urbaine : Jean Frébault et Jean-Pierre Aldeguer, respectivement directeur et directeur adjoint de l'Agence, qui vont œuvrer pour favoriser le lien entre urbanisme et sciences sociales » [Forêt, 2008c : 15]. A noter que c'est le premier cité, dont le nom est à Lyon fréquemment associé à la démarche de planification *Lyon 2010* qu'il a conduite de 1985 à 1988 (et sur laquelle nous reviendrons ultérieurement), qui a été à l'initiative de l'arrivée de Bruno Voisin à l'Agence d'urbanisme (entretiens BR n° 13 et 15 ; cf. *Tableau 8*, *supra*).

stratégiques et règlementaires produits par l'agglomération. Par cela, et « en mettant en place un projet urbain sur les espaces publics, les responsables politiques prennent acte de la détérioration des espaces publics lyonnais par l'omniprésence de l'automobile dans le centre-ville et par le vide des espaces extérieurs dans les quartiers sensibles de la périphérie » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 104]. Ils cherchent à offrir des réponses adaptées aux problématiques de ces différents territoires constitutifs de l'agglomération lyonnaise, au travers d'« une politique globale et trois mots d'ordre : solidarité d'agglomération, créativité, unité » [Forêt, 2008c : 19][329]. A l'instar de l'exemple barcelonais, on constate alors que cette politique d'espaces publics, passant pour être *a priori* une politique de « projets », ne s'est pas faite indépendamment d'une démarche stratégique d'ensemble, et renvoyant à l'idée de « projet de ville » ou « d'agglomération » :

« Cette politique d'espaces publics a en effet été conçue pour participer d'une « […] dynamique plus générale, qui vise la « qualité urbaine » et qui s'enracine dans le projet d'agglomération « Lyon 2010 »[330] : il s'agit à la fois de « valoriser la ville » pour être à la hauteur du statut de « métropole internationale » qu'elle revendique (le grand projet de la Cité internationale, sur les berges du Rhône, est amorcé) ; de renforcer la « solidarité d'agglomération » en affirmant une équité de traitement urbanistique entre les espaces centraux et les espaces périphériques (manière de répondre à la crise des banlieues) ; et de provoquer dans la population du Grand Lyon un sentiment d'appartenance à une même « cité », par des aménagements symbolisant une identité locale à la fois moderne et respectueuse du patrimoine urbain » [Forêt, 2008c : 4‑5].

Ainsi, en écho à la « référence » barcelonaise, l'un des premiers chantiers présidant à la mise en place de cette politique d'espaces publics voulue à la fois ambitieuse et cohérente sur l'ensemble du territoire est celui de la réorganisation institutionnelle des services techniques, marquée par la création d'un nouveau Service Espace Public. En effet, « il s'agit désormais de privilégier l'approche urbanistique,

[329] Trois mots d'ordre proposés et décrits par Jean-Louis Azéma, responsable du Service Espace Public, à l'occasion d'un entretien avec Catherine Forêt : « Les grands piliers de cette politique sont... d'abord un objectif clairement affirmé de solidarité. C'est le terme utilisé en 1989/90 : solidarité. Solidarité d'agglomération, c'est-à-dire : prendre en compte le caractère de cette agglomération, polycentrique. Polycentralité et présence de grands ensembles. Donc, travailler sur les grands ensembles en même temps que sur les grands espaces d'agglomération. Et travailler avec la même méthode et la même qualité pour, au bout du compte, donner aux grands ensembles des signes d'appartenance à une agglomération. Le deuxième point, c'est l'idée que l'on travaille sur la complexité de l'espace public et que c'est la création qui va permettre de résoudre cette complexité : c'est la qualité de conception des maîtres d'œuvre qui va permettre d'apporter des réponses intelligentes, avec des projets qui arrivent à résoudre ces contradictions-là, ces conflits. […] Donc solidarité, appel à la création, et le troisième pilier, c'est l'unité. On se lance dans une politique de réaménagement, on veut faire appel à la création…, et on doit réaliser des espaces publics lyonnais, grand-lyonnais. On n'est pas à Zurich, on n'est pas à Barcelone, on est à Lyon. […] Il y a donc une responsabilité de la maîtrise d'ouvrage : si on va chercher des maîtres d'œuvre, on ne va pas leur demander de tout réinventer ou d'inventer à notre place. […] » [Forêt, 2008c : 19-20].

[330] Lyon 2010 est une démarche innovante de prospective et de planification stratégique, lancée en 1984 à l'échelle de l'agglomération lyonnaise à l'occasion d'un colloque sur le thème « Demain l'agglomération lyonnaise », et qui aboutira en 1992 à l'approbation pour celle-ci d'un nouveau schéma directeur éponyme. Ce dernier met en avant la notion de « planification stratégique » et sa démarche a été largement diffusée et commentée dans le monde de l'urbanisme. Il est même progressivement devenu une véritable référence en la matière. A ce titre la revue *Urbanisme* a consacré en 2010 (n° 371) un dossier entier à cette expérience novatrice.

aux dépends de la très forte culture technique qui dominait auparavant. Pour cela, il faut s'organiser pour travailler de manière transversale, autrement dit favoriser la collaboration entre services. Et c'est l'une des missions du nouveau Service Espace Public » [Forêt, 2008c : 20]. A une approche de l'aménagement des espaces publics que l'on pouvait qualifier de relativement « sectorielle », et caractérisée par des interventions successives et pas toujours bien coordonnées de différents services techniques ayant chacun leur propre culture, logiques de fonctionnement et modes d'intervention, s'en est substituée une autre, se voulant à la fois plus centralisée mais dont la capacité d'action a dans le même temps été souhaitée comme transversale :

« Le Service Espace Public a été le bras armé de la politique d'espace public. Il avait à la fois pour rôle d'assurer la maîtrise d'ouvrage des opérations principales, et en même temps de diffuser la culture auprès d'autres services maîtres d'ouvrages en espaces urbains, comme le service Développement Social Urbain, les nouveaux quartiers, le service des déplacements… » [Jean-Pierre Charbonneau cité par Forêt, 2008c : 20].

« Positionné volontairement dans une « délégation générale au développement urbain », afin de renforcer l'idée que l'action sur l'espace public est un des outils de la recomposition urbaine » [Graziani et Magalon, 2000 : 15], ce choix de rattachement a permis à ce service de bien se distinguer de la Direction de la Voirie, plus traditionnellement technique. Au dire de certains des acteurs de l'époque, cette dernière, quoiqu'il en soit « très importante en nombre de salariés, budget et compétences » [Forêt, 2008c : 10], fonctionnait jusqu'alors de manière relativement « omnipotente » en tant que sorte « d'Etat dans l'Etat »[331]. Ces structures ayant fréquemment à travailler en collaboration, ce service a lui aussi été amené à évoluer. Par un jeu de « concurrence/émulation » [332] entre les deux et, comme le rapporte Gilles Mathieux, alors directeur du Service Etudes et techniques urbaines à la Ville de Lyon, « la Direction de la Voirie s'est elle aussi prise au jeu : son propre bureau d'études a intégré des concepteurs extérieurs (architectes, ou paysagistes urbains), pour renouveler la dynamique de création. La Voirie a quand même gagné en termes d'ouverture d'esprit, par rapport aux matériaux, par exemple, et sur l'idée de concevoir un espace de manière globale… » [Gilles Mathieux cité par Forêt, 2008c : 23]

Dans la lignée de cette substantielle recomposition des organigrammes des services techniques communautaires, d'autres changements importants ont aussi eu lieu au niveau de la conduite des projets afin de privilégier cette approche souhaitée plus transversale de l'aménagement urbain. C'est ainsi que du fait de cette maîtrise d'ouvrage forte, pour Catherine Forêt, « la « méthode lyonnaise » se caractérise en second lieu par le soin apporté à la programmation, phase préalable aux projets. L'intervention des concepteurs extérieurs est soigneusement préparée par la maîtrise d'ouvrage interne (en l'occurrence le Service Espace Public et les élus concernés), qui fournit des dossiers de consultation et des cahiers des

[331] Propos tirés d'une « interview » donnée par Pierre Pijourlet, alors ingénieur en chef et directeur adjoint des opérations à la direction de la voirie du Grand Lyon pour le site Millénaire 3 (http://www.millenaire3.com/interview/une-histoire-de-l-evolution-des-services-de-la-communaute-urbaine-de-lyon-vue-par-un-de-ses-agents, consulté le 17/02/2017).

[332] C'est ce qu'explique Pierre Pijourlet dans des propos tirés du même cadre : « Durant le mandat de M. Noir, les services urbains étaient en concurrence les uns avec les autres. Au service « espaces publics », on considérait que l'on conçoit et aménage, alors qu'en « dessous », la voirie réalise. Le patron de la voirie a un jour décidé que la voirie ne pouvait plus accepter ce fonctionnement. Il a embauché un architecte, chef de bureau d'études, suscitant une émulation qui a fini par faire ce qu'est la politique espace public du Grand Lyon, reconnue aujourd'hui ».

charges très riches sur les espaces considérés » [Forêt, 2008a : 3]. Le principe de « séparation stricte des rôles de maîtrise d'ouvrage et d'œuvre sur les espaces publics » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 105] se systématise alors, à mesure aussi que la première citée se « renforce ». Et, pour assurer un meilleur suivi et une coordination plus efficiente entre les différents acteurs, le pilotage des opérations est désormais assuré par un chef de projet unique au sein du service Espace Public. Se construit alors progressivement cette nouvelle fonction de « maîtrise d'ouvrage en espaces publics » qui sera pour beaucoup une des clés du succès de cette « méthode lyonnaise ».

Ce système a en effet aussi permis de faire appel à des concepteurs extérieurs dont les apports ont pu être mieux exploités par la fourniture de cahiers des charges très cadrés et fournis, participant à une meilleure distinction entre ce qui relève du programme, dont la définition est à la charge de la collectivité, et ce qui relève du projet spatial, sous la responsabilité du/des concepteur(s)[333]. Cet appel aux compétences extérieures va par ailleurs s'accompagner d'un renouvellement des profils des équipes de maîtrise d'œuvre, à travers notamment le recours de plus en plus fréquent aux paysagistes[334] en parallèle à « l'émergence de nouveaux métiers : éclairagistes, plasticiens, designers spécialisés dans l'espace public… » [Forêt, 2008c : 20].

La mise en cohérence des interventions et des « produits » (matériaux et mobiliers urbains) que vont être amenés à mobiliser ces différents concepteurs dans le cadre de leurs interventions s'accompagne progressivement d'une forme de rationalisation des moyens et outils dédiés à cet enjeu. L'exemple du concours international lancé en 1990 pour le choix d'une ligne entière de mobilier urbain qui soit à la fois adapté aux usages et symboliquement unitaire sur toute l'agglomération est représentatif de cet objectif [voir Forêt, 2008e]. Mais la concrétisation la plus aboutie de cette démarche d'ensemble visant à offrir un cadre de référence partagé par toutes les personnes amenées à intervenir sur les espaces publics lyonnais réside certainement dans la publication du fascicule intitulé *Le vocabulaire des espaces publics. Les références du Grand Lyon* [Service Espace Public, 1994]. Celui-ci formalise ainsi toute une gamme de matériaux à préconiser dans les aménagements sur la base d'un principe général de

[333] Ce point nous est expliqué plus en détail par Bruno Voisin : « Il s'agissait, au lieu de laisser la bride sur le cou aux paysagistes ou aux services techniques pour intervenir sur l'espace public, de distinguer clairement ce qui relevait du programme (le rassemblement et l'explicitation des volontés publiques présidant aux aménagements envisagés) et du projet (la réponse globale proposée par un concepteur — architecte ou paysagiste — à partir de ses savoir-faire et de sa créativité propre). Il s'agissait d'enrichir le contenu des programmes, de hausser le niveau des exigences de la collectivité, de monter progressivement en qualité et en cohérence pour des aménagements qui concernaient aussi bien l'hypercentre que les centres des communes périphériques ou les quartiers sociaux en DSU » [Forêt, 2008a : 13].

[334] Nous pouvons citer à l'appui de ce constat les propos de Jean-Louis Azéma, directeur du service Espace Public du Grand Lyon depuis 1992 : « « Nous avons travaillé avec Michel Corajoud, Alain Marguerit, Michel Desvigne… Ils sont encore là, même s'il y a des nouveaux aujourd'hui, notamment les équipes locales : Ilex, avec Guéric Péré, In Situ, Anne-Lise Tardivon et Emmanuel Chabert, pour ne citer qu'eux… (…) Alain Sarfati, qui a fait la Rue de la République, est un architecte, et Drevet est un architecte aussi… Mais globalement, les paysagistes ont mieux tiré leur épingle du jeu dans cette politique-là, parce que je pense qu'ils étaient mieux armés pour appréhender la question de la transversalité des espaces publics, la prise en compte des différentes échelles, de l'interdépendance des échelles les unes dans les autres, sur le plan culturel, sur le plan de leur formation […] le paysagiste, dont la formation prend en compte toutes les échelles, depuis le grand paysage jusqu'au détail, a su plus rapidement que les architectes travailler l'espace public » » [Jean-Louis Azéma cité par Forêt, 2008b : 75-76].

« simplicité », dont un des effets a été de participer à donner une véritable « identité » à ces espaces publics lyonnais. Comme l'explique Jean-Pierre Charbonneau :

« La volonté de travailler à l'échelle de tous les quartiers de l'agglomération, sur toutes les typologies de sites, a conduit à privilégier la conception d'un grand nombre de projets simples, aisément réalisables, et à un coût supportable pour la collectivité plutôt que de mettre l'accent sur quelque opération prestigieuse. Curieusement, cette stratégie ajoutée à l'utilisation d'un vocabulaire commun à tous les concepteurs a eu pour conséquence la création involontaire d'une sorte de style lyonnais fait d'une certaine sobriété, d'un refus de l'ostentation et du superflu, d'une recherche visible d'aller à l'essentiel et de rechercher la qualité d'usage » [Charbonneau, 2000 : 49].

Pour accompagner et diffuser cette volonté d'abord politique de fonder une culture commune et partagée de l'espace public sur tout le territoire de l'agglomération lyonnaise, une série de documents stratégiques qui portent sur la valorisation du cadre de vie ont en effet été élaborés :

« Le Plan Presqu'île (1990) permet de libérer le cœur de l'agglomération de l'automobile pour le rendre plus vivant ; le Plan Lumière initié en 1989 propose une lecture nocturne de la ville mettant en valeur à la fois son patrimoine exceptionnel et ordinaire ; le Plan Bleu (1991) prend en compte les cours d'eau et les berges de l'agglomération. La trame verte et le Plan vert régional, la Charte de l'écologie urbaine (1997) et le Plan des déplacements urbains s'inscrivent dans le même dessin […] La requalification des espaces publics de l'agglomération s'impose alors comme thématique commune à ces documents stratégiques » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 103‑104].

Du fait de cette imbrication forte entre projet politique et outils de sa mise en œuvre[335], Yannis Tsiomis et Volker Ziegler évoquent l'idée d'un véritable « projet urbain sur les espaces publics » à propos de ce que nous avons jusqu'ici évoqué sous le seul terme de « politique ». Celui-ci a, à leurs yeux disposé « de trois leviers concordants pour lui donner une suite opérationnelle : le renouvellement de l'action publique, de ses dispositifs décisionnels, de l'organisation technique et de la distribution des acteurs ; la réforme des modes de fabrication de l'espace public s'appuyant sur une meilleure connaissance de la ville et de ses habitants; une approche différente de la mobilité, soucieuse de réduire la part de l'automobile dans les déplacements, et par conséquent dans l'espace public » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 104]. Si les premiers et deuxième volets ont été, au moins partiellement abordés, le troisième portant sur les articulations entre la politique d'espaces publics et celle des transports et déplacements nécessite d'être précisé. Pour Yannis Tsiomis et Volker Ziegler « le troisième levier est donné par une réorientation de la politique des transports soucieuse de renverser le processus de démolition des espaces publics provoqué par l'installation d'infrastructures lourdes en ville dans les années soixante et soixante-dix » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 107]. Malgré la poursuite des investissements dans le domaine des transports publics au cours des années 1990, ainsi que la réorganisation des déplacements de la Presqu'île tel que préfigurée dans le plan qui lui a été spécifiquement consacré[336], les transformations opérées dans le

[335] Comme cela a pu être dit par ailleurs, « […] l'action menée en faveur de l'aménagement des espaces publics s'inscrit dans le cadre d'une réflexion générale qui fonde la politique d'urbanisme du Grand Lyon [Graziani et Magalon, 2000 : 23].

[336] Un plan Presqu'île qui s'articulait autour des quatre leviers suivants : « nouvelle offre de transports en communs, créations de parkings, maîtrise de la circulation et du stationnement automobile et enfin politique volontariste d'espaces publics […] » [Gras *et al.*, 1995 : 127].

paysage urbain lyonnais ne se sont toutefois pas accompagnées d'un changement manifeste des pratiques en la matière. De fait :

« […] les habitudes lyonnaises évoluent finalement peu sous la municipalité Noir. Certes, la réalisation de 6000 places de stationnements souterrains dans la période 1990-1995 soulage l'encombrement de l'espace public, d'autant plus que les parcs de stationnement font l'objet d'une recherche esthétique associant artistes et designers au projet de parc en sous-sol comme à celui de l'espace public en surface. Mais ils sont surtout construits au cœur de l'agglomération, ce qui n'encourage guère les Lyonnais à laisser leurs véhicules chez eux. L'élaboration du Plan des déplacements urbains de 1997 repose sur un constat alarmant : avec trois millions de déplacements en automobile par jour, Lyon est menacée d'asphyxie » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 107‑108].

La mise en œuvre de ces plans comptant notamment sur la poursuite de l'investissement en faveur des modes doux et le maintien de l'effort sur les lignes « lourdes » de types « métro » et par la suite, « tramway » - dont il est reconnu que la conception « […] n'est plus tant un projet de transport qu'un projet urbain » [Reigner *et al.*, 2013 : 122] -, permettront d'aboutir à des réponses plus « probantes » à ce niveau. En effet, les résultats des *Enquêtes Ménages Déplacements* de 2006 mettront en avant le fait que l'agglomération lyonnaise (en compagnie de l'agglomération lilloise) voit sa « mobilité voiture »[337] diminuer, et ce, pour la première fois depuis que ces enquêtes existent [CERTU, 2007][338]. Nous n'irons pas plus loin dans l'établissement de ces liens souvent implicites entre cette évolution des pratiques de déplacements des « grands lyonnais » et la mise en œuvre de cette politique d'espaces publics.

Plus transversalement, le véritable succès du dispositif mis en œuvre s'exprime de la manière la plus évidente par la quantité impressionnante d'aménagements qu'il a finalement permis de réaliser : plus d'une centaine rien que sous la municipalité Noir et pratiquement trois cents à la fin du mandat d'adjoint d'Henry Chabert en 2001 [Charbonneau, 2001 : 43]. Parmi cette première centaine, que Jean-Pierre Charbonneau associe à la première phase de la politique d'espaces publics et qu'il propose dès lors de qualifier d'« an I » [voir en particulier Charbonneau, 2001], la plupart des aménagements réalisés tendent à s'inscrire « dans une logique de reconquête et de requalification d'espaces publics existants, mais dégradés, inconfortables ou inadaptés aux usages. Elle concerne les sites majeurs de l'agglomération, en commençant par les espaces symboliques que sont les rues et les places du centre de la Presqu'île, pratiquées par les habitants de l'agglomération entière, mais aussi les sites en périphérie, les espaces extérieurs des grands ensembles, les noyaux villageois et d'autres lieux de centralité » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 129]. Dans la continuité des précédentes en termes de méthodes, les opérations suivantes, correspondant donc à la « deuxième génération » d'espaces publics réalisée sous la municipalité de Raymond Barre (1995-2001), ont néanmoins innové en intégrant de nouvelles dimensions. C'est ainsi que « par la mise en place du tramway[339], l'aménagement des espaces publics se

[337] Valeur correspondant au nombre moyen de déplacements en voiture effectués par une personne au cours d'un jour ouvrable.

[338] A une échelle plus fine, il s'agit d'une diminution forte de la circulation dans l'hypercentre, d'une stagnation aux portes de Lyon-Villeurbanne, et d'une augmentation aux limites de l'agglomération lyonnaise, comme le montre un rapport de suivi évaluatif du PDU de l'agglomération lyonnaise [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise et SYTRAL, 2013a : 12].

[339] Réseau dont les deux premières lignes ont été inaugurées en 2001 et qui en compte aujourd'hui cinq.

pose désormais à une échelle supérieure, il concerne la voirie et les sites propres de transports en commun » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 129]. De ces deux périodes émergent donc finalement assez peu d'aménagements de rue marquants, hormis des opérations « hors-normes » sur des espaces de prestige, comme le réaménagement évoqué de la rue de la République conçu par l'architecte-urbaniste Alain Sarfati (1995) confortant son caractère d'espace piéton de représentation, ou ceux justement liés à cette arrivée du tramway, comme sur l'avenue Berthelot (2001) ou sur le boulevard des Etats-Unis (2009).

C'est ainsi qu'en matière de premier bilan de cette constitution et des évolutions successives de cette politique d'espaces publics de l'agglomération lyonnaise, l'aspect le plus marquant qui ressort de ces deux premiers « âges », pour continuer à s'appuyer sur le phasage proposé par Jean-Pierre Charbonneau, semble être son mode de constitution de type « incrémental » autour de l'idée d'une amélioration en continu de la qualité des espaces publics[340]. C'est en effet au fil du temps et des expériences plus ou moins fructueuses[341] que les différents éléments constitutifs de cette politique ont pu être construits et affinés dans le but de constamment améliorer aussi bien la démarche en elle-même que les produits qu'elle a permis de générer. Comme le note Catherine Foret, c'est même une des caractéristiques fondamentales de la « méthode lyonnaise » que de revendiquer clairement « le pragmatisme et l'expérimentation comme modes d'accroissement des savoirs (« inventer en marchant », « mener de front actions et réflexions », « tirer les leçons de l'expérience »…) » [Forêt, 2008a : 3]. A ce titre, si l'« an I » a pu représenter aux yeux de Jean-Pierre Charbonneau « une période de tâtonnement, de découverte, de conflits, d'engagement » [Charbonneau, 2001 : 1], l'« an II » a alors été pour lui celui de « l'explication des questions, des méthodes » [Charbonneau, 2001 : 3]. Si pour le premier l'originalité a été « […] de mener de front les opérations sur l'espace public et la mise en place des instruments appropriés » au travers d'un « processus empirique de va-et-vient entre action et réflexion, validant ou invalidant les démarches testées, notamment en termes de participation des habitants » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 129], le second a pour sa part correspondu à ce que d'autres ont associé au « temps de l'émergence d'une discipline : l'aménagement de l'espace public. Cette discipline s'appuie sur une ingénierie et une maîtrise d'ouvrage compétentes en la matière dans les services techniques, sur un vivier de concepteurs architectes et paysagistes reconnus ou montants, sur des prestataires extérieurs spécialisés dans la médiation et les différents registres de la concertation, et enfin sur la formation des métiers et de l'activité de recherche et d'évaluation des expériences en cours à l'INSA de Lyon. En France, la reconnaissance du travail effectué se traduit par de nombreuses publications qui traitent des espaces publics lyonnais. Certains voient déjà émerger « L'Ecole de Lyon », tout comme ils parlaient de l'exemple

[340] Ce type de méthodes « itératives » représente par ailleurs pour Jean Häentjens, le propre des approches stratégiques créées et mises en œuvre par ces « villes-stratèges » :« Cette invention a été très progressive et très empirique. Les stratégies n'ont pas toujours été formalisées, ni même dessinées. L'irrationnel et l'imaginaire y ont pris une part importante. Elles se sont souvent, au départ, contentées d'agir sur quelques points de leur système qui semblaient particulièrement sensibles. […] Ces stratégies se sont affinées avec le temps. Elles sont passées d'un *urbanisme de produits et de « coups »* – équipements de prestige, quartiers d'affaires ou technopoles – à un *urbanisme du lien* visant à renforcer les complémentarités entre les différentes fonctions de la ville » [Haëntjens, 2010b : 15].

[341] Parmi ces « ratés », est souvent cité l'exemple de l'opposition des habitants au réaménagement de la place de Trion, qui a entraîné la systématisation des « enquêtes d'usages » en amont des projets ; les populations n'ayant pas été suffisamment pris en compte lors de la conception de cette place [pour plus d'informations voir Forêt, 2008a : 18].

de Barcelone quelques années auparavant. Mais cette période de consécration est aussi une période de généralisation de la méthode » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 129][342]. Ainsi, au-delà du volontarisme politique initial qui a permis son lancement, le succès connu par cette politique tient donc également au fait qu'elle a été maintenue dans les grandes lignes malgré les changements de mandature et par-delà les sensibilités politiques hétérogènes des deux maires qui ont succédé à Michel Noir à la tête de la Mairie de Lyon et de la Présidence du Grand Lyon : Raymond Barre (1995-2001) et le socialiste Gérard Collomb (2001-…). Néanmoins, et en particulier au cours des trois mandats de ce dernier à la tête de la ville et de l'intercommunalité, des changements importants sont survenus au sein de cette politique d'espaces publics pour lui permettre d'évoluer et de répondre à de nouveaux enjeux ; des transformations sur lesquelles nous souhaitons maintenant revenir.

Dès le début des années 2000 Jean-Pierre Charbonneau exprimait en effet son souhait d'arriver à se prémunir de la tentation d'un « an III » qui serait celui « des méthodes parfaitement connues, des questions finement analysées, des projets maîtrisés : un temps où l'on produira de la transformation juste parce que l'on saura le faire bien, même si cela ne répond plus à une nécessité sociale, urbaine ou culturelle » [Charbonneau, 2001 : 3]. D'autres acteurs rencontrés dans le cadre de ce travail et témoins pour certains de la constitution de cette politique d'espaces publics, ont également fait part du constat de son relatif « essoufflement » voire d'un « étiolement » de la méthode au cours des années 2000[343], et ayant de fait impliqué son renouvellement[344]. Sans affirmer que les changements qui ont effectivement eu lieu fassent directement écho aux constats et inquiétudes exprimés par Jean-Pierre Charbonneau, il n'en reste pas moins que certains des éléments « emblématiques » de cette politique d'espaces publics lyonnaise - car presque toujours mis en avant dans les publications qui lui ont été consacrés – se sont vus remis en cause, voire même carrément amendés pour certains. C'est *a fortiori* le cas du Service Espace Public lui-même, ou encore de la systématisation déjà évoquée des « enquêtes sociologiques » préalables

[342] Pour Jean-Pierre Charbonneau, la méthode lyonnaise se différencie néanmoins de l'expérience barcelonaise sur le fait qu'elle n'a pas souhaité confier la conception du mobilier urbain au concepteur du site notamment dans une perspective de réduction des coûts d'aménagements (entretien BR n° 16, cf. *Tableau 8*, *supra*). Un constat qu'il avait déjà eu l'occasion de développer par ailleurs : « Je pense qu'il n'y a pas d'homogénéité dans l'espace public de Barcelone, chaque projet est différent, chaque concepteur aussi. Mais il y a une politique globale. A Lyon, il y a plus d'homogénéité. Mais ce n'est pas une valeur en soi, c'est un choix stratégique. Nous avons travaillé avec le même mobilier urbain partout, le même vocabulaire des sols. Ce n'était pas le cas à Barcelone, même si cela commence à le devenir depuis quelques années. Cela étant, homogénéité veut seulement dire un certain nombre de règles simples, de principes. Ensuite, chaque projet se nourrit du contexte du lieu » [Jean-Pierre Charbonneau dans Texier, 2006a : 257].

[343] Même si d'autres, toutefois plus minoritaires parmi les acteurs rencontrés se sont néanmoins vivement opposés à ce constat, en faisant en particulier valoir le fait que l'idée de « méthode lyonnaise » continuait « à avoir du sens » (entretien BR n°18, cf. *Tableau 8*, *supra*).

[344] Des éléments déjà sensibles au travers de ce témoignage d'Olivier Frérot alors directeur de l'Agence d'urbanisme de Lyon, issus du rapport de Catherine Forêt sur l'histoire du Service Espace Public : « La collectivité a réalisé des percées, il y a un bon niveau de savoir, de l'organisation, du professionnalisme, de belles prestations, c'est bien fait…. Et puis la ville est riche. Mais est-elle toujours au top des villes françaises et européennes ? On s'est peut-être installé dans un certain confort, dans une certaine routine du bien faire. On n'invente plus, ou beaucoup moins me semble-t-il. Il y a moins de créativité. Mais c'est très difficile d'être toujours en train de se renouveler. Il faut aller chercher des créatifs, se remettre en jeu… Donc vous avez des pauses. Je pense que l'on est sur un palier » [Olivier Frérot cité par Forêt, 2008c : 24].

à chaque aménagement. Néanmoins, et par contraste avec l'importante « médiatisation » dont cette politique d'espaces publics a pu faire l'objet au cours des décennies 1990 et 2000, les inflexions connues par celles-ci à l'orée des années 2010 nous ont paru avoir fait l'objet de nettement moins d'analyse et de commentaires[345]. C'est pourquoi, dans les paragraphes à venir et comme nous avons déjà commencé à le faire, nous serons amenés à nous appuyer de manière nettement plus fréquente que dans le cas londonien sur différents extraits de nos entretiens qui nous ont aussi aidé à comprendre la teneur de ces récentes évolutions[346].

En effet, bien que certains des acteurs rencontrés aient qualifié la fermeture du Service Espace Public de véritable « drame » (entretien BR n° 16, cf. *Tableau 8*, *supra*), nous n'avons pour notre part pu trouver qu'une seule publication en faisant explicitement mention. Sous le titre, « La fin d'un service, la pérennité d'une politique », ce document - justement consacré à présenter les archives constituées sur ce service - évoque cette disparition des organigrammes communautaires de la manière suivante :

« En 2009, le Service Espace Public disparaît de l'organigramme du Grand Lyon, et son savoir-faire est redistribué au sein de nouveaux services. Cette suppression marque la fin d'une expérience initiée sous la présidence de Michel Noir, par la suite confirmée par Raymond Barre puis Gérard Collomb. L'action du SEP est pourtant loin d'être démentie, puisque la Direction de l'Aménagement la prolonge aujourd'hui. Ses acquis perdurent et sont complétés, comme en témoigne l'actuel projet de réaménagement des Rives de Saône » [Catin, 2013 : 11‑12].

Rencontré dans le cadre d'un de nos entretiens, un des anciens acteurs majeurs de la constitution de cette politique a ainsi fait part de son sentiment : la « méthode lyonnaise » qu'il avait participé à mettre en place aurait fini par perdre son caractère « innovant et inventif » pour progressivement se transformer en un « type lyonnais », de plus en plus « normé » en termes de « partition de l'espace », évoquant à cet égard l'exemple du tramway (entretien BR n° 16, cf. *Tableau 8*, *supra*). Un article inscrit dans le champ de la critique urbanistique et architecturale et portant un regard à la fois rétrospectif et transversal sur ce qui y est qualifié d'« odyssée de l'espace public lyonnais », retranscrit bien cette idée d'une sorte de fin d'« état de grâce ». Tranchant avec le relatif « unanimisme »[347] dont les aménagements d'espaces publics lyonnais avaient pu faire l'objet au cours des décennies précédentes, certains éléments qu'il contient viennent clairement faire écho à cette idée d'une méthode qui se serait progressivement « figée » :

« La culture de l'espace public des années Noir s'est progressivement transformée, dans les nouveaux aménagements en un académisme de bon ton. Concepteurs et entreprises déclinent machinalement un vocabulaire pseudo-minimaliste et consensuel. Les intérêts de la filière convergent vers la facilité et la rentabilité, en tirant les projets vers des solutions éprouvées. Une forme d'alliance tacite s'est instaurée entre l'ingénierie locale, les entreprises du secteur, les hommes de l'art et le politique

[345] Même si certaines réalisations, telles que le réaménagement des Berges de Rhône en particulier, ont connu un succès retentissant dépassant largement les frontières de l'agglomération, nous y reviendrons.

[346] Rappelons toutefois que les éléments méthodologiques relatifs à leur recueil ne seront véritablement donnés que dans la troisième partie de ce cinquième chapitre.

[347] Il convient néanmoins de rappeler qu'il y eut des voix plus dissonantes notamment dans le monde de la recherche sur cette politique d'espaces publics, et portant notamment sur le fait que les différenciations spatiales induites par une telle politique tendent aussi souvent à conforter des différenciations sociales préexistantes [voir en particulier Betin, 2001].

pour favoriser un « style d'aménagement récurrent et familier ». Les entreprises locales s'adaptent et finissent par imposer leurs savoir-faire, les concepteurs réfléchissent moins, et tout cela est surencadré par le Grand Lyon, qui assure la qualité des réalisations par une avalanche de prescriptions qualitatives à travers son « Référentiel de conception et de gestion des espaces publics »[348]. Finalement les projets coûtent plus chers, tout en étant plus banals » [Sonnette, 2014 : 35‑36].

A une identification plus poussée des motifs ayant présidé à cette refonte des organigrammes communautaires, nous préfèrerons prolonger ces interrogations sur leurs conséquences en matière de production d'espaces publics, et sur les perspectives ainsi dessinées d'une potentielle « troisième génération » de ceux-ci. Le très médiatisé aménagement des berges de Rhône (2007) semble à divers égards, et de manière concordante avec l'avis de différentes personnes interrogées à ce sujet (entretiens BR n° 14, 17 et 25, cf. *Tableau 8*, *supra*), pouvoir constituer, à l'interface entre « aboutissement », « prototype » et « acte fondateur », une sorte de « projet-charnière »[349]. Reprenant des éléments des méthodes mises en place avec le Service Espace Public (d'ailleurs lui-même Maître d'Ouvrage du projet), telle l'enquête sociologique préalable (entretien BR n°15, cf. *Tableau 8*, *supra*), il nous semble également préfigurer, de par certaines de ses caractéristiques tant programmatiques que projectuelles d'une hypothétique « nouvelle génération » d'aménagement d'espaces publics lyonnais. Historiquement centrée sur les « points » (les places) et les « surfaces » (parcs), cette politique semble désormais tendre, à l'image de l'aménagement des Berges de Rhône, à intégrer une dimension plus « linéaire » (entretien BR n° 14, cf. *Tableau 8*, *supra*), et laissant ainsi plus généralement entrevoir les prémices d'un renouvellement de la place qu'elle accorde à la rue. Au travers de cette opération que nous présenterons brièvement, il sera donc aussi question d'évoquer certaines des évolutions récemment connues par la politique lyonnaise d'espaces publics.

[348] Document produit conjointement par trois services de la Communauté Urbaine du Grand Lyon (direction de l'eau, de la propreté et de la voirie) en remplacement du document intitulé « Le vocabulaire des espaces publics. Les références du Grand Lyon », produit en 1994 par le Service Espace Public. Ces documents ont pour vocation de donner des indications sur les matériaux, végétaux et techniques constructives à préconiser dans les aménagements en fonction de divers critères techniques et esthétiques.

[349] Dans un autre registre Stéphanie Sonnette propose quant à elle dans l'article de *Criticat* précédemment cité une périodisation en trois « actes » de cette politique d'espaces publics, chacun symbolisé par un projet-phare : l'« Acte I : la ville relookée des années 1990 » correspondant aux différents aménagements réalisés sur la Presqu'île, l'« Acte II : les Berges de Rhône, nouvelle carte postale d'une ville festive », et enfin l'« Acte III : *River Movie*, la ville scénarisée des années 2010 », faisant cette fois référence au récent réaménagement des berges de Saône [Sonnette, 2014].

c. Vers la perspective d'une troisième génération d'espaces publics plus « verts » et « linéaires » dans la lignée de l'aménagement-« charnière » des Berges de Rhône ?

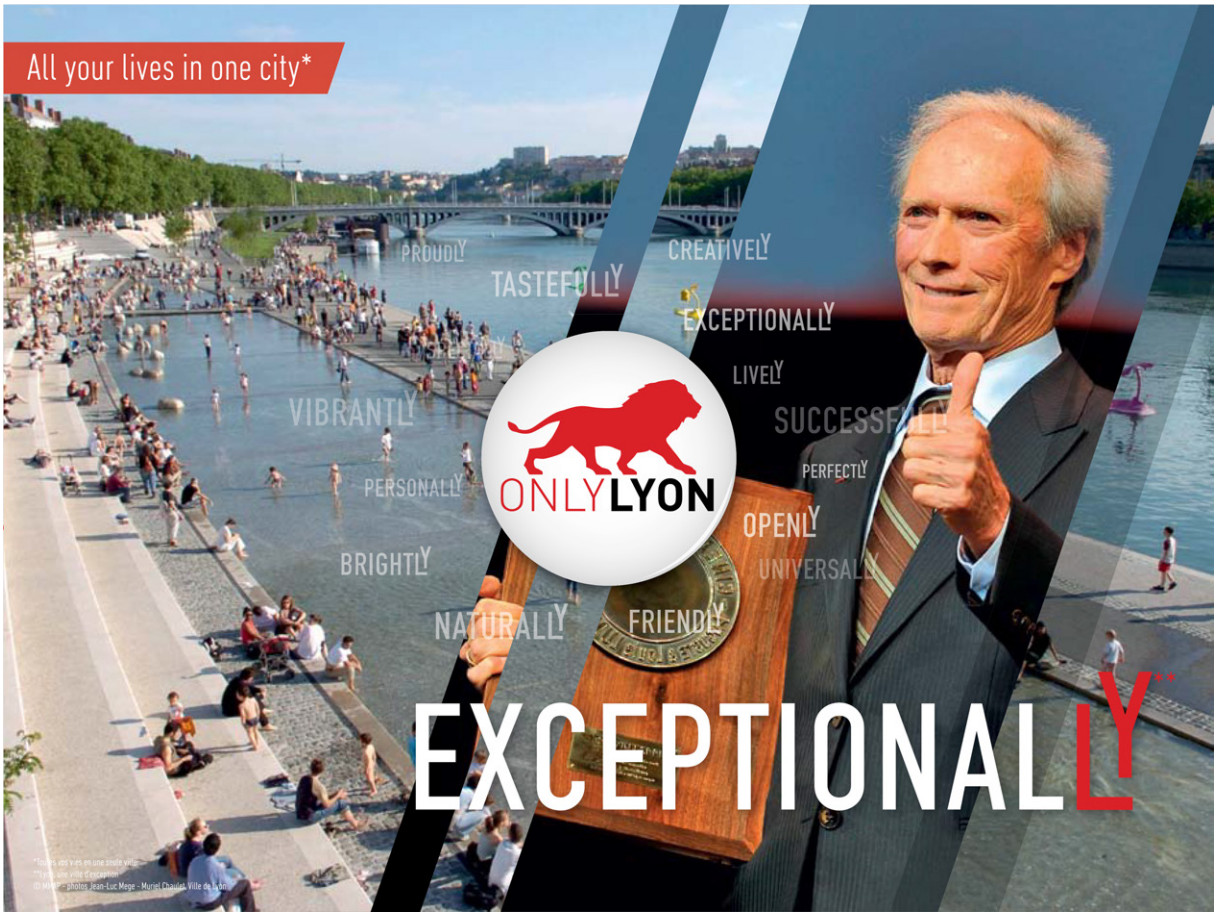


Figure 140 : Les Berges de Rhône et Clint Eastwood : mise en dialogue d'une star mondiale du cinéma et d'un espace public au service de la promotion de l'agglomération lyonnaise à l'international (http://www.onlylyon.com/, consulté le 17/02/2017)[350].

[350] Le choix d'une telle illustration ne va pas sans faire écho à ce commentaire de Stéphanie Sonnette : « Les berges envahies par une foule joyeuse sont devenues l'icône de la ville, carte postale un peu plus fraîche que la cathédrale de Fourvière ou les ruelles du quartier Renaissance de Saint-Jean. Elles s'affichent sur tous les documents de communication et servent la stratégie de marketing territorial dont Lyon se targue d'avoir été la première ville à se doter » [Sonnette, 2014 : 38]. Dans le même ordre d'idée et s'appuyant sur les travaux de la géographe Maria Gravari-Barbas, Emeline Comby envisage cet aménagement comme inscrit dans une plus vaste « reconquête rhodanienne lyonnaise », dont les dynamiques « […] fluvio-urbaines incarnent en tout point la ville festive et postmoderne « caractérisée par une prolifération de noyaux consciemment stylisés ou historicisés […], des « tableaux architecturaux » relativement indépendants et autonomes, chacun proposant un « thème » différent ou des types différents de loisirs et de divertissements » » [Maria Gravari-Barbas cité par Comby, 2013 : 40].

Amorcée en 2002 et inaugurée en 2007, l'opération des Berges de Rhône a été conçue par un groupement de maîtrise d'œuvre composé de l'agence de paysagisme *In Situ* (mandataire) accompagnée de l'agence d'architecture *Jourda* et de l'atelier de conception lumières *Coup d'Eclat* (co-traitants). Elle a constitué, de par l'affluence massive qu'elle a générée, une sorte de « micro-évènement » à l'échelle de la ville et de l'agglomération dont elle a reconfiguré la « géographie » matérielle et symbolique[351] avant de progressivement en devenir la « vitrine » en tant qu'élément incontournable des documents de communication produits par la ville et l'agglomération (*Figure 140*). Cet aménagement a transformé l'espace des bas-ports du Rhône, alors largement occupé par le stationnement automobile[352], en un vaste espace de loisirs et de promenade de 5 km de long reliant les parcs de la Tête d'Or au nord et de Gerland au sud. C'est désormais un espace entièrement dédié aux modes de déplacements doux, consacré à la détente et agrémenté d'une offre en services et équipements en conséquence, prenant notamment appui sur les nombreuses péniches amarrées. Bien qu'à de nombreux égards inscrit dans la lignée des savoir-faire accumulés à Lyon en matière d'aménagements d'espaces publics, la qualification de « charnière » associée à ce projet découle du fait qu'il revêt également certains aspects relativement inédits par rapport au profil-type des aménagements d'espaces publics antérieurement produits dans le cadre de la politique d'espaces publics lyonnaise. A ce titre, deux d'entre eux apparaissent d'emblée particulièrement manifestes :

- son caractère éminemment linéaire,
- sa forte intégration de la question de la nature en ville, articulée ici autour d'un double objectif de végétalisation des berges et de constitution d'une trame verte et bleue à l'échelle de l'agglomération.

La montée en puissance de ces deux dimensions au sein de l'agglomération ressort tout particulièrement d'une publication récente réalisée sous l'égide de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise dans la perspective de servir de référent à sa participation au programme de recherche POPSU Europe déjà évoqué sur le thème de « la marche et le partage de l'espace public »[353]. Rédigé par le sociologue Bruno Voisin en collaboration avec le directeur général adjoint de l'agence, François Bregnac, deux acteurs « historiques » de la politique d'espaces publics du Grand Lyon, ce rapport au demeurant « peu connu » de l'aveu même de ses auteurs (entretiens BR n° 14 et 15, cf. *Tableau 8*, *supra*), vise à la promotion de la notion de « liens urbains » en faisant référence aux différents « espaces de nature, de culture, de fonctionnalité, physiques, immatériels ou imaginaires qu'il faut identifier pour

[351] Le projet a été présenté par les élus comme par la presse quotidienne sur le registre de la « réconciliation » et/ou de la « reconquête » d'une ville avec « son » fleuve.

[352] A noter que pour pouvoir « libérer » cet espace du stationnement qui le caractérisait depuis les années 1950, deux principaux parkings souterrains de substitution ont été construits.

[353] L'engagement du Grand Lyon dans le programme de recherche POPSU Europe sur le thème des « nouveaux modèles d'aménagement de l'espace public : la marche et le piéton, et le partage avec les autres modes de déplacements » est d'ailleurs aussi signalé dans ce paragraphe introductif. De nombreux passages de ce document peuvent se retrouver dans le chapitre consacré à Lyon dans la publication qui en a résulté, laissant entrevoir que les ambitions de l'agglomération lyonnaise correspondent aux préoccupations auxquelles ce programme tente d'apporter des réponses et qu'elle a aussi certainement su tirer de cette mise en regard de plusieurs expériences autour de la place de la marche en ville et plus généralement des mobilités pour fonder une nouvelle vision du territoire [voir Valentin et Bregnac, 2011].

donner un sens nouveau à l'espace public de l'agglomération lyonnaise » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 32]. A ce titre, la définition de cette notion de « liens urbains » y est déclinée dans un vocabulaire à portée plutôt « opérationnelle » en tant qu'« itinéraires (piétons-modes doux) faisant l'objet d'un aménagement spécifique (du plus léger au plus lourd) qui s'inscrivent dans le maillage du système de mobilité globale de l'agglomération » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 32].

De telles perspectives font par ailleurs plus largement écho au constat posé dans ce rapport sur le fait qu'« à Lyon la rue se partage, mais encore de façon rigide et trop fonctionnelle » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 28]. Pour pallier cela, et si « dans une première phase, on a agi sur les « points » (les places) et sur les « surfaces » (les parcs) ; aujourd'hui ce sont les « lignes » de la ville, le réseau de voirie qui devient l'objet d'une autre mobilité et d'une transformation » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 28]. C'est ainsi que pour ces auteurs, un premier jalon à leur mise en œuvre a déjà été préfiguré par cette opération des Berges de Rhône, tant celle-ci marque à leurs yeux une rupture avec bon nombre d'opérations d'espaces publics précédentes :

« A Lyon et dans l'ensemble de l'agglomération lyonnaise, on assiste depuis une dizaine d'années à un renouvellement en profondeur des interventions sur les espaces de la ville. Cette nouvelle approche se situe au croisement des nouvelles exigences d'urbanité et d'une recomposition des mobilités en lien avec le développement durable. L'opération clef est l'aménagement des Berges du Rhône, exemplaire à bien des points de vue. […] Il ne s'agit pas d'un aménagement ponctuel de place ou de parc, mais d'un véritable projet d'ensemble qui fait lien au sein de la ville, tout en s'inscrivant dans le développement durable. C'est en quelque sorte une nouvelle façon de tisser la ville, qui trouve aujourd'hui des prolongements dans les autres grands projets de l'agglomération (Gerland, Confluence, le Carré de Soie, et les opérations de renouvellement urbain de la Duchère, Vaulx-en-Velin, Rillieux ou Vénissieux), et ceux des Rives de Saône et plus largement les grandes liaisons vertes de l'agglomération » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 4].

Dès lors, cet aménagement des berges du Rhône semble témoigner d'inflexions de la politique lyonnaise d'espaces publics, en faveur d'une attention plus générale apportée à leur capacité à générer de la linéarité et en relation avec la prise en compte des usages et attentes qui leur sont associés. Un autre aspect relativement novateur de ce projet et qui découle en grande partie de cette dimension « linéaire », renvoie pour sa part à sa composition « séquencée ». L'opération des Berges du Rhône a en effet été conçue autour de huit séquences à la fois continues et distinctes en lien avec les usages et pratiques attendus et espérés sur chacune d'entre elles. Celles-ci se sont notamment caractérisées par différents degrés de « minéralité » et de « végétalisation » afin de mettre en adéquation la dimension plus ou moins « urbaine » ou « naturelle » de leur aménagement avec les caractéristiques des quartiers traversés. Ce parti pris a donné lieu à ce qui pourrait être qualifié de « gradation végétale nord/sud ».

A ce titre, la réflexion qui a pu être développée autour de l'intégration de certains enjeux relatifs à une meilleure intégration de la « nature en ville » par l'intermédiaire de cet aménagement d'espace public nous amène alors à la seconde caractéristique relativement « novatrice » pouvant lui être associée : sa dimension végétale. Revendiquée dès la conception du projet, cette dernière a par ailleurs été renforcée au cours de la phase de concertation, en réponse à certaines critiques exprimées par les

populations vis-à-vis du caractère jugé encore trop « minéral » de la proposition initiale. De plus, et à une autre échelle, ce projet s'inscrit aussi plus généralement dans une perspective de constitution d'une trame verte et bleue au sein de l'agglomération et à ce titre affichée dans le Schéma de Cohérence territorial [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010b : 46‑48]. La conjonction de ces échelles renvoie ainsi assez directement aux attentes sociales des habitants de l'agglomération lyonnaise en la matière, telles qu'elles ont pu être identifiées par Emmanuel Boutefeu :

« Pouvoir marcher le long d'un réseau maillé qui développe des modes doux de déplacement entre les parcs et les squares, offre des ambiances urbaines apaisées, augmente les zones de contact à une nature n'apparaissant pas comme (trop) transformée par l'homme, telle est la demande des citadins qui soulignent à l'envi que la marche est l'activité reine pour accéder à la nature » [Boutefeu, 2009 : 36][354].

Au-delà de ces deux dimensions relatives au renouvellement d'un intérêt en faveur d'aménagements plus linéaires et à la montée en puissance des enjeux associés à l'intégration de la nature en ville dans une optique de génération de « liens urbains », d'autres caractéristiques de l'opération des Berges de Rhône renvoient aussi à d'autres tendances émergentes ou déjà à l'œuvre dans la politique d'espaces publics lyonnaise.

Ainsi, et de par ses aménagements non seulement « différenciés » au sein même de l'opération - en lien avec le principe de « séquençage » adopté -, mais surtout « différenciants » par rapport aux espaces voisins du fait de l'introduction de nouveaux matériaux, essences végétales et types de mobilier urbain[355] qui l'ont accompagné, cet espace est donc amené à assez fortement se « distinguer » de ceux alentour. De tels parti pris d'aménagement participent de fait à marquer son caractère littéralement « extra-ordinaire »[356] par opposition aux espaces relevant eux plus du registre de la « proximité ». Il est ainsi ressorti de certains de nos entretiens, tant avec des techniciens qu'avec des maîtres d'œuvre travaillant pour le Grand Lyon, (entretiens BR n° 22 et 25, cf. *Tableau 8*, *supra*) la perception d'une tendance au renforcement de la différenciation du traitement apporté aux espaces suivant leur statut[357]. Cela se traduirait par le fait qu'aujourd'hui les différents acteurs impliqués dans des aménagements d'espaces publics « emblématiques », (que ce soit pour leur valeur patrimoniale à proprement parler ou pour la simple « grandeur » de l'investissement urbanistique, architectural et paysager dont ils font l'objet) comme celui des Berges de Rhône, tendraient ainsi de plus en plus souvent à « revendiquer l'emploi de nouveaux matériaux » se démarquant des référentiels communs (entretien BR n° 22, cf. *Tableau 8*,

[354] Une dimension également visible dans le document traitant des liens urbains, où la catégorie des « liens de nature » fait partie des typologies de liens urbains envisagés, en intégrant d'ailleurs cet aménagement des Berges de Rhône [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 40].

[355] Pour certains directement induits par les spécificités du site : la contrainte de résistance aux crues a ainsi déterminé le choix d'essences végétales spécifiques.

[356] Des spécificités « physiques » dont on peut par ailleurs constater qu'elles s'accompagnent d'un mode de gestion lui aussi à part, car comme le précise Stéphanie Sonnette : « douze agents Veolia sont affectés au site en été sept jours sur sept, dont cinq agents en continu » [Sonnette, 2014 : 37].

[357] Même si dans une autre perspective, et comme le constate à juste titre Catherine Forêt, « les Berges de Rhône constituent à certains égards […] un nouvel exemple de cette continuité : sobriété et prédominance de la pierre sous différentes formes caractérisent cet espace imaginé 17 ans après les premières réflexions du « Groupe technique de suivi Espace public » » [Forêt, 2008d : 14].

supra)[358]. Une telle situation n'est néanmoins pas complètement nouvelle et peut également apparaitre comme étant d'une certaine manière constitutive de la politique lyonnaise d'espaces publics dont le but initial « ne consistait pas à favoriser l'uniformité des espaces de l'agglomération, mais, au contraire, à favoriser les éléments d'identification pour produire entre tous les aménagements une forme de familiarité qui donne un sens à leur ensemble » [Azéma, 2001 : 189][359]. Ce constat tranche néanmoins avec le principe d'« égalité de traitement » entre les territoires qui a constitué l'un des fondements de cette politique et qui amène alors à plus largement s'interroger sur sa pérennité[360]. On pourrait ainsi émettre l'hypothèse que la « disparition » du Service Espace Public des organigrammes communautaires a participé à accroître les marges de manœuvre laissées aux acteurs de la production urbaine, notamment dans le choix des matériaux employés.

Aussi, le profil d'aménagement en « bandes » utilisé sur les berges du Rhône afin de différencier non seulement espaces de détente et espaces de mouvement, mais aussi à l'intérieur de ces derniers les aménagements destinés aux piétons et ceux dédiés aux autres modes doux, nous a aussi semblé entrer en résonnance avec une autre crainte revenue de manière assez transversale au cours de nos entretiens. Celle-ci s'est souvent exprimée au travers du terme de « tranche napolitaine » par les différents interlocuteurs qu'il nous a été donné de rencontrer[361] (entretiens BR n° 15, 16 et 22, cf. *Tableau 8*, *supra*). Cette expression renvoyant au fait que l'actuelle prise en compte des besoins liés aux différents usages et modes de déplacements tendrait de plus en plus systématiquement à s'opérer par l'intermédiaire d'une addition de « sites propres » dans les aménagements. Le développement de cette logique de réponse leur paraît induire un dommageable accroissement des formes de partitions au sein des espaces publics, et nécessitant alors de plus en plus de place pour leur fonctionnement. Ce « spectre » d'une prolifération des modes de « partage par division » évoqués lors du *Chapitre 3* renvoie aussi à une tension visible au

[358] Le technicien interrogé citant notamment les opérations des Berges de Rhône, de la place des Jacobins, de la place des Tapis et de la rue Garibaldi à l'appui de ses propos.

[359] Comme le fait remarquer Catherine Forêt, « C'est ce qu'affirme déjà la délibération du 25 mars 1991, par laquelle est lancé un nouvel appel d'offres auprès de concepteurs spécialisés. A côté « des interventions particulièrement travaillées sur les espaces majeurs de l'agglomération » (référence aux travaux programmés avec de grands architectes et designers sur la rue de la République et la place des Terreaux), qui se font « par des maîtrises d'œuvre classiques à la suite de consultations et de concours », il est nécessaire, « en ce qui concerne les interventions courantes, répétitives, de faible importance sur le continuum des espaces, « de donner une identité à l'aménagement urbain de la cité, à travers une maîtrise d'œuvre et la définition d'une politique de traitement de l'espace urbain. Il convient donc de créer une technicité, une doctrine et un langage de l'espace public de l'agglomération, à travers une continuité d'actions sur des espaces individuellement limités, mais dont la répétition marque profondément l'ambiance et l'image du paysage urbain » [Forêt, 2008d : 5].

[360] La perspective ressentie d'une sorte de fin de cet « idéal communautaire » par l'aménagement n'allait pas sans poser question à certains des techniciens rencontrés : l'un d'eux reconnaissant par certains aspects la pertinence de cette idée de rompre avec ce qui pouvait être parfois perçu comme une certaine forme de monotonie, en aménageant les lieux de manière plus différenciée et sensible aux éléments de contexte des lieux traités, tout en s'interrogeant néanmoins sur la « pertinence de laisser les clés de la ville aux aménageurs et aux concepteurs » (entretien BR n° 22, cf. *Tableau 8Tableau 8*, *supra*).

[361] Ce terme est aussi présent dans le rapport sur les « liens urbains » où est évoquée l'idée que la « mixité de l'aménagement de la rue […] ne doit plus se définir comme une « tranche napolitaine » par des traitements dédiés des différents modes et par des équipements spécifiques dédiés à la voiture, aux TC et aux piétons » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 26].

sein du bilan évaluatif du PDU de l'agglomération lyonnaise de 2005. Il y est reconnu que « l'engouement pour les aménagements sur les berges du Rhône, l'ouverture de nouveaux espaces publics, le développement de la marche à pied, le renouveau de la pratique du vélo constituent autant de signes forts d'un consentement des citadins à la politique menée en faveur d'un meilleur partage de la voirie » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise et SYTRAL, 2013b : 14]. Mais, en termes d'enjeux, ce rapport met toutefois en avant le fait qu'il y a « lieu de réfléchir à l'évolution des politiques d'aménagement pour passer de la simple notion de partage de la voirie à celle plus globale de partage de l'espace public » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise et SYTRAL, 2013b : 15].

C'est ainsi que plus largement, pour les auteurs du rapport évoqué sur les « liens urbains », « après une politique d'excellence sur les espaces publics majeurs et de représentation de la ville, le Grand Lyon engage une réflexion sur les espaces publics fortement pénalisés par l'automobile, avec une ambition de reconquête pour des modes de déplacements doux » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 4]. Dans la perspective d'une mise en application plus large de cette notion dans l'agglomération lyonnaise, ceux-ci identifient un certain nombre de manifestations allant dans le sens de cette nouvelle logique, et pour bon nombre directement en phase avec la nécessité identifiée de « repenser en profondeur le rôle et le statut de la rue dans la ville d'aujourd'hui » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 27][362]. L'ensemble de ces éléments nous invite dès lors à nous intéresser davantage au contenu à portée plus opérationnelle de ce rapport, au-delà de sa seule référence transversale à l'opération des Berges de Rhône dont nous avons traité jusque-là.

Concernant alors la manière dont ces « liens urbains » peuvent justement être transposés à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, une première « esquisse » en est proposée dans la deuxième partie du document en tant qu'« essai de territorialisation de ces tendances sur le territoire de l'agglomération lyonnaise, en faisant l'hypothèse que cette requalification de l'espace public de la ville peut s'effectuer sous la forme de liens. Des liens pour redonner une cohésion à la ville fragmentée par la hiérarchisation des réseaux de déplacements, mise à distance de la nature et de l'art » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 2].

Ces différents liens urbains sont ensuite déclinés suivant les fonctions qui leur sont attribuées (desserte de secteur central, desserte ou irrigation d'une polarité urbaine locale, parcours historique à forte composante patrimoniale, desserte d'un grand site naturel ou pénétrante verte, promenade écologique périurbaine), la manière dont ils sont aménagés à travers la cohabitation entre les modes de déplacement (cohabitation ou ségrégation des modes, part de l'espace laissée à chacun…) et les ambiances recherchées (à dominante végétale, minérale ou mixant les deux). Ceci débouche finalement sur un essai de typologie de ces liens urbains à chaque fois illustrée par un ou plusieurs projets, réalisés

[362] Apparaissent à ce titre cités : « la reprise des très gros ouvrages routiers des tunnels », « la reconquête des rives des fleuves, collecteurs de circulations et de stationnement automobiles », « la pacification et l'embellissement de grands axes de l'hypercentre », « l'insertion réussie des lignes fortes de transports en commun », « la mise en oeuvre du réseau « modes doux » avec une requalification des voies », « le déploiement de dispositifs spécifiques de circulation modérée » et enfin, « la mise en place de continuités vertes et de liaisons « nature » reliant les sites naturels et les parcs » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 5]

ou non. C'est ainsi que sont dégagés dans l'agglomération lyonnaise cinq « exemples-types » de liens urbains : les berges du Rhône et de la Saône, les « espaces piétonniers », les « zones de rencontre », les « boulevards », les « agrafes », dont l'articulation doit permettre d'aboutir à un « réseau continu à trois composantes » : « liens de nature », « liens d'intensité urbaine » et « agrafes » (cf. *Figure 141*).

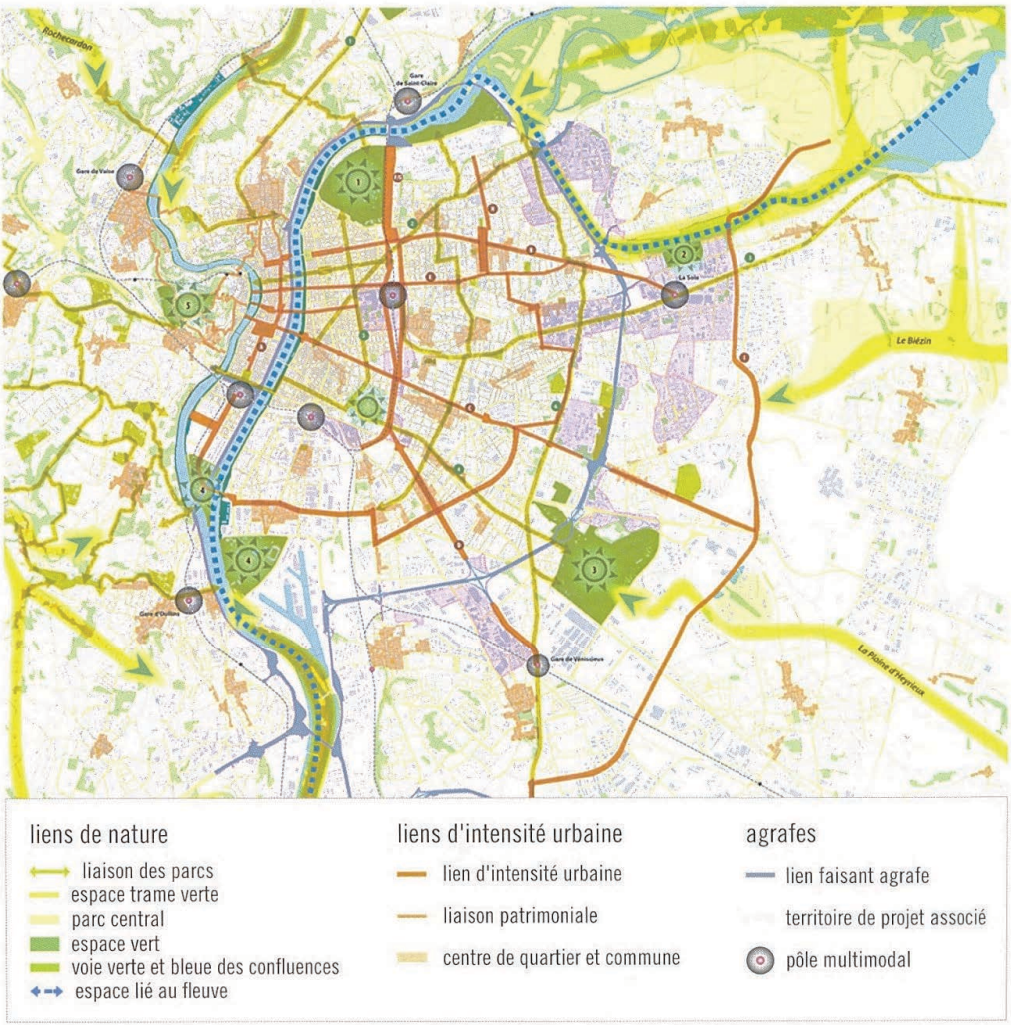


Figure 141 : L'« esquisse » d'un plan des liens urbains, tel que proposé par l'Agence d'urbanisme de Lyon [Valentin et Bregnac, 2011 : 126].

Au regard de notre problématique et de notre objet d'études, c'est bien la catégorie des « boulevards » qui nous intéresse plus particulièrement. Parmi ceux-ci, l'un d'entre eux a retenu notre attention : le projet de réaménagement de la rue Garibaldi. Il est en effet cité de façon récurrente dans ce document, et y apparaît présenté comme « significatif de l'effort stratégique de redéfinition des liens entre mobilités et espaces publics autour du pôle de la Part-Dieu » [Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2011 : 46]. Au-delà de ce seul fait, il a plus largement semblé nécessaire de regarder ce qu'il pouvait en être des références à ce projet dans les autres documents de planification de l'agglomération lyonnaise, en particulier ceux à portée règlementaire. Plusieurs

d'entre eux ont ainsi été consultés[363] ; l'enjeu étant bien ici de chercher à apprécier le « potentiel de représentativité » de ce projet à l'échelle de l'agglomération et ce, au regard de la manière dont ses grands axes de circulations tendent à y être réinterrogés. Leurs lectures successives ont permis de révéler que si la rue Garibaldi figure souvent dans les différents supports cartographiques qui accompagnent ces textes, elle n'est en revanche que très rarement mentionnée en dehors de ces deux documents règlementaires que sont le Schéma de Cohérence Territoriale 2030 (2010) de l'agglomération lyonnaise et le PLU communautaire (2005).

La rue Garibaldi est citée à deux reprises dans le rapport de présentation du SCoT, au chapitre « Diagnostic du territoire Centre ». A l'intérieur de celui-ci, dans une sous-partie intitulée « Un territoire qui doit renforcer ses liens avec la périphérie » et au paragraphe « Une bonne accessibilité routière », la rue Garibaldi est signalée comme appartenant à cette famille des « grands axes à caractéristiques routières […] progressivement aménagés dans le centre pour faciliter les déplacements automobiles » [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010c : 192]. Celle-ci est ensuite évoquée à la page suivante, en compagnie d'autres, en tant qu'« infrastructure nuisante », et vis-à-vis desquelles « la collectivité doit poursuivre ses efforts », en s'inspirant en particulier du réaménagement des Berges de Rhône :

« La reconquête des grands espaces publics dénaturés par l'automobile, qui s'exprime aujourd'hui à travers des projets tels que les Berges du Rhône, reste un enjeu fort, tout comme la prise en compte des modes doux dans l'aménagement des espaces publics pour les déplacements de proximité » [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010c : 193].

Dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT la question du réaménagement de cet axe est également posée. Dans une sous-partie intitulée « Assurer la continuité du réseau maillé », il s'agit de développer des « voies vertes « modes doux » » par l'intermédiaire d'opérations qualifiées d'« emblématiques » parmi lesquelles figure la rue Garibaldi [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010b : 83][364, 365].

Il est aussi question de la rue Garibaldi dans l'autre document règlementaire majeur de l'agglomération : le PLU[366]. La rue Garibaldi est ainsi explicitement présente dans le chapeau de

[363] La Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (2006), le Schéma de cohérence territoriale 2030 de l'agglomération lyonnaise (2010), le Plan Local d'Urbanisme (2005), le Plan des déplacements urbains (2005) et l'Agenda 21 du Grand Lyon 2007-2009 pour les documents règlementaires ainsi que le Plan Climat Grand Lyon (2011), le Plan modes doux 2020 (2009), le Schéma directeur d'accessibilité voirie et espaces publics (2009) et enfin le Schéma directeur d'urbanisme commercial de la métropole lyonnaise 2009-2015.

[364] A noter que la rue Garibaldi est citée dans ce document sous le vocable d'« avenue ». Cette « erreur » de désignation, que l'on a pu retrouver de manière assez récurrente dans les différents documents consultés, peut être interprétée comme le fait que sa dénomination de « rue » s'avère en décalage avec ses caractéristiques réelles.

[365] Dans le même ordre d'idée, mais cette fois dans le registre du figuratif, la rue Garibaldi est représentée par une flèche verte légendée « Principe de mise en réseau des parcs ou liaison verte en territoires urbains » dans la carte de synthèse du SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise, et intitulée carte de « cohérence territoriale ».

[366] Les périmètres du PLU et du SCoT étant relativement similaires, nous nous limitons ici au seul traitement des cahiers communaux plutôt qu'aux recommandations générales.

présentation commun à tous les cahiers communaux des arrondissements de Lyon, dans le cadre d'un paragraphe intitulé « Le végétal et les espaces publics » et où il est là encore fait référence à l'aménagement des Berges de Rhône :

« Après une phase de valorisation des grands espaces emblématiques et parallèlement à la valorisation des berges du Rhône, le Grand Lyon poursuit son action en faveur des espaces publics par la reconquête des voiries pénalisées par la forte présence automobile (quais Jaÿr à Vaise, autopont du Boulevard Pinel, rue Garibaldi, quai Lassagne), la restitution de l'espace au piéton, et l'embellissement du cadre de vie. Les espaces verts et le patrimoine végétal diffus, autres espaces de respiration, prolongent la trame verte d'agglomération jusqu'au cœur de la ville et participent à la qualité des paysages urbains » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2012a : 14].

La somme de ces différents exemples tirés des principaux documents d'urbanisme en vigueur confirme que cette rue et son projet de réaménagement s'avèrent bien pleinement inscrits dans le cadre d'un projet plus général d'agglomération. Cette dimension se retrouve aussi dans le fait que le projet de la rue Garibaldi a été mentionné dans la catégorie des « grands projets urbains » mis en avant sur le site internet du Grand Lyon[367]. De plus, au travers de cette lecture transversale des différents documents-cadres de l'urbanisme lyonnais, on constate que si la rue Garibaldi apparaît systématiquement présentée comme une voirie dépréciée, son réaménagement est fréquemment mis en lien avec celui des Berges de Rhône dont la référence est revenue de manière assez récurrente dans la communication faite autour de ce projet. Dans un des journaux d'information édité par la mairie de Lyon, on peut ainsi lire qu'« à terme, de parc à parc, la promenade Garibaldi sera identifiée comme le pendant terrestre des berges du Rhône » [Mairie de Lyon, 2009 : 13][368].

Le projet de la rue Garibaldi s'avère donc à la fois inscrit de manière récurrente dans les documents stratégiques communautaires, régulièrement mis en exergue dans les supports institutionnels de communication (mettant d'ailleurs ce projet d'espace public au même niveau que d'autres grandes opérations de renouvellement urbain telles que celles de la Confluence, Part-Dieu, Gerland, Carré de Soie…) et presque systématiquement mis en lien avec celui antérieur des Berges de Rhône, vis-à-vis duquel nous avons avancé l'idée que le caractère « novateur » peut à plusieurs titres préfigurer de certains des éléments caractéristiques d'une potentielle nouvelle génération d'aménagements d'espaces publics propre à l'agglomération lyonnaise. Pour toutes ces raisons, le projet de réaménagement de la rue Garibaldi auquel nous allons plus particulièrement nous intéresser dans le chapitre suivant nous a paru pouvoir constituer un contrepoint riche et pertinent au terrain londonien d'*High Street 2012* déjà identifié.

---

[367] A noter qu'avec la refonte du site internet mise en œuvre à l'occasion du passage au statut de « métropole » depuis le 1er janvier 2015, la distinction qui existait jusqu'alors entre les « projets urbains » et les « grands projets urbains » a disparu, et que la rue Garibaldi y est désormais mentionnée dans cette unique catégorie des « projets urbains » (cf. *Figure 142*).

[368] Des propos par ailleurs repris par Gérard Collomb lui-même, à l'occasion du début des travaux de réaménagement de la rue Garibaldi : « On pourrait dire que la rue Garibaldi c'est le pendant à l'intérieur des terres des berges de Rhône, et c'est la même ambiance apaisée et propice à la flânerie et aux loisirs que les lyonnais vont retrouver sur Garibaldi » (propos extraits d'une vidéo visible sur http://www.lyonpoleimmo.com/2012/04/03/18114/rue-garibaldi-premier-acte/, consulté le 17/02/2017).

Figure 142 : La rue Garibaldi, un aménagement d'espace public figurant en bonne place au sein de la page consacrée aux différents « projets urbains » de la Métropole de Lyon (extrait d'une capture d'écran de la page internet http://www.grandlyon.com/projets/projets-urbains.html, consulté le 17/02/2017).

3. Eléments de méthodologie pour la mise en regard de deux projets de réaménagement de « rues artérielles » à Londres et Lyon

Comme nous l'avons vu, bien que « croisés », les regards échangés entre Londres et Lyon ne se focalisent pas véritablement sur les mêmes objets et se révèlent ainsi « asymétriques » à certains égards. Ces deux villes entretiennent donc moins des rapports de concurrence directe qu'elles ne se réfèrent ponctuellement l'une à l'autre, en fonction des forces et faiblesses réelles et supposées de chacune. Leur relation n'est donc pas à « sens unique », et les questions liées à la conception et à la gestion des espaces publics ne constituent pas les seuls domaines autour desquels ces villes sont en interaction. Tandis que Londres s'intéresse plus particulièrement à la politique d'espaces publics de Lyon, à son contenu, et ses modes de gouvernance, l'agglomération lyonnaise cherche à attirer les investisseurs, entreprises et touristes londoniens[369] à travers des démarches de *marketing* urbain qui mettent en avant sa « qualité de ville » et sa dimension « internationale »[370]. Une relation existant déjà entre ces deux villes, il nous a alors semblé opportun de s'y appuyer afin de construire un cadre méthodologique permettant de tirer parti de ces dissemblances avérées pour participer à la mise en valeur des spécificités de chacun des terrains. L'ambition de la démarche de « mise en regard » développée ici consiste bien à faire de ces différences assumées, de véritables ressources pour l'analyse. Le choix des terrains clarifié et explicité, il convient maintenant de présenter cette dernière de même que la méthodologie effectivement mise en œuvre dans cette optique.

Dans les paragraphes à venir, la pertinence de l'approche par « mise en regard »[371] développée pour permettre l'appréhension de nos terrains d'études dans une démarche d'ensemble sera présentée et justifiée. Par celle-ci, nous avons fait le choix d'un mode d'analyse où l'identification « croisée » des singularités de chacun des projets et terrains, a en retour permis d'offrir des éclairages sur l'objet d'études en même temps que des éléments de réponse plus transversaux à notre problématique. Cette méthodologie découle en premier lieu d'une volonté de sortir des cadres de la comparaison « classique », reposant sur l'enjeu de la construction de « comparables »[372] auxquels est appliquée une même grille de lecture élaborée préalablement à leur investigation, pour laisser la primeur à la prise en compte des contextes dans lesquels les deux projets étudiés s'inscrivent respectivement.

En cela, nous avons fait le choix d'opter pour une démarche d'analyse scientifique d'inspiration clairement plus « inductive » que « déductive ». Il s'est en effet moins agi de « confronter » un cadre d'analyse déjà établi à un terrain précis pour le réfuter ou l'affiner, que de s'employer à faire ressortir les logiques propres aux terrains étudiés pour ensuite et par leur confrontation s'interroger sur le degré de

[369] Un article paru dans le quotidien belge *La Libre Belgique* évoque le fait que les touristes londoniens constituent même la « cible n°1 » de ces campagnes de marketing urbain lyonnaises [Mikolajczac, 2012 : 19].

[370] Cette idée d'un « rapprochement » s'est par ailleurs traduite d'une manière aussi concrète que symboliquement forte par la mise en place d'une liaison ferroviaire directe *Eurostar* entre ces deux villes, en service depuis le 1er mai 2015.

[371] L'emploi du terme de « mise en regard » utilisé ici est en particulier redevable d'une thèse en géographie traitant des nouvelles pratiques d'aménagement de voirie dans trois grandes villes d'Europe (Paris, Londres et Barcelone), « mises en regard » par son auteur au travers d'une approche comparative [Olagnier, 2003].

[372] Et ce, même si l'enjeu de leur « comparabilité » demeure en grande partie l'affaire du comparatiste lui-même.

singularité ou de généralité des éléments ainsi dégagés. Ce n'est néanmoins que dans un second temps que nous reviendrons sur les tenants et aboutissants des démarches et méthodes d'analyse des terrains adoptées, et largement inspirées des principes de l'« approche organisationnelle » telle que développée par le sociologue Ehrard Friedberg. En effet, parce que notre approche s'est d'abord et en grande partie construite par un positionnement de recherche vis-à-vis de certaines des contraintes inhérentes à une approche comparative de type « classique », il nous a semblé pertinent de commencer par repartir de cette dernière, de sa logique et de ses caractéristiques pour expliquer de quelle façon nous avons souhaité développer notre propre manière de nous en accommoder.

a. La mise en regard comme démarche de « croisement » entre diverses logiques de projets, d'échelles, d'acteurs et de temporalités

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 », et « 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 et Zimmermann, 2003 : 10]. La mise en œuvre d'un tel procédé soulève cependant un certain nombre de difficultés méthodologiques, dont les implications ont déjà fait l'objet de multiples débats dans le champ des sciences sociales :

« Ceux qui pratiquent la comparaison et tentent d'en contrôler les effets, qu'ils travaillent sur des matériaux du passé ou sur du contemporain, sont conscients d'une série de difficultés qui, si elles se font sentir dans des situations variées, concernent toutes l'articulation de la méthode et de l'objet. […] En eux-mêmes, les problèmes d'auto-contrôle et de réajustement permanent de la démarche qui en résultent n'ont rien d'insurmontables. Ils font partie du pain quotidien du comparatiste, et chacun s'en accommode à sa manière. Il n'en reste pas moins que les questions de fond demeurent » [Werner et Zimmermann, 2003 : 10].

La construction de notre cadrage méthodologique s'est très fortement inspirée des travaux des historiens Michael Werner et Monique Zimmermann autour de leur proposition d'« histoire croisée », se positionnant comme une alternative à l'approche comparative de type « classique » en particulier. C'est en nous appuyant sur les cinq principales « difficultés » que ceux-ci lui attribuent que nous chercherons à présenter les spécificités de l'approche de « croisement » par « mise en regard » adoptée ici. Après une présentation de leurs natures et de leurs implications, nous mettrons pour chacune d'entre elles l'accent sur la manière dont cette dernière a pu nous permettre de nous aider à nous en départir en termes méthodologiques, ou au moins partiellement par leur simple objectivation.

Pour ces auteurs, la première difficulté de fond posée par la démarche comparative réside dans la « position de l'observateur » qu'elle requiert, à la fois « équidistante » à ses objets d'études, et « stabilisée dans le temps et dans l'espace » [Werner et Zimmermann, 2003 : 11]. Pour la présente recherche, les rapports entretenus avec les deux terrains choisis viennent d'emblée questionner la faisabilité d'une telle posture. En effet, si le choix du Grand Londres se révèle teinté de la marque de la « curiosité » pour une « ville-monde » dans laquelle nous n'avions qu'eu brièvement l'occasion de faire escale, celui de l'agglomération lyonnaise s'est inscrit dans le registre d'une certaine « familiarité » (et « proximité ») avec une capitale régionale où nous avons vécu pendant quelques années. Tandis qu'une démarche comparative de type « classique » aurait supposé une certaine « neutralisation » des rapports entretenus avec ces agglomérations, ce dispositif de « mise en regard » a d'abord permis de relativiser et d'objectiver certaines de ces raisons sous-jacentes au choix des terrains qu'au mieux nous aurions dû considérer comme un biais. Mais cela a surtout permis d'enrichir nos compréhensions de l'un et de l'autre par l'intermédiaire des contrepoints inattendus offerts par chacun. Ainsi, le relatif « exotisme » du terrain londonien par lequel nous avons entamé notre travail de recherche a permis de faire ressortir en creux certaines des spécificités du cas lyonnais qui n'auraient pas nécessairement pu être identifiées comme telles de prime abord. Réciproquement, la réinterrogation du terrain lyonnais nous a permis de mieux

comprendre quelles pouvaient être, au-delà des apparences, les véritables spécificités du terrain londonien.

La seconde difficulté pointée par Michael Werner et Monique Zimmermann réside dans ce qu'ils désignent comme le « niveau de la comparaison », et tenant au fait que :

« 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 et Zimmermann, 2003 : 11].

Ce point s'avère ici particulièrement épineux dans le sens où les différentes entités administratives (aussi appelées « échelons ») instituant les projets d'urbanisme en France et au Royaume-Uni demeurent en effet encore aujourd'hui sensiblement différentes [voir notamment Breuillard et Stephenson, 2006]. Cette question des échelles ouvre par ailleurs à la question plus spécifique du « jeu d'échelles » propre au projet d'urbanisme. Son appréhension pose en effet question dans le cadre d'une approche comparative, tant celle-ci nous semble spécifique à chaque projet - un enjeu *a fortiori* particulièrement prégnant dans le cas d'un réaménagement de rue artérielle dont les tracés tendent à « résister » (dans le temps comme dans l'espace) aux évolutions de limites administratives que les projets d'urbanisme cherchent aussi parfois à transgresser. Ainsi, alors qu'une approche comparative tendrait à « neutraliser » les différentes échelles considérées de même que leurs interactions, la démarche de « mise en regard » vise à favoriser la prise en compte des spécificités des échelles tant projectuelles qu'institutionnelles propres à chacun des contextes considérés.

La troisième difficulté mise en avant s'inscrit dans la continuité de la précédente, dans le sens où « cette question des échelles exerce des effets directs sur la définition de l'*objet de la comparaison* » en lui-même, dont le « choix n'est jamais neutre, mais toujours déjà empreint d'une représentation particulière qui mobilise des catégories spécifiques historiquement constituées » [Werner et Zimmermann, 2003 : 11‑12]. La construction de notre objet de recherche s'est en effet assez fortement appuyée sur un ensemble de travaux traitant des modes de classification et de hiérarchisation des voies utilisés dans les pays occidentaux, et faisant presque quasi unanimement le constat que les modèles et théories formulés dans les années 1960 constituent encore aujourd'hui, « pour le meilleur et pour le pire », les principaux référents des débats et des pratiques contemporaines. Et si la notion de « rue artérielle » est une construction marquée par des problématiques liées à des modes d'urbanisation spécifiques à certaines aires géographiques, sa déclinaison spatiale diffère néanmoins d'un territoire à l'autre, *a fortiori* entre deux pays distincts. La prise en compte du caractère à la fois historiquement constitué et surtout « situé » de nos objets d'études et des catégories par lesquelles ils peuvent être appréhendés est donc primordiale pour comprendre comment ces « rues artérielles » peuvent actuellement être réinterrogées par les acteurs de la fabrique urbaine à l'aune de problématiques contemporaines, certes en partie communes, mais dont les implications peuvent toutefois substantiellement différer d'un territoire à l'autre. La démarche de « mise en regard » proposée souhaite ainsi favoriser cette appréhension de la profondeur historique des objets étudiés.

La quatrième difficulté identifiée 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 et Zimmermann, 2003 : 12]. Ce point semble là encore assez directement faire écho à l'une des caractéristiques même des projets d'urbanisme, que certains apparentent en effet à « 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 et Ziegler, 2007 : 288‑289][373]. Cette démarche de « mise en regard » vise ainsi à permettre de replacer projets et territoires dans leurs temporalités propres (et qui échappent en cela en grande partie à celles de cette recherche) et de traiter de leurs possibilités d'articulation, de manière plus aisée que dans le cadre d'une démarche comparative.

Enfin, la dernière difficulté abordée par ces auteurs réside dans l'« interaction entre les objets de la comparaison », renvoyant à l'idée que « 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 et Zimmermann, 2003 : 12]. Dans le cadre de notre propre travail, 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 divers vis-à-vis de la manière dont chacune (ré-)aménage et recompose son réseau de rues et d'espaces publics. Ces aspects, qu'une démarche comparative aurait plutôt incité à négliger au risque de limiter la pertinence des résultats obtenus, ont au contraire été pensés comme pouvant faire partie intégrante de cette démarche de mise en regard.

Face à ces différentes insatisfactions suscitées par les contraintes inhérentes à une approche comparative de type « classique » au regard de nos propres attendus, nous avons donc souhaité nous inspirer de la démarche d'« histoire croisée » proposée par ces auteurs pour construire notre propre cadre d'analyse. Ces derniers se positionnent ainsi en faveur d'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 et Zimmermann, 2003 : 16]. Loin de n'être qu'un outil à la seule destination des historiens, les auteurs évoquent l'intérêt d'étendre ce type de démarche à l'ensemble des sciences sociales tant, en effet, « 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 » [Werner et Zimmermann, 2003 : 30‑31]. Notre approche doit donc beaucoup à cette méthode d'« histoire croisée », dont la nécessaire médiation de son application à des problématiques urbaines et en particulier urbanistiques a quant à elle été plus particulièrement influencée par le travail de thèse de Matthieu Giroud qui, bien que traitant de thématiques différentes, témoigne en effet d'intentions similaires aux nôtres sur le fond en avançant que :

« 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

[373] Même s'il convient de préciser que ces auteurs mobilisent ici la notion de « projet urbain », ils l'emploient d'une manière qui semble pouvoir en grande partie recouper notre propre définition du « projet d'urbanisme ».

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 : 88].

La démarche de « mise en regard » développée témoigne d'une volonté d'adopter une approche plus « compréhensive » des différentes manières de faire le projet dans les deux terrains considérés. Ce qui nous a semblé nécessiter de devoir sortir de certains des cadres inhérents à une approche comparative de type « classique » (cf. *Figure 143*), pour favoriser la prise en compte des contextes dans lesquels cette production urbaine s'opère. D'un autre côté, la possibilité offerte par la démarche comparative de lire les résultats d'un terrain au prisme d'un autre nous est apparue comme une richesse dont nous ne souhaitions pas nous couper, tant la perspective d'une « double » monographie de projets nous a, elle aussi, semblé réductrice. La tension entre ces deux postures, « contextuelle » d'une part, « comparative » de l'autre, et entre lesquelles nous avons pu osciller, nous a ainsi amené à nous interroger sur les principes et la valeur même d'une démarche comparative. Les difficultés conceptuelles qu'elle soulève nous ont en effet conduit à privilégier l'adoption d'une approche plus « hybride » de « mise en regard », plus conforme à nos attendus. Au final, plutôt que de mettre l'accent sur les seules similitudes et dissemblances entre différentes manières de penser, d'agir et de faire, il s'est agi par cette approche 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].

En cela cette « mise en regard », dont nous avons représenté la structure ainsi que la logique dans la *Figure 144* ci-après, nous a semblé plus adaptée qu'une approche comparative où l'attention tend à être fortement cadrée par la grille d'analyse. Celle-ci nous a en effet semblé ouvrir à une meilleure prise en compte des singularités propres à ces projets ainsi qu'à l'identification d'éventuelles tendances émergentes en matière de réaménagements de rues artérielles.

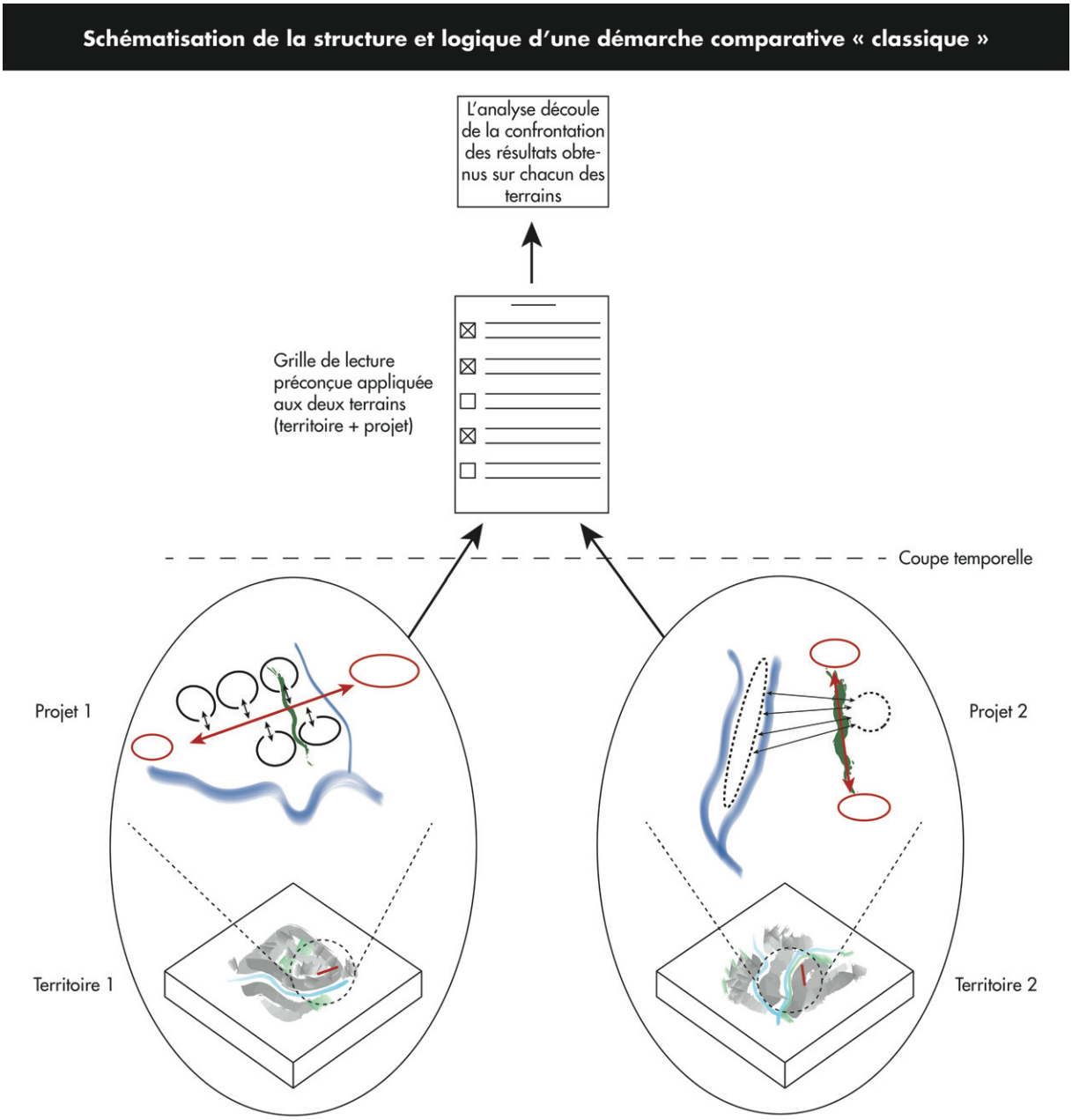


Figure 143 : Schématisation de la structure et logique d'une démarche comparative « classique » (réalisation : Benoit Romeyer).

Schématisation de la structure et logique de la démarche par « mise en regard » proposée

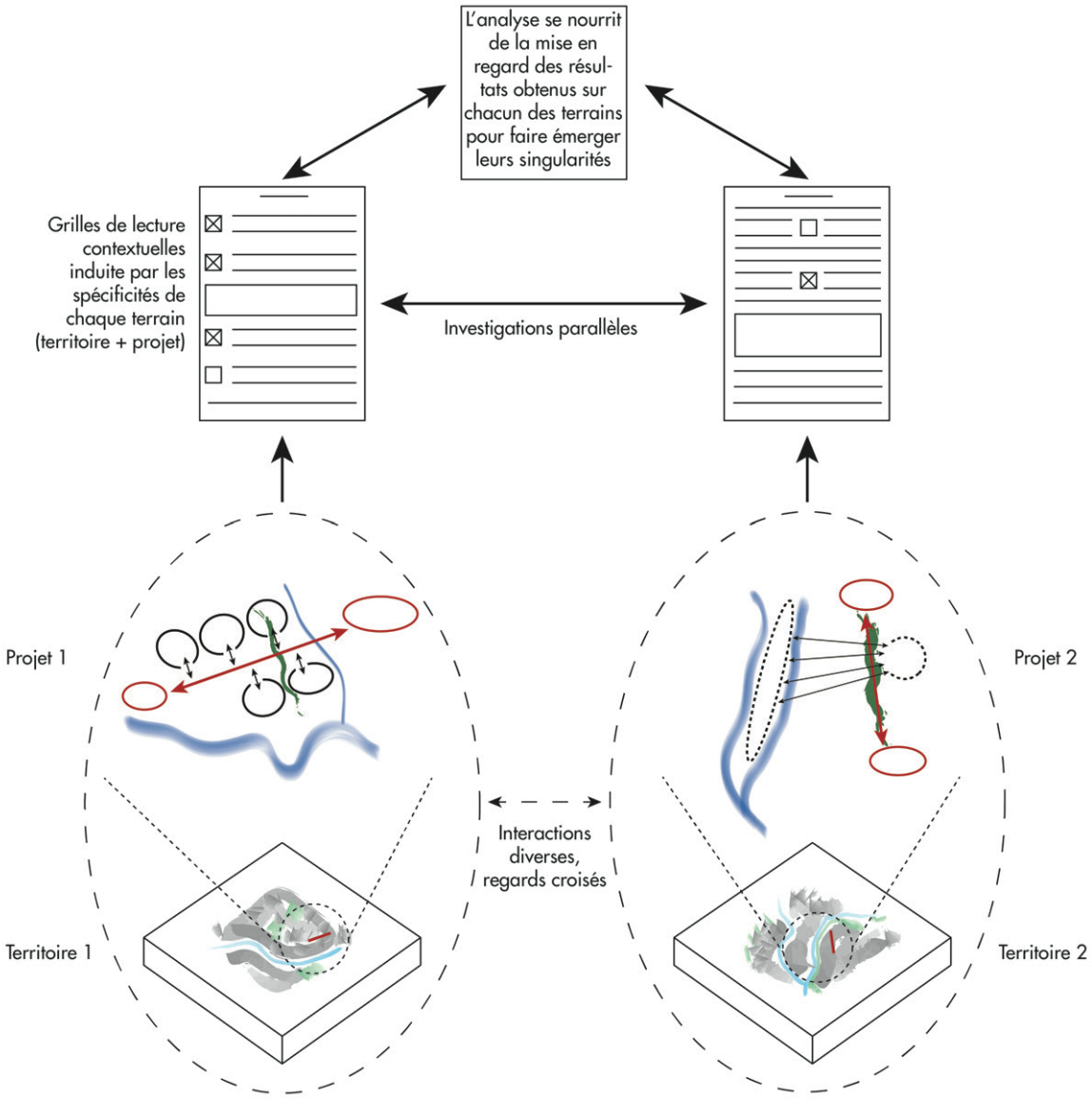


Figure 144 : Schématisation de la structure et logique de la démarche par « mise en regard » proposée (réalisation : Benoit Romeyer).

Cette présentation de notre cadre méthodologique effectué, il convient maintenant de préciser la manière dont nous avons cherché à l'« opérationnaliser » en méthodes, avec une attention toute particulière pour la question des entretiens qui ont en effet été placés au cœur de notre dispositif d'enquête. Dans cette optique, nous expliquerons comment nous nous sommes inspirés de certains des principes de l'approche organisationnelle développée par Michel Crozier et Erhard Friedberg - et plus particulièrement à celle formalisée par ce dernier dans son ouvrage *Le Pouvoir et la règle* [Friedberg, 1997] - pour les transposer aux différents entretiens que nous avons eu l'occasion de mener sur chacun de nos terrains, et que les paragraphes suivants seront par ailleurs l'occasion de présenter plus finement.

b. Une méthodologie d'analyse des terrains inspirée par l'approche organisationnelle et centrée sur la conduite d'entretiens auprès des acteurs du projet

Certains des principes issus du courant de la sociologie de l'action organisée telle que développée par Ehrard Friedberg ont donc été mis à profit pour mener à bien nos enquêtes et investigations de terrain. Il nous paraît alors nécessaire dans un premier temps de revenir sur la manière dont nous avons cherché à nous saisir de ces apports extérieurs ainsi que sur les raisons qui nous ont conduites à opérer un tel transfert disciplinaire. La pertinence de ce recours à une méthode exogène au champ de l'urbanisme, se justifie à nos yeux par le fait que, de par les *process* qu'il mobilise, le « projet d'urbanisme » peut à différents égards s'apparenter à l'un de ces « systèmes d'actions concrets » définis comme suit par Michel Crozier et Erhard Friedberg :

« Par cette notion, nous désignons les structures d'action collectives par lesquelles sont « organisés » les espaces d'action, c'est à dire sont construits et perpétués les ordres locaux grâce auxquels les acteurs parviennent à stabiliser au moins provisoirement leurs négociations et leurs interactions stratégiques » [Friedberg, 1997 : 119].

Certains travaux récents en urbanisme ont ainsi fait la démonstration que les projets d'urbanisme peuvent par ailleurs, et de manière fructueuse, être appréhendés à l'aide de tels outils [Idt, 2013]. Mais, au-delà de ce seul parallèle dont les implications ne semblent pas devoir faire l'objet de plus de discussions, un certain nombre de précisions par rapport aux ambitions et principes de base de la sociologie de l'action organisée demeurent néanmoins nécessaires. L'approche organisationnelle découle en premier lieu pour Michel Crozier et Ehrard Friedberg d'un démontage de la notion même d'« organisation », consubstantielle aux théories « classiques » de la sociologie des organisations. Ces auteurs jugent en effet ces dernières comme à la fois trop simplistes et englobantes, du fait que la distinction traditionnelle que celles-ci opèrent entre organisations « formelles » et formes plus diffuses d'actions collectives, ne leur apparaît pas pertinente. Et c'est ainsi que :

« De l'idée simple et concrète d'une organisation comme unité unifiée et cohérente au service passif d'une rationalité unique, on passe ainsi à la notion beaucoup plus complexe, abstraite et floue à la fois, de construit de jeu, de nœud de contrats, ou plus simplement d'arènes ou de contextes d'actions. Ceux-ci forment le cadre à l'intérieur duquel se déploient, s'entrechoquent et s'articulent les unes aux autres une multiplicité de stratégies de comportement au service d'une multiplicité de rationalités et d'intérêts, sinon toujours contradictoires, du moins divergents ou, pour le dire de façon encore plus neutre, non spontanément convergents » [Friedberg, 1997 : 118‑119].

Ainsi, et bien que nous ayons nous aussi souhaité mettre les acteurs au centre de notre dispositif d'enquête, du fait que nos intérêts portent finalement moins sur leurs interactions et jeux de pouvoir que sur les démarches et produits que leurs actions participent à générer dans le cadre de projets d'urbanisme et d'aménagement urbain, nous prenons par là un parti assez distinct de cette sociologie de l'action organisée dont nous nous inspirons pourtant. L'objectif et la finalité de notre approche divergent donc assez nettement de ceux de l'approche organisationnelle proposée par Erhard Friedberg, nous ayant de fait obligé à ne pas s'en limiter à une simple « transposition ». Néanmoins, les principes méthodologiques qui la sous-tendent ont trouvé écho avec certains des éléments précédemment posés

pour justifier du choix de notre démarche de « mise en regard »[374]. L'approche organisationnelle prône en effet la mise en œuvre d'analyses véritablement construites sur la base des terrains et des éléments qui en ressortent :

« Adoptant une démarche hypothético-inductive, l'approche organisationnelle part donc du vécu des acteurs pour reconstruire non pas la structure sociale générale, mais la logique et les propriétés particulières d'un ordre local, c'est-à-dire la structuration de la situation ou de l'espace en termes d'acteurs, d'enjeux, d'intérêts, de jeu et de règles du jeu qui donnent sens et cohérence à ce vécu. La priorité est donc ici accordée à la découverte du terrain et de sa structuration toujours particulière et contingente, et au développement des modèles descriptifs et interprétatifs qui collent à ce terrain, à ses particularités et à ses contingences » [Friedberg, 1997 : 304].

L'autre élément vis-à-vis duquel notre démarche de « mise en regard » a semblé pouvoir faire écho à l'approche développée par Erhard Friedberg réside dans la manière dont il propose de tirer parti de la confrontation des cas ainsi traités, pour à la fois permettre d'enrichir leurs analyses respectives, tout en participant à l'élargissement de la portée des résultats ainsi obtenus :

« L'idée de comparaison est également présente dans le souci de ne pas se contenter d'une seule monographie, de manière à pouvoir interroger et enrichir les résultats d'une monographie au moins par ceux d'une autre. A la manière des « écarts » entre les interviewés d'un même espace d'action, l'ensemble des convergences et des divergences que fait apparaître une comparaison entre différentes monographies portant sur des contextes d'actions *a priori* comparables permet à la fois de « déconstruire » les évidences apparentes de chacune et de sélectionner progressivement un ensemble de faits à la signification plus large que le seul cadre monographique. Sur la base de ces faits pourra alors se bâtir un modèle interprétatif qui, sans avoir valeur universelle, dépasse la seule contingence locale pour se situer à un premier niveau de généralisation » [Friedberg, 1997 : 314][375].

Mais, au-delà de ces similitudes en termes d'approches, c'est certainement par rapport à la détermination des modalités de passation des entretiens que les principes de l'approche organisationnelle proposée par Erhard Friedberg nous ont été plus directement profitables. Nos investigations nous ont en effet amené à conduire une série d'entretiens auprès d'un ensemble d'acteurs de la fabrique urbaine de nos deux terrains d'études et en lien plus ou moins direct avec les deux projets de réaménagement de rues auxquels nous nous sommes plus particulièrement intéressés (12 personnes pour Londres et 13 pour Lyon, certaines personnes ayant été rencontrées à plusieurs reprises[376]).

---

[374] Ainsi que dans le calibrage des méthodes d'analyse des terrains pour lesquelles nous avons opté, comme nous le verrons par la suite.

[375] Les réflexions plus largement formulées par Erhard Friedberg quant à la « scientificité » d'une telle approche nous semblent là encore tout à fait transposables à notre propre démarche : « Tout cela, bien entendu, ne va pas sans répercussions profondes sur le « statut scientifique » des résultats et des modèles interprétatifs fournis par une analyse. Sur un plan général, ceux-ci tombent sous la critique que l'on dresse normalement à la méthode inductivo-comparative. Ils ne sont pas falsifiables et, à strictement parler, ne prouvent rien, dans la mesure où l'analyse n'a jamais épuisé la gamme des situations que l'on pourrait ou devrait étudier et comparer. Ils ne sont jamais rien d'autre qu'un état partiel et provisoire qui correspond à un état de recueil de données, sans aucune prétention à l'exhaustivité ni à la généralité » [Friedberg, 1997 : 319].

[376] Celles-ci correspondent aux entretiens n° 14, 20 et 17, 24 (cf. *Tableau 7* et *Tableau 8*).

Entretien n°	Terrain	Conditions de passation	Fonctions exercées au moment de l'entretien (avec mention des fonctions exercées précédemment si éclairant)	Rôle par rapport au projet	Séquence	Date
1	Londres	Sur site / dans un café	Chef de projet au sein du service *Development & Renewal* de *Tower Hamlets*	Maîtrise d'ouvrage	2	21/01/2013
2	Londres	Lors d'une manifestation extérieure	Enseignant-chercheur en *Planning* et *Urban Design* à la *Bartlett School of Planning*, *University College of London*	Universitaire	1	23/01/2013
3	Londres	Dans un café	Chef de projet pour *Design for London / Greater London Authority*	Maîtrise d'ouvrage	2	23/01/2013
4	Londres	A son bureau	Enseignant-chercheur en *Urban Morphology* et *Planning* à la *Bartlett School of Planning*, *University College of London*	Universitaire	1	24/01/2013
5	Londres	Téléphonique	Chef de projet sur les questions relatives à la marche et à l'accessibilité dans les espaces publics pour *Transport for London*. Anciennement Ingénieur responsable des questions de sécurité routière pour *Transport for London*	Personne-ressource	1	09/09/2013
6	Londres	A son bureau	Architecte-Concepteur	Maîtrise d'œuvre	3	29/10/2013
7	Londres	Dans un café	Enseignant-chercheur en *Transport and Sustainable Development*, *University College of London*; Membre de la *Roads Task Force*	Universitaire et personne-ressource	1	30/10/2013
8	Londres	A son bureau	Ingénieur-Concepteur	Maîtrise d'œuvre	3	30/10/2013
9	Londres	A son bureau	Ingénieur-Concepteur	Personne-ressource	1	30/10/2013
10	Londres	A son bureau	Enseignant-chercheur en *Town Planning* à la *Bartlett School of Planning*, *University College of London*	Universitaire	1	31/10/2013
11	Londres	A son bureau	Architecte-Concepteur	Maîtrise d'œuvre	3	31/10/2013
12	Londres	Téléphonique	Architecte-Concepteur	Assistance à Maîtrise d'ouvrage ; Prestataire	2-3	05/02/2015

Tableau 7 : Tableau récapitulatif des entretiens menés sur le terrain londonien (réalisation : Benoit Romeyer).

Entretien n°	Terrain	Type d'entretien	Fonctions exercées au moment de l'entretien (avec mention des fonctions exercées précédemment si éclairant)	Rôle par rapport au projet	Séquence	Date
13	Lyon	Téléphonique	Président du Conseil de développement de la Communauté urbaine de Lyon	Personne-ressource	1	26/03/2013
14	Lyon	A son bureau	Directeur général adjoint de l'agence d'urbanisme du Grand Lyon	Personne-ressource	1	29/03/2013
15	Lyon	Téléphonique	Retraité. Ancien chef de projet à l'Agence d'urbanisme du Grand Lyon	Personne-ressource	1	08/04/2013
16	Lyon	Dans un café	Urbaniste-Consultant. Ancien conseiller technique pour le Grand Lyon	Personne-ressource	1	25/10/2013
17	Lyon	Téléphonique	Paysagiste-Concepteur	Maîtrise d'œuvre	3	17/12/2013
18	Lyon	A son bureau	Responsable du service Arbres et paysage à la direction de la Voirie du Grand Lyon	Personne-ressource	1	06/01/2014
19	Lyon	A son bureau	Directeur de Recherche à l'ENTPE, Université de Lyon	Universitaire	1	08/01/2014
20	Lyon	A son bureau	Directeur général adjoint de l'agence d'urbanisme du Grand Lyon	Personne-ressource	1	09/01/2014
21	Lyon	A son bureau	Directrice du projet urbain Lyon Part-Dieu	Personne-ressource	1	10/01/2014
22	Lyon	A son bureau	Chef de projet 1 au service de la voirie du Grand Lyon	Maîtrise d'ouvrage	2	10/01/2014
23	Lyon	Sur site / à la terrasse d'un café	Paysagiste-Concepteur	Maîtrise d'œuvre	3	09/07/2014
24	Lyon	A son bureau	Architecte-Concepteur	Maîtrise d'œuvre	3	09/07/2014
25	Lyon	Téléphonique	Architecte-Concepteur 2	Maîtrise d'œuvre	3	04/06/2015
26	Lyon	A son bureau	Chef de projet 2 au service de la voirie du Grand Lyon	Maîtrise d'ouvrage	2	02/07/2015
27	Lyon	Téléphonique	Ingénieur transports et mobilités	Maîtrise d'œuvre	3	21/01/2016

Tableau 8 : Tableau récapitulatif des entretiens menés sur le terrain lyonnais (réalisation : Benoit Romeyer).

Plus concrètement, ces entretiens ont été menés en trois « vagues » ou « séquences » principales se concentrant :

- la première (séquence n°1) à la fois sur les « personnes-ressources » et « universitaires » (chercheurs et enseignants-chercheurs) des deux villes considérées (au total 8 entretiens rentrant dans ces catégories à Lyon dont 2 avec le même interlocuteur et 6 à Londres),

- la suivante (séquence n°2) sur les acteurs de la maîtrise d'ouvrage (2 entretiens dans chacune des villes),

- la dernière (séquence n°3) sur les acteurs de la maîtrise d'œuvre (4 entretiens à Lyon dont 2 avec le même interlocuteur et 3 à Londres).

Ce séquençage est en relation directe avec notre démarche. Nous souhaitions dans un premier temps profiter des personnes-ressources et des universitaires pour d'une part enrichir notre connaissance personnelle des contextes et des évolutions constatées en matière d'aménagements de rues sur chacun des territoires, et d'autre part bénéficier de leur(s) éventuelle(s) recommandation(s) par rapport aux autres acteurs avec qui il serait pertinent de s'entretenir. Il nous a de la même manière paru judicieux de chercher dans un deuxième temps à aller à la rencontre d'acteurs de la maîtrise d'ouvrage du fait notamment de leur inclinaison supposée à faire le lien entre le projet d'urbanisme dans lequel ils ont été plus ou moins directement impliqués par l'intermédiaire de leur institution de rattachement et le contexte territorial plus général dans lequel celui-ci a été développé. Enfin, si nous ne sommes rentrés en contact avec les acteurs de la maitrise d'œuvre que dans un troisième et dernier temps, c'est que nous avions présupposé qu'il vaudrait quoiqu'il en soit mieux déjà bénéficier d'une bonne connaissance du terrain (et de ses acteurs) à proprement parler avant de les rencontrer afin de mieux tirer parti de leur connaissance fine du projet d'aménagement en lui-même. Il s'est néanmoins avéré que ce déroulé initialement prévu a été plus ou moins bien tenu en fonction des terrains et des différentes opportunités qui se sont offertes à nous sur chacun d'entre eux. L'éloignement a ainsi notamment pu participer du fait que celle-ci a globalement été moins respectée à Londres qu'à Lyon.

En ce qui concerne l'approche plus généralement adoptée pour ces entretiens, nous avons fait le choix d'entretiens « semi-directifs », à la fois relativement ouverts dans leurs modes de passation tout en reposant sur des grilles construites spécifiquement pour chaque acteur rencontré. La flexibilité ainsi offerte nous est apparue adaptée à la démarche d'inspiration « inductive » mise en œuvre[377]. Au-delà des conditions variables de passation décrites dans le *Tableau 7* et le *Tableau 8*, il semble important de préciser qu'ils ont été conduits de manière différenciée entre les deux terrains : enregistrés et retranscrits pour partie en ce qui concerne les entretiens menés sur le terrain londonien et seulement accompagnés de prise de notes pour ceux conduits à Lyon. Dans le premier cas, cette option a été prise pour se réserver la possibilité d'éclaircir *a posteriori* d'éventuels problèmes de compréhension dus à notre plus faible maîtrise de la langue, tandis que dans le second nous avons pris le parti de favoriser l'installation d'un climat propice au développement d'une parole plus « libérée », ainsi qu'à d'éventuels « échanges » du registre de l'« informel » que la présence d'un dispositif d'enregistrement nous a, à tort ou à raison, paru être en mesure de restreindre[378]. A de très rares exceptions près, ces entretiens ont été structurés en trois temps, communs à l'ensemble des « séquences » évoquées : « la place et les rôles joué par la rue dans l'urbanisme contemporain », « la rue dans les politiques d'aménagement des villes considérées », « le

[377] Là encore, l'approche organisationnelle d'Erhard Friedberg mobilise des techniques qui « reposent pour l'essentiel sur des méthodes cliniques et qualitatives dans lesquelles l'entretien semi-structuré détient une place privilégiée » [Friedberg, 1997 : 310].

[378] Ce choix méthodologique, s'il s'est imposé par nécessité pour le terrain londonien, s'est inspiré pour le cas lyonnais de l'expérience relatée par Antoine Fleury dans sa thèse où celui-ci explique s'être « limité à la prise de notes », après avoir constaté que « l'absence de magnétophone libérait la parole des interlocuteurs, en particulier des fonctionnaires » [Fleury, 2007 : 150].

projet de réaménagement de rue en lui-même ». Leur ordre fluctuait toutefois suivant les rôles plus ou moins proches des acteurs interrogés par rapport au projet (cf. *Tableau 7* et *Tableau 8*). Ainsi, les entretiens menés auprès des « personnes-ressources » ont généralement commencé par des questions portant sur la place de la rue dans l'urbanisme contemporain ou dans les villes considérées, pour s'achever sur des questions relatives au projet de réaménagement de rue considéré. Ceux menés auprès des acteurs de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre ont débuté par des questions portant directement sur le projet auquel ils ont pris part, pour ensuite monter en généralité en raccrochant cet aménagement à des dynamiques plus larges, soit d'agglomération, soit nationales, puis renvoyant au statut et à la place de la rue dans l'urbanisme contemporain. L'intention générale a été de débuter les entretiens par les thématiques vis-vis desquelles les acteurs interrogés étaient censés se voir comme les plus « compétents » et « légitimes ». Ce choix visait d'une part, et de manière « pragmatique », à s'assurer de pouvoir ressortir de l'entretien avec les informations que les personnes interrogées étaient les plus à-même de donner, au cas où celui-ci soit amené à s'écourter et d'autre part à laisser le temps à l'enquêté de se sentir à l'aise face à nos questions. Mais, plus largement, la manière dont ces entretiens ont pu être conduits a été conditionnée par un certain nombre d'appréhensions de divers registres qu'il nous paraît nécessaire d'évoquer, tant celles-ci ont pu participer à influer sur certains des parti pris méthodologiques adoptés.

Nous avons ainsi souhaité que la potentielle « asymétrie » de départ des intérêts de chacun (enquêteur et enquêté) à prendre part à ces entretiens de recherche[379] ne se retraduise pas de manière trop flagrante dans leur déroulé par un partage trop « fixe » des rôles et des postures ainsi induites par le dispositif, en particulier lors de nos échanges avec les acteurs opérationnels. En effet, et en particulier auprès des acteurs de la maîtrise d'ouvrage, nous avons perçu le fait que ces derniers voyaient aussi ces entretiens comme des opportunités de bénéficier de retours extérieurs sur leurs propres actions et sur le fonctionnement de l'organisation dans laquelle ils évoluent. Face à cela, nous avons alors fait le choix de répondre à certaines de ces sollicitations[380], au risque d'introduire des « biais » dans l'entretien. Plus généralement, la posture adoptée en termes de rapport aux professionnels (et dont le bien-fondé nous est apparu assez largement confirmé par l'expérience) a été de considérer que ceux-ci sont d'une part globalement au fait des principaux questionnements qui animent la recherche[381], et qu'ils font d'autre

[379] Une « asymétrie » également traduite par le fait que les acteurs sollicités avaient aussi objectivement « à perdre » en se soumettant à nos questions : que ce soit par le temps consacré, le risque de prêter le flanc à un regard extérieur, potentiellement critique, et/ou de voir diffuser des informations de manière non souhaitée… pour finalement assez peu de certitudes quant aux retours à attendre et espérer d'un tel investissement.

[380] Ce choix n'est certainement pas non plus sans lien avec la manière dont ont été choisis les terrains d'études, plus orientée par leur « intérêt supposé » que par leur « représentativité attendue ».

[381] Un postulat qui va dans le sens des constats opérés par Yannis Tsiomis et Volker Ziegler à la suite d'ateliers réalisés dans quatre grandes agglomérations françaises autour de la notion de « projet urbain » et faisant à cet effet cohabiter acteurs opérationnels et chercheurs : « […] les connaissances et le vocabulaire des acteurs, surtout de techniciens de mairies ou des agences d'urbanisme, sont aussi actualisés que ceux des chercheurs. Les techniciens voyagent, regardent les réalisations des autres, lisent, commentent. Mais étant chargés de « produire » de l'opérationnel, ce qui les différencierait des autres acteurs, ce sont les interprétations, le rapport établi entre la pratique et des notions plus abstraites comme la « ville archipel », la « ville diffuse », non pas en tant qu'hypothèses ou constats, mais en tant que « concepts » opératoires. Concepts qu'il faut adapter aux règlements, rendre conforme aux lois, adapter aux procédures de financements et aux budgets peu extensibles, aux techniques courantes ou,

part tout leur(s) possible(s) pour répondre aux diverses injonctions et aux différents objectifs qui leur sont assignés dans la limite de leur moyens personnels et des contraintes organisationnelles et politiques dans lesquelles leurs actions s'inscrivent. Partant du principe que ces entretiens pouvaient aussi être l'objet d'un partage de connaissances ainsi que d'un échange de points de vue avec les professionnels qui ont accepté de nous rencontrer, ils ont en conséquence quelquefois été l'occasion d'une ouverture à de véritables « dialogues » vis-à-vis de points pour lesquels nous étions à la base venus les interroger. Au-delà de cette part de « subjectivité personnelle » ayant ainsi pu être introduite dans les matériaux collectés, nous pensons que ces ouvertures nous ont aussi permis d'instaurer avec nos interlocuteurs, un certain climat de « confiance » dont nous pensons qu'il a pu participer au développement d'une parole plus libre dans ses formes autant que dans son contenu. Rétrospectivement, le fait que ces entretiens aient parfois « dérivé » en nous amenant à y exprimer nos propres opinions, (et y compris parfois à propos de certains objets et aménagements discutés au cours des entretiens) nous semble par ailleurs avoir eu plus d'effets positifs que négatifs quant à la « qualité » des matériaux de recherche obtenus, notamment par l'accès qu'ils ont parfois pu contribuer à nous offrir sur des informations « off », et souvent très éclairantes sur les contextes de production de ces projets ainsi que sur les nécessaires controverses qui les ont émaillées. Et c'est là encore au travers des écrits d'Erhard Friedberg sur l'approche organisationnelle que de telles postures méthodologiques ont pu trouver les ressources nécessaires à leur affirmation en tant que véritable démarche de recherche.

En effet, aux yeux du sociologue l'analyse des « […] faits relationnels qui constituent la structuration particulière du champ que l'on cherche à connaître […] », exige en premier lieu, « l'établissement d'un rapport d'empathie avec les acteurs du champ en question, rapport qui, seul, permet de « rentrer » dans les logiques particulières de ceux-ci et de comprendre de l'intérieur. Cela exige du chercheur qu'il délaisse toute posture critique, toute volonté d'évaluation ou de jugement, toute normativité extérieure, tout « ethnocentrisme » à l'égard des pratiques qu'il observe. Il va sans dire que c'est là une exigence qui n'est jamais entièrement remplie, car elle pose en fait tout le problème de l'autonomie du chercheur qui n'est pas qu'une question d'autonomie intellectuelle, mais qui soulève aussi celle de son autonomie institutionnelle et intellectuelle, pour ne pas dire culturelle » [Friedberg, 1997 : 305]. Et malgré les difficultés induites par une telle posture, « il n'en reste pas moins qu'il doit s'efforcer de respecter cette exigence au mieux de ses capacités. Son objectif ne doit pas être de juger les acteurs et leurs comportements. Il n'est pas davantage de démontrer leurs illusions ou de dire qu'ils ont tort. C'est au contraire trouver en quoi ils ont raison de faire, dire ou penser ce qu'ils font, disent ou pensent. Et cela exige du chercheur qu'il entre de plain-pied dans le champ d'action qu'il analyse, qu'il renonce à avoir le dernier mot sur les acteurs qu'il observe pour se mettre au contraire à leur hauteur et pour prendre au sérieux leurs sentiments, leurs opinions et leurs comportements » [Friedberg, 1997 : 306].

Dans le cadre de ces entretiens nous avons ainsi d'une certaine manière fait le choix de privilégier les biais résultants d'une « empathie assumée » à ceux d'une « distanciation imparfaite » à laquelle nous avons alors préféré renoncer. Pour Erhard Friedberg l'adoption d'une telle posture « empathique » induit en particulier une conséquence nous permettant de faire le lien avec la première des deux autres

exceptionnellement, innovantes, pour réaliser des programmes que ces mêmes techniciens vont en fin de compte, gérer » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 24].

méthodes mises en œuvre pour l'investigation des terrains d'études et qui concerne la question de la recherche documentaire :

« […] l'acceptation de l'égalité totale *a priori* de tous les témoignages, rapports, documents et autres sources utilisées, la volonté de les considérer tous comme également intéressants, importants, pertinents, signifiants et de refuser de manière symétrique de faire une discrimination, dans un premier temps entre les sources d'informations dont il peut disposer, ou de prendre parti, en fonction d'une vision ou d'une rationalité extérieure et antérieure dans les controverses entre les acteurs à l'intérieur de l'espace d'action considéré » [Friedberg, 1997 : 306‑307].

Les sources mobilisées en vue de nourrir nos études de cas ont en effet porté sur quatre niveaux en particulier, mais n'ayant pas pour autant fait l'objet d'un traitement différencié :

- celui des documents de planification faisant mention du projet ou pouvant *a minima* donner des éléments par rapport aux différents contextes dans lesquels ceux-ci s'inscrivent et ont été développés (contextes institutionnels et territoriaux, potentielles articulations avec d'autres projets en cours…),

- celui des documents de communication élaborés autour de ces projets par la puissance publique pour les accompagner et les « mettre en scène » à destination de différents publics,

- celui des articles de la presse généraliste et professionnelle produits sur et autour des projets,

- et enfin celui des documents dit « de projet » développés par les acteurs de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre et en vue de sa conception et/ou son exécution.

Enfin, du fait qu'elle a aussi occupé une place importante dans notre travail sur le terrain, la troisième et dernière méthodologie que nous avons souhaité évoquer ici, a consisté en un « arpentage » relativement « extensif » des sites de projets et de leurs accroches avec les territoires alentour, mené de manière relativement régulière sur plusieurs années (2012-2016) et au rythme d'environ deux « séjours » s'étalant de quelques jours à un peu plus d'une semaine par an sur chacun des terrains. Celui-ci avait en premier lieu pour but de nous assurer d'une connaissance suffisamment fine des lieux dans lesquels ces projets s'inscrivent et résonnent pour permettre de limiter les risques de nous retrouver « pris en défaut » à leur évocation lors de nos entretiens. A un autre niveau, ces cheminements multiples ont aussi permis de se confronter à la matérialité des aménagements effectivement mis en œuvre, et de prendre dans certains cas la mesure de la manière dont ceux-ci ont pu participer à transformer matériellement et symboliquement le paysage urbain ainsi que les usages et pratiques qui s'y déroulent. Ces « arpentages » ont par ailleurs été réalisés à différents moments et périodes (saisons, heures du jour et de la nuit…) afin de prendre autant que possible en compte les temporalités spécifiques aux différents lieux traversés ainsi que les différents usages qui peuvent leur être associés. Il nous semble enfin utile de préciser que ces visites de terrains ont systématiquement été réalisées avec un appareil photographique à disposition, nous permettant d'accumuler pour chacun des terrains une importante base de clichés dont une partie a été remobilisée pour ce travail, et dont les « valeurs » oscillent entre des registres tantôt plus « documentaires » et tantôt plus « esthétiques » vis-à-vis des aménagements en eux-mêmes, de leur rapport aux territoires dans lesquels ils s'insèrent ainsi que des usages et pratiques dont ils sont le support.

Arrivé au terme de cette présentation de notre démarche ainsi que des méthodes employées en vue de l'approche empirique proposée dans cette deuxième partie, il convient maintenant et pour conclure ce cinquième chapitre de récapituler les différents temps qui l'ont constitué. Ceux-ci étaient au nombre de trois. Il s'agissait dans le premier de présenter la démarche de choix des terrains que nous avons mise en œuvre par l'intermédiaire d'un système de « double filtre » visant à déterminer des territoires et des projets pouvant avoir du sens et de la valeur dans l'identification d'éventuels nouveaux rôles et statuts associés aux rues artérielles dans la fabrique urbaine contemporaine. Puis, dans un deuxième nous avons voulu expliquer pourquoi ce choix de travailler sur Londres et Lyon pouvait être pertinent au regard d'une telle problématique, et ce, tant à l'échelle d'une agglomération et de son histoire urbaine et urbanistique qu'à celle du projet identifié pour chacune d'entre elles : *High Street 2012* à Londres et la rue Garibaldi à Lyon. Enfin, le troisième temps a été consacré à la présentation de nos démarches et méthodes d'analyse de ces deux terrains, aussi bien pris ensemble qu'individuellement. Pris ensemble tout d'abord, par l'intermédiaire de cette approche de « mise en regard » que nous avons souhaité développer pour s'affranchir de certaines des limitations inhérentes aux approches comparatives de type « classique » et ce, afin de nous permettre de mieux faire émerger les spécificités propres à chacun des territoires et projets considérés. Pris individuellement ensuite, par l'explicitation des différentes méthodes que nous avons effectivement mises en œuvre lors de leurs investigations parallèles, et au centre desquelles ont figuré les entretiens réalisés auprès d'un ensemble d'acteurs de ces territoires de projet(s). Au final, tant par les outils de compréhension et d'analyse appliqués à ces terrains et projets de réaménagement d'espaces publics que par le cadre d'analyse par « mise en regard » développé pour leur analyse croisée, il s'est pour nous agi de développer des outils à même de nous permettre d'appréhender ces projets dans une optique proche de celle énoncée par Yannis Tsiomis et Volker Ziegler, pour qui il convient « d'explorer la fabrication de la ville dans sa matérialité, à travers le projet, à des échelles et selon des temporalités différentes, spécifiques à chaque situation et à travers le renouvellement des thématiques opérationnelles du projet » [Tsiomis et Ziegler, 2007 : 285].

Une fois exposés ces différents éléments relatifs au cadre tant pratique que théorique dans lequel cette recherche s'est inscrite, le prochain chapitre sera consacré aux résultats obtenus par sa mise en œuvre concrète sur nos terrains d'études qu'il s'agira de présenter de manière plus détaillée.

Chapitre 6 - Manières contemporaines de recomposer les rues artérielles : mise en regard des projets d'*High Street 2012* et de la rue Garibaldi

Ce sixième chapitre vise en premier lieu à rendre compte du travail empirique effectué dans le cadre de l'analyse des deux cas d'études constitués par les projets d'*High Street 2012* et de la rue Garibaldi. Néanmoins, sa position terminale au sein de cette thèse nous a amené à le considérer aussi comme une forme d'« aboutissement » aux différents éléments exposés précédemment, eux-mêmes répartis en deux ensembles souhaités complémentaires. Tandis que le premier, correspondant à la *Partie 1*, a consisté à interroger la place et les rôles attribués à la « rue artérielle » au fil du temps long des théories de l'urbanisme, le second traite pour sa part des manières dont ces rues artérielles tendent à être effectivement appréhendées au sein de la pratique urbanistique contemporaine. Le *Chapitre 5* a d'abord permis d'exposer la démarche *ad hoc* développée pour cette deuxième partie. Il s'agissait pour rappel de « mettre en regard » les deux projets de réaménagement de « rue artérielle » sélectionnés. Un certain nombre de « signaux » ont en effet laissé penser qu'ils pouvaient à certains égards être représentatifs de modes « émergents » d'intervention urbanistiques à l'œuvre dans leurs agglomérations respectives ; agglomérations où il a préalablement été établi que les rues artérielles tendaient à être de plus en plus considérées comme des objets urbains stratégiques ; et notamment au sein de leurs politiques d'espaces publics.

Aussi, la recherche d'un mode de restitution concordant avec les ambitions méthodologiques et les exigences propres à cette démarche de « mise en regard » constitue un enjeu important de ce sixième chapitre. Dans cette perspective, il a semblé judicieux de s'appuyer sur les différents types de « liens » (physiques, sociaux-économiques, symboliques, et de nature) dont ces rues artérielles peuvent *a fortiori* être les vecteurs, ainsi qu'ils ont été identifiés en toute fin de *Partie 1*, pour permettre d'appréhender de manière effectivement « croisée » les propositions programmatiques et projectuelles propres à ces opérations.

Néanmoins et malgré cette ambition de « croiser » autant que possible les différents éléments émergents de l'analyse de ces projets, nous avons fait le choix de consacrer un premier temps à retracer de façon relativement « cloisonnée » et « factuelle » les contextes qui ont conduit à l'émergence de ces processus de projets, ainsi que les caractéristiques de l'objet urbain sur lesquelles ceux-ci ont porté. Ce n'est donc qu'après ces présentations différenciées, car aussi reconstituées à partir des matériaux disparates et parfois inégaux recueillis sur chacun des terrains d'études, que la démarche de mise en regard à proprement parler sera entamée. Les possibilités de croisements offertes par la grille de lecture par « typologie de liens » permettront alors de faire émerger un certain nombre d'enjeux et d'enseignements aussi bien transversaux que spécifiques à chacun d'entre eux.

1. ***High Street 2012*** **et la rue Garibaldi, deux axes majeurs dont les transformations s'articulent et font écho à celles des territoires qui les entourent**

a. *High Street* 2012 ou comment faire d'un axe composite un vecteur de développement et de promotion de l'est londonien dans la perspective des Jeux Olympiques de 2012

"The project developed as a small germ of an idea into something that ended up being a multi-million pound project" (entretien BR n° 3, cf. Tableau 7)

Au cours de l'été 2012 et pour la troisième fois de son histoire, Londres a été la ville-hôte de ce « méga-événement » sportif que constituent les Jeux Olympiques d'été. Même si son organisation a nécessairement eu des répercussions sur l'ensemble de la ville, les installations nouvelles qu'il a directement induites se sont principalement concentrées dans le *borough* de *Newham* dans l'est londonien, et plus précisément dans le secteur de Stratford (cf. *Figure 145*). Ce dernier, correspondant à un important nœud de transport ferré et à un secteur industriel en déclin classé en tant qu'"*opportunity area*"[382] au *London Plan* de 2011[383], est ainsi devenu un territoire en proie à d'importantes dynamiques de renouvellement urbain, en grande partie induites par cette perspective olympique [Appert, 2012]. C'est dans ce contexte qu'est né le projet d'*High Street 2012*, dont le nom de code initial a d'ailleurs été celui d'"*Olympic boulevard"*, témoignant bien de l'ascendance « olympique » de ce projet.

Plus précisément, celui-ci est le fruit d'une volonté initiale portée par le *borough* de *Tower Hamlets* qui, bien voisin de celui de celui de *Newham* (cf. *Figure 118*) où se sont concentrés les Jeux, n'accueillait pas de site olympique majeur (cf. *Figure 145*). *Tower Hamlets* a alors souhaité faire de l'axe reliant la *City* à *Stratford* un site olympique à part entière autour du concept d'« *Olympic Boulevard* », en s'appuyant sur le fait que le dossier initial de candidature déposé par Londres prévoyait que le marathon se termine dans le nouveau stade Olympique de *Stratford* après avoir traversé ce *borough via* cet axe (cf. *Figure 146*) :

"*The proposal in the strategy is to transform the route into an Olympic Boulevard and in so doing make this part of the Borough, in effect, an Olympic Site.* […] *This has the potential to be Tower Hamlets' big Games project – one that has the potential to galvanise the community and become an integral part of the delivery of the Games in East London*"[London borough of Tower Hamlets, 2007 : 42].

[382] Caractérisation définie comme suit par ce même document : "*Opportunity areas are the capital's major reservoir of brownfield land with significant capacity to accommodate new housing, commercial and other development linked to existing or potential improvements to public transport accessibility*" [Mayor of London, 2015 : 77].

[383] Une désignation reprise dans les itérations ultérieures de ce même plan, la dernière en date remontant à 2015.

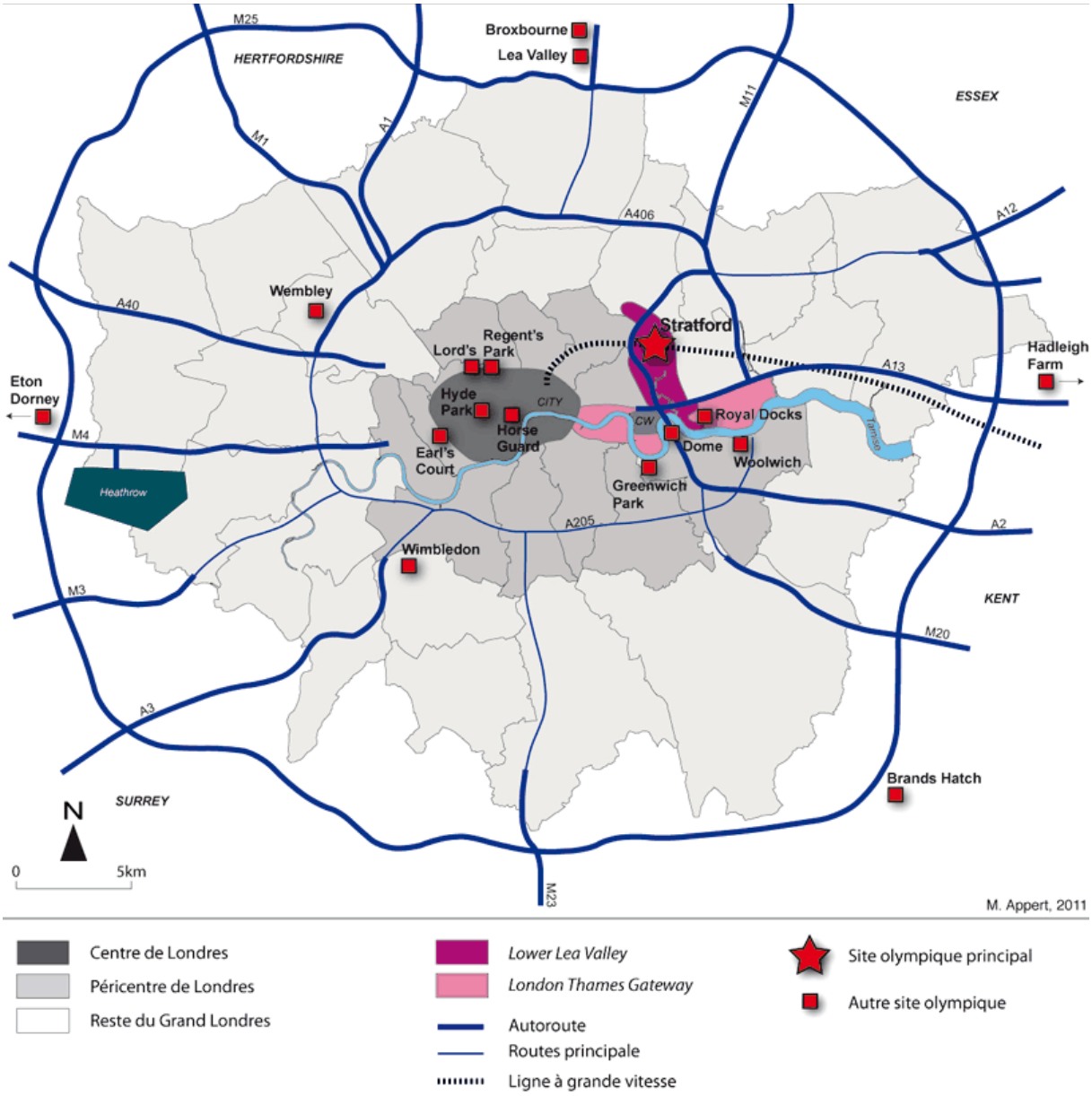


Figure 145 : Le site de Stratford dans l'est londonien comme point central des 3èmes Jeux Olympiques de la ville [Appert, 2012].

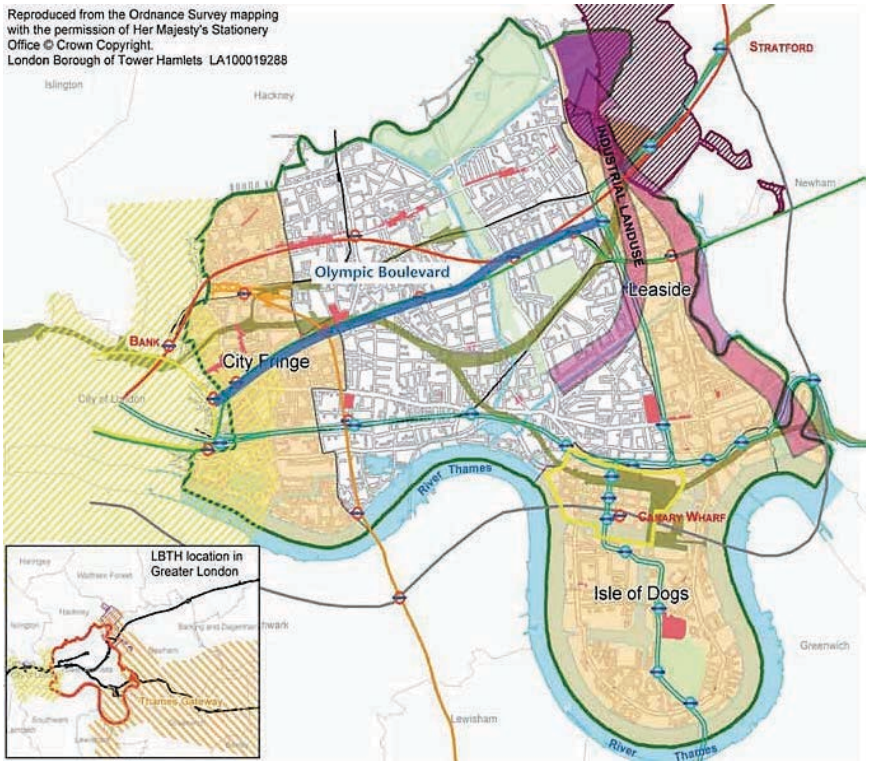


Figure 146 : Le projet d'Olympic boulevard initialement développé par le borough de Tower Hamlets et à l'origine du projet d'High Street 2012 [London borough of Tower Hamlets, 2007 : 41].

Le *borough* de *Newham* s'est par la suite associé à cette initiative, permettant d'assurer la continuité de l'itinéraire ainsi esquissé entre ce Londres « historique » représenté par la *City* et le futur Londres « olympique » de Stratford que ce linéaire de six kilomètres de long empruntant l'axe A11/A118 permet de joindre. Ce projet a aussi reçu un accueil favorable auprès de différents partenaires institutionnels majeurs tels que *TfL*, *Design for London*, la *London Thames Gateway Development Corporation* alors en charge du développement du corridor d'urbanisation est de Londres, ou encore *English Heritage*. Ceux-ci représenteront les principaux partenaires de ce projet auquel ils contribueront par l'intermédiaire d'un appui logistique et technique et/ou par l'intermédiaire de financements. A mesure que les contours de ce projet s'affinent et se précisent par rapport à l'intention de départ, il va progressivement se stabiliser autour de l'intitulé d'*High Street 2012* (et que nous désignerons dorénavant par le diminutif d'*HS2012*). Si la genèse de ce projet d'*HS2012* apparaît ainsi temporellement, spatialement et symboliquement liée aux Jeux Olympiques, son ambition initiale de s'appuyer sur le statut de cet axe en tant que « dernière ligne droite » du tracé du marathon n'en a pas moins été contrariée, au terme d'un épisode révélateur des représentations plutôt « dépréciatives » que ces quartiers de l'est londonien continuent à générer.

En effet, en 2010 le *London Organising Committee of the Olympic and Paralympic Games* (LOCOG), l'organisme temporaire en charge de l'organisation des Jeux Olympiques, a décidé de changer le circuit initialement prévu pour le tracé du marathon en le remplaçant par un circuit plus « télévisuel » et plus centré autour des lieux traditionnellement touristiques de Londres. Cette décision a bien entendu entraîné la colère des *boroughs* concernés par ce « détournement », et plus particulièrement celui de

Tower Hamlets qui perdait là symboliquement son statut « olympique ». Face à ce choix le *borough* a alors décidé d'attaquer LOCOG en justice, arguant notamment du fait que *Tower Hamlets* avait déjà beaucoup investi dans le projet d'*HS2012*, et que plus généralement les raisons logistiques et techniques évoquées pour justifier ce détournement étaient sans fondements. Un arrangement a finalement été trouvé entre la LOCOG et le *borough*, faisant que cette procédure n'est pas allée à son terme. Si le projet d'*HS2012* a bel et bien été maintenu, cet accident symbolique renvoie au déficit d'image dont souffrent ces quartiers (cf. *Figure 147*), et sur lequel il semble pertinent de revenir par l'intermédiaire d'un bref historique de cet axe et des quartiers qu'il traverse.

Figure 147 : Extrait d'un billet ironique paru sur le site internet du journal London Evening Standard vis-à-vis de la décision de « recentrer » le tracé initialement prévu pour l'épreuve du marathon des Jeux Olympiques de 2012 (http://www.standard.co.uk/news/why-2012-marathon-wont-finish-in-the-olympic-stadium-6514511.html, consulté le 17/02/2017).

HS2012 concerne une séquence de 6 km d'un des couloirs structurants du développement de Londres, correspondant au tracé de la route romaine reliant Londres à Colchester, première capitale de la province romaine de Bretagne, (cf. *Figure 115*). C'est aujourd'hui un axe routier (A11/A118) identifié par *TfL* en tant que *red route* et donc considéré comme majeur pour Londres. Il traverse de nombreux quartiers de l'*East End* londonien, généralement issus d'anciens hameaux dont la présence perdure encore au moins symboliquement au travers des différents noms successivement pris par cette voie au long de la portion considérée : *Whitechapel High Street*, *Whitechapel Road*, *Mile End Road*, *Bow Road* et *Stratford High Street* (cf. *Figure 148*). Le projet d'*HS2012*, avec sa dénomination à portée « archétypale », permet ainsi de les unifier symboliquement sous une même bannière. Mais la dualité existant dans les appellations de cet axe (à travers les deux binômes A11/A118 et cet ensemble de *Road-High Street*) témoigne aussi de la dualité de ses vocations, à la fois axe routier majeur à l'échelle métropolitaine et support d'une vie de quartier relativement intense par endroits.

Figure 148 : Schéma explicatif des différentes entités et toponymies incluses au projet d'HS2012 (réalisation : Benoit Romeyer).

Secteur historiquement ouvrier et populaire de Londres que le nom même oppose au *West End* et à ses populations traditionnellement plus aisées, l'*East End* correspond aux secteurs des faubourgs érigés à l'est des murailles de la *City*. L'histoire de son développement apparaît intimement liée à celle des industries et à la présence des *docks*, plaque tournante commerciale ainsi que lieu d'arrivée des marchandises en provenance des colonies de l'Empire Britannique et dont la construction remonte au tout début du XIX^{ème} siècle (construction des *West India Docks* en 1802 amorçant une dynamique massive de construction et d'agrandissement de quais le long de la Tamise et dont le nom faisait généralement « référence à la provenance des marchandises [Appert *et al.*, 2012 : 16]). Profondément marquée par les nombreuses destructions causées par les bombardements de la deuxième guerre mondiale, puis par les conséquences induites par la désindustrialisation et la décolonisation, l'*East End* a vu sa vocation et sa morphologie profondément bouleversées au cours du XX^{ème} siècle. C'est ainsi qu'après avoir connu une importante spirale de déclin, ce secteur à l'identité « populaire » encore très prégnante, fait depuis lors l'objet d'importantes opérations de renouvellement urbain, dans la lignée de l'opération « fondatrice » des *Docklands* développée à partir du début des années 1980 pour contrecarrer la fermeture des *docks* par la création d'un nouveau quartier d'affaires.

Du fait de cette histoire « tourmentée » et de son statut de secteur de frange tant urbaine qu'arrière-portuaire, l'*East End* se caractérise par ses diversités, qui peuvent d'ailleurs se lire à plusieurs niveaux. Diversité de quartiers d'abord, chacun possédant des ambiances et des identités relativement bien différenciées. Diversité de formes urbaines aussi, par les architectures et les tissus d'inspirations et d'époques variées qui s'y côtoient, donnant à l'ensemble un aspect parfois un peu « *patchwork* ». Diversité de populations enfin, renvoyant à la vocation historique de ces quartiers de servir de lieu d'accueil à tout un ensemble de « minorités » : juifs et huguenots lorsque ceux-ci étaient persécutés et plus récemment à une immigration de type « post-coloniale », en provenance notamment d'Asie du sud (Inde, Pakistan puis Bangladesh), et qui représente aujourd'hui près de 13% de la population londonienne [Appert *et al.*, 2012 : 30]. A cette grande variété culturelle, s'ajoutent des dynamiques socio-économiques contrastées avec des quartiers en cours de gentrification, notamment ceux les plus à proximité de la *City* [Appert *et al.*, 2012 : 39‑40], et d'autres connaissant des situations de précarité marquées (cf. *Figure 149*). Les deux *boroughs* londoniens traversés par *HS2012*, *Tower Hamlets* et *Newham* figuraient ainsi respectivement au 3ème et 6ème rangs des collectivités locales anglaises les plus touchées par la précarité selon le classement établi en 2007 par le *Department for Communities and Local Government* [Imrie *et al.*, 2009 : 9]. Ce classement se base sur un indicateur, le *deprivation index* associant « […] la mesure de l'accessibilité de certains services (santé, éducation, aménités environnementales, logement, sécurité, formation) pour les populations d'un territoire à des données concernant leur niveau de formation, leur accès au marché de l'emploi et leurs revenus » [Drodz, 2012].

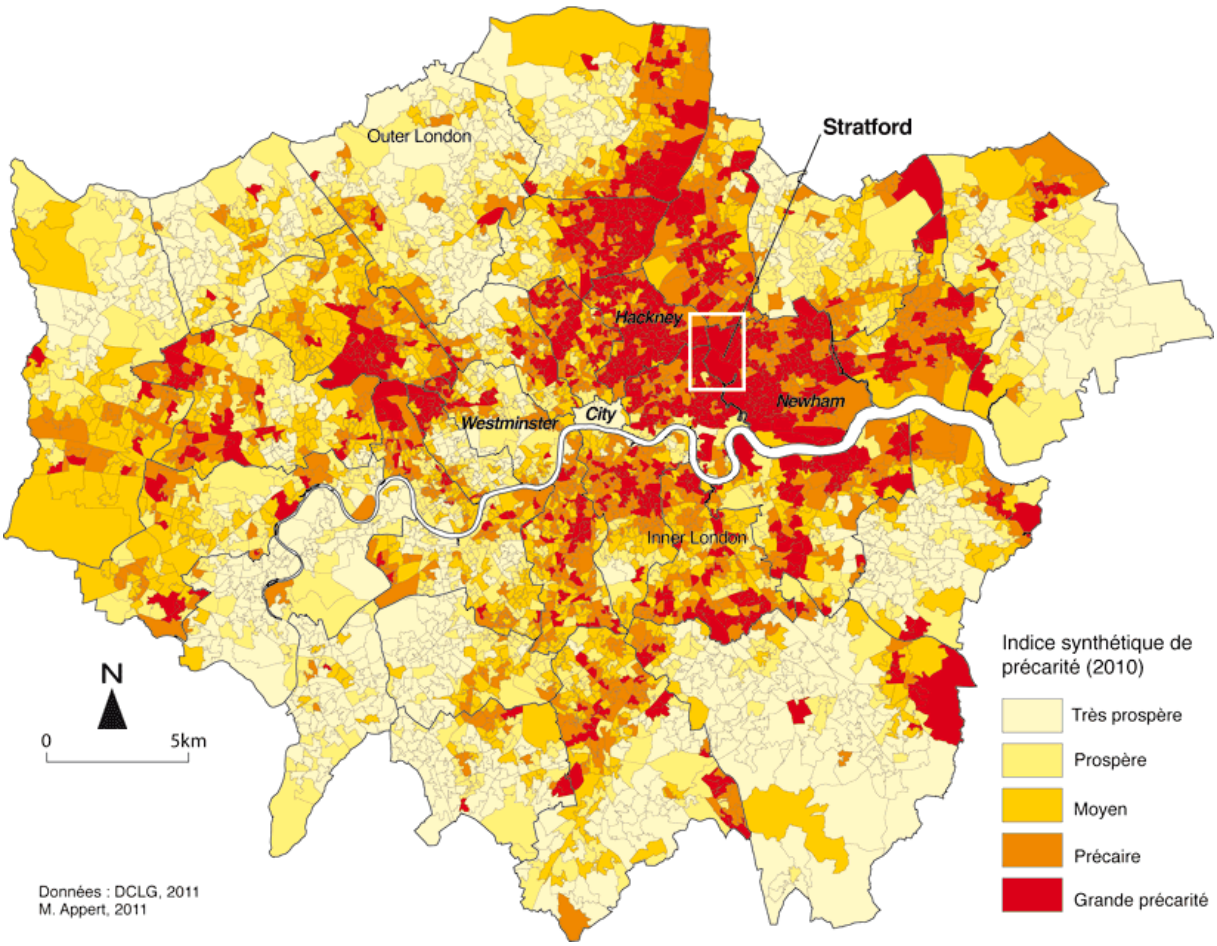


Figure 149 : La spatialisation des indicateurs institutionnels de précarité à l'échelle du Grand Londres font ressortir la présence d'importantes poches de pauvreté dans les boroughs et quartiers situés à l'est de la City [Appert, 2012].

Cette caractéristique de l'*East End* d'être un espace de côtoiement de populations aux profils socio-économiques variés n'est toutefois pas nouvelle. Elle ressortait déjà assez nettement de la cartographie de la pauvreté dressée par le réformateur social anglais Charles Booth entre 1886 et 1903 qui témoignait de caractéristiques similaires et se retrouvant aussi à une échelle micro-territoriale particulièrement fine (cf. *Figure 150*).

*Figure 150 : Le tracé d'*High *Street 2012 replacée dans l'East End du Londres de la fin du XIX*ème* *siècle au travers la carte de pauvreté alors réalisée par Charles Booth témoigne des importants contrastes ayant pu exister entre les populations vivant sur et en retrait de l'axe. Ressort aussi en creux l'importante « mixité sociale » qui a pu caractériser ces quartiers (réalisation : Benoit Romeyer à partir de http://booth.lse.ac.uk/, consulté le 17/02/2017).*

On y constate en effet de forts contrastes entre les zones d'habitations donnant directement sur les grands axes de circulation, où vivent généralement les classes les plus prospères, et les nombreuses poches de très grande pauvreté ; ces deux « populations » se trouvant parfois à proximité immédiate l'une de l'autre. L'équivalent actuel à cette cartographie sociale est à chercher du côté des statistiques établies dans le cadre du *deprivation index* déjà évoqué, mais dont l'échelle de déclinaison la plus fine reste celle du quartier[384] tendant ainsi à donner des visions plus homogènes de leur peuplement. Après la spirale de déclin connue par ces quartiers au cours de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, le nouveau type de diversité socio-économique qui s'y manifeste aujourd'hui apparaît comme le produit d'une dynamique plus générale de réorientation du développement de la ville vers l'est, amorcée au début des années 1980 par l'opération des *Docklands* déjà évoquée. Comme l'explique Michael Hebbert :

"*The eastward shift quite opportunely coincided with the larger trends of European economic integration, which would be oriented to high-speed rail travel and the TGV link through Essex to Stratford and King's Cross. That in turn opened the way to a perception of Docklands as the gateway or beachhead for a far larger regeneration of the corridor of degraded landscapes and depressed industries lying eastwards of London*" [Hebbert, 1998 : 197].

[384] Cette unité statistique la plus fine, intitulée *Lower Super Output Area*, correspond ainsi à des ensembles comprenant entre 1000 et 3000 habitants.

Ces choix stratégiques d'aménagement se sont assez rapidement traduits par d'importantes recompositions sociales pour l'est londonien, et c'est ainsi que "*by the late 1990s the economic indicators for East London were beginning to show a 'schizophrenic profile' as the old pattern of deprivation began to be overlaid by some of the highest growth rates – across all sectors – in south-east England*" [Hebbert, 1998 : 197‑198].

C'est donc dans un secteur aux identités socio-culturelles variées et ayant déjà connu d'importantes dynamiques de renouvellement urbain ces dernières décennies que le choix a été délibérément fait d'implanter le principal site d'accueil de ces Jeux Olympiques, dans le but avoué de leur donner une nouvelle impulsion, tant « l'accueil des Jeux Olympiques d'été confirme et accélère le déplacement vers l'est des centralités de la métropole londonienne. Les environs de Stratford et la Lower Lea Valley deviennent le périmètre de renouvellement urbain prioritaire pour la plupart des acteurs de l'aménagement du Grand Londres » [Beucher, 2009 : 320].

Symbole fort de ce changement de visage de l'Est londonien[385], les Jeux Olympiques ont entraîné dans leur sillage la mise en œuvre de nombreux aménagements sur et autour du site de Stratford avec, en plus des grands équipements sportifs, la création de logements (dont une partie provient de la reconversion du village olympique), d'un centre commercial d'envergure métropolitaine (*Westfield Stratford City*, le plus grand d'Europe lors de son inauguration), et d'un grand parc urbain : le *Queen Elizabeth Olympic Park*. Si les opérations citées se sont pour une bonne part implantées sur d'anciennes friches ferroviaires et industrielles, elles ont néanmoins induit une importante dynamique de renouvellement urbain dans les secteurs alentour ; et notamment le long de *Stratford High Street* (A11), tronçon terminal du tracé d'*HS2012* dans son parcours depuis les portes de la *City* et qui, pour Manuel Appert, constitue le « théâtre de l'essentiel des transformations hors du site olympique » [Appert, 2012] (cf. *Figure 151*).

[385] Que certains, comme Manuel Appert, appréhendent comme « un grand événement alibi du renouvellement urbain à l'est de la capitale » [Appert, 2012].

Figure 151 : Vision ironique sous forme d'une carte postale de la "XXIst century high street" en cours de constitution autour de Stratford High Street et regroupant les différents projets de tours qui y étaient alors prévus, en construction, et déjà réalisés [Wainwright, 2011 : 7].

Si ce projet d'*HS2012* a donc eu vocation à constituer un lien symbolique fort entre le Londres « historique » et le Londres « olympique », il s'est aussi agi de profiter des fenêtres d'opportunités offertes par l'organisation de ce « grand évènement sportif planétaire » pour en faire bénéficier les quartiers de l'*East End*. Certains sont actuellement sujets à de fortes évolutions démographiques, voire à d'intenses dynamiques de renouvellement urbain comme dans les franges de la City ou dans le secteur de Stratford venant d'être évoqué[386]. C'est ainsi que pour permettre l'émergence d'une ambition commune pour cet axe certes continu mais aux identités et aux profils variés, et à même de faire sens pour les différents partenaires aux vocations bien différenciées, le choix a d'emblée été fait de plus considérer *HS2012* comme un objectif rassembleur et un canevas capable d'intégrer différentes actions ou initiatives que comme un projet unique et auto-suffisant. Ce parti pris apparaît exprimé de manière claire dans les documents de travail antérieurs au projet à proprement parler :

[386] A ce titre, et au prisme de la seule manière dont les différents *boroughs* londoniens font preuve d'un intérêt plus ou moins affirmé pour les questions relatives aux espaces publics et à la conception urbaine, Matthew Carmona et Filipa Matos Wunderlich incluent ainsi *Tower Hamlets* et *Newham* à l'intérieur d'un même groupe, constitué d'anciens *boroughs* industriels de l'*Inner London* et qui : "[…] *have witnessed significant new and regenerated public space projects in their territories, although typically these have been led by others, with the boroughs taking a largely regulatory role.* […] *Tower Hamlets, with extensive public realm schemes around the Tower of London (Historic Royal Palaces), on the City fringes, and in and around Canary Wharf* […] ; […] *Newham, which has seen the most transformative public realm investments as home to the 2012 Olympics and via the Stratford City development*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 55].

"*High Street 2012 is not a single project. It is a vision for an approach to change, and a way of capturing the momentum of that change to create something extraordinary. As the vision evolves, specific projects, proposals and ideas will emerge:*

- *events to celebrate and enhance community cohesion,*
- *campaigns to bring new visitors into the area and help them share in its unique character, and*
- *projects to make the High Street 2012 a better place to live, to visit, to work, to play, to relax*" [Brown, 2007 : 3].

Cet objectif de développer une « vision » pour cette rue – dans une optique que l'on peut entendre comme un équivalent à l'idée française de « dessein » ou d'« ambition » - a occupé une place centrale dans la conduite d'*HS2012*[387]. Cette étape préalable au lancement des marchés de conception à proprement parler a constitué une étape de projet à part entière, pour laquelle l'agence pluridisciplinaire *Fluid*, a été commissionnée. Cette étape de préfiguration du projet, a débouché en particulier sur la rédaction de plusieurs études et volumes inscrits dans le cadre d'un document *ad hoc* intitulé *Vision Study*, publié en 2008, et dont le rapport principal débute par l'expression d'une ambition claire pour cet axe :

"*The vision for High Street 2012 is to create a world-class and thriving "High Street" where there is a balance between pedestrians and road uses, where people and places are connected, where locals, visitors and tourists want to be and where there is a sense of well-being, community and history*" [Fluid, 2009a : 4].

Bien que ce document puisse paraître relativement original sous certains aspects - et notamment de par sa structure qui sera abordée par la suite -, c'est moins une volonté de proposer un processus de projet original que d'avoir une vision d'ensemble cohérente des différentes dynamiques à l'œuvre sur ces territoires qui en a été à l'origine pour ses principaux commanditaires, comme ceux-ci ont pu nous le rapporter au cours des entretiens :

"We certainly didn't sell it as something that was necessarily super-innovative. I mean what we only said was that we want to look how this corridor work out, where is the best to focus our investment… We need to do some analysis. And because the initial founding was coming from the regeneration agency rather than through the highway department, there needed to be a focus both on the highways elements of it but also the effects that any investment might have on the places themselves […] *Certainly what was in the brief was saying that : we know there's change happening, taking place here, and we need to see how we can recalibrate this historic elements that are there so they work for an increased and changing population and the nature of that change we were able to predict*" (entretien BR n° 3, cf. *Tableau 7*).

[387] Néanmoins, et comme l'une des personnes rencontrés l'a justement fait remarquer, l'originalité que nous allons tendre à attribuer à ce document s'avère aussi assez fortement liée aux caractéristiques assez inhabituelles de l'objet urbain qui en a présidé la réalisation : *"It's unusual because it's obviously a sort of masterplan but for a long thin bit of city. If you normally prepare a masterplan, it will be for a site, or a town centre or even a borough but doing do it for a linear piece of street is probably unusual*" (entretien BR n° 3, cf. *Tableau 7*).

Plus pragmatiquement pour les initiateurs de ce projet, l'intérêt de cette *Vision Study* a aussi résidé dans le fait qu'elle a pu servir de prétexte à rassembler les différentes parties prenantes à un tel projet autour de l'identification d'objectifs communs :

"*The involvement in those kind of document often comes from a point of view of knowing that maybe the document at the end of the day isn't going to be that useful and might end up to sit in somebody's shelf, but the process of producing it, is a useful process usually*" (entretien BR n° 3, cf. *Tableau 7*).

Il n'a par ailleurs jamais été question de lui donner une quelconque valeur légale, pour la raison, entre autres, que l'attente de cette obtention, et peu importe les biais vraisemblablement complexes qu'elle ait pu finir par prendre a été considérée comme risquant d'être fatale au projet :

"It was never considered whether we would have any statutory status. It was always known that given the boundaries and ownership we cross, and issues we'll going deal with, we will never be going to get it official… If we had to go through an approval process for all the things that are in the Vision Document that would have just be stopped dead" (entretien BR n° 3, cf. *Tableau 7*).

Malgré cette volonté de faire passer « le projet avant la règle », un des enjeux associés à la réalisation de ce document de cadrage préalable a néanmoins consisté en l'identification des dynamiques de projets inscrites dans les différents documents de planification pouvant déjà exister à l'intérieur de ces territoires, mais aussi la prise en compte des attentes des populations par rapport à d'éventuelles transformations de cet axe. Ceci afin d'essayer de tirer parti des dynamiques en place pour faciliter le développement du projet jusqu'à une phase de mise en œuvre effective :

"*One of the thing that the Vision Study did was to look at what was in place and crosses our matrix of area masterplans, boroughs development frameworks, planning briefs, highway plans. We try to link those together in this document, see how we could use those in a way that could make something happen. I suppose that the point of doing this was to do something. That was the important thing: How could the study inform a project?*" (entretien BR n° 3, cf. *Tableau 7*).

De fait, et en écho avec ce dernier questionnement, le document produit par *Fluid*, adopte une posture particulière par rapport aux manières « traditionnelles » d'articuler diagnostic et projet, en inversant l'habituelle préséance de l'un par rapport à l'autre. C'est ainsi que le premier et principal rapport de cette *Vision Study*, est consacré à la présentation des principales orientations et secteurs de projets identifiés [Fluid, 2009a], tandis que le second est consacré à la présentation des principaux éléments de contexte (historiques, institutionnels, socio-économiques…) dans lesquels ces orientations prennent corps [Fluid, 2009b]. Ce document se présente de la manière suivante :

"*The vision is not a fixed design but rather an aspirational design framework that incorporates and develops the recommendations of existing strategies and planned change relating to the street and its wider context. It is founded on an intensive set of studies that have established a strong understanding of the street and its wider context. The aim of the Vision is to develop a plan for short, medium and long-term improvements for this unique street*" [Fluid, 2009a : 4].

Ce recours assumé à une approche que l'on pourrait qualifier de « souple » renvoie aussi à un certain pragmatisme de la maîtrise d'ouvrage vis-à-vis de leur marge de manœuvre pour influer de manière positive sur les transformations actuellement en cours sur ces territoires, sans forcément avoir

à en passer par une intervention d'ensemble. Celle-ci aurait de toute manière été complexe (et potentiellement très onéreuse) à mettre en œuvre dans le cadre de ce projet, du fait à la fois de sa longueur et de la somme des institutions impliquées :

"*I think we have more concerns when we started about trying to make sure there was a design coordination across the all piece. Then actually in the end we felt we need it* [*the Vision Study*]. *But I guess other people might say: "You can't tell whether this is High Street 2012 intervention or not". But it is not necessarily a bad thing. We were trying to nurture the kind of the incremental change that was taking place anyway on the street in a direction that led to high quality outcomes rather than a direction that might have made things worst"* (entretien BR n° 3, cf. *Tableau 7*).

Cette phase préalable a en effet été l'occasion d'amorcer une démarche de concertation (*community engagement*) auprès des habitants et usagers de l'axe [pour plus d'informations sur le contenu ainsi que le déroulement de cette phase de consultation, voir notamment Fluid, 2009b : 7‑10][388] :

"*Community engagement was embedded right from the very beginning of the project when the vision document was being created. Architectural practice Fluid […] round the area to find out what local people thought of the street and how they would change it if they could. These opinions helped shaped the principles on which the project initiatives were founded. Ongoing public consultations have been held at various points and with many different user groups throughout the process to ask for feedback on changes to areas such as Whitechapel Market, Mile End Park and Altab Ali Park*" [Fluid, 2009b : 86].

En plus d'avoir nourri la philosophie de révélation/célébration des identités et du patrimoine de cette rue propre à ce projet, cette réflexion préalable a permis de décomposer le projet en différents sous-ensembles ainsi qu'en secteurs de projet pouvant donner lieu à des marchés de maîtrise d'œuvre spécifiques. Mais il a surtout ouvert à l'émergence d'une grille de lecture à la fois simple et partagée des différentes identités et dynamiques de cet axe comme a pu l'exposer Paul Harper, responsable de ce projet pour le compte de *Design for London*, à l'occasion d'une présentation de ce projet :

"*The work that Fluid did came up with a way or organizing our work, I suppose more than anything else. They looked at the streets in three sections. I mean it's a 4-mile stretch of street, so it's quite long, the character does change as you move along*" (propos tirés d'une conference donnée par Paul Harper le 13/01/2013 à Londres).

[388] Et ayant dans des phases ultérieures pu, comme nous le verrons ouvrir à des actions incluant une dimension participative assez forte.

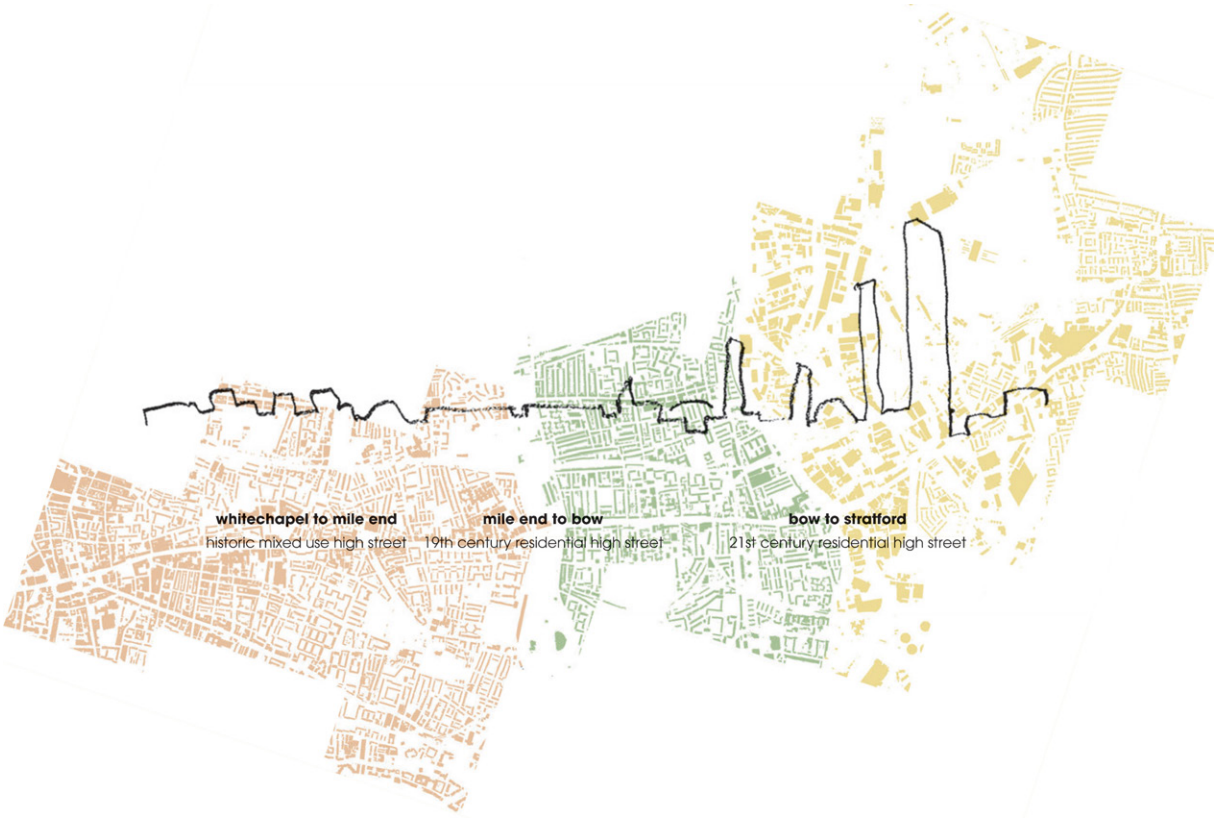


Figure 152 : Le découpage d'High Street 2012 en trois séquences principales témoigne aussi de l'historicité différenciée des territoires urbains traités [Fluid, 2009b : 26].

Plus précisément, au registre des préconisations, le premier rapport de cette *Vision Study* établit ainsi l'idée qu'*High Street 2012* repose sur une démarche de projet articulée autour de deux types d'interventions à la fois distinctes et complémentaires mais sans rapport préétablis de préséance :

- l'identification de secteurs de projets prioritaires ayant vocation à accueillir des projets plus ambitieux et dont la conception a été confiée à des équipes de maîtrise d'œuvre différentes (cf. *Figure 153*).
- des actions transversales s'appliquant à la rue dans son ensemble (et au nombre de 7 : réordonner la rue en enlevant tout ce qui lui est inutile ; restaurer, améliorer et réintégrer les bâtiments historiques ; mieux éclairer la rue ; créer un « fil vert » ; améliorer les espaces piétons et cyclables ; faciliter l'orientation, et impliquer les populations locales au projet d'*HS2012* par la célébration de l'histoire de la rue et des cultures de ceux qui y vivent), et relevant quant à elles plus de la responsabilité et des champs de compétence propres aux grands partenaires institutionnels du projet, comme *TfL* par exemple.

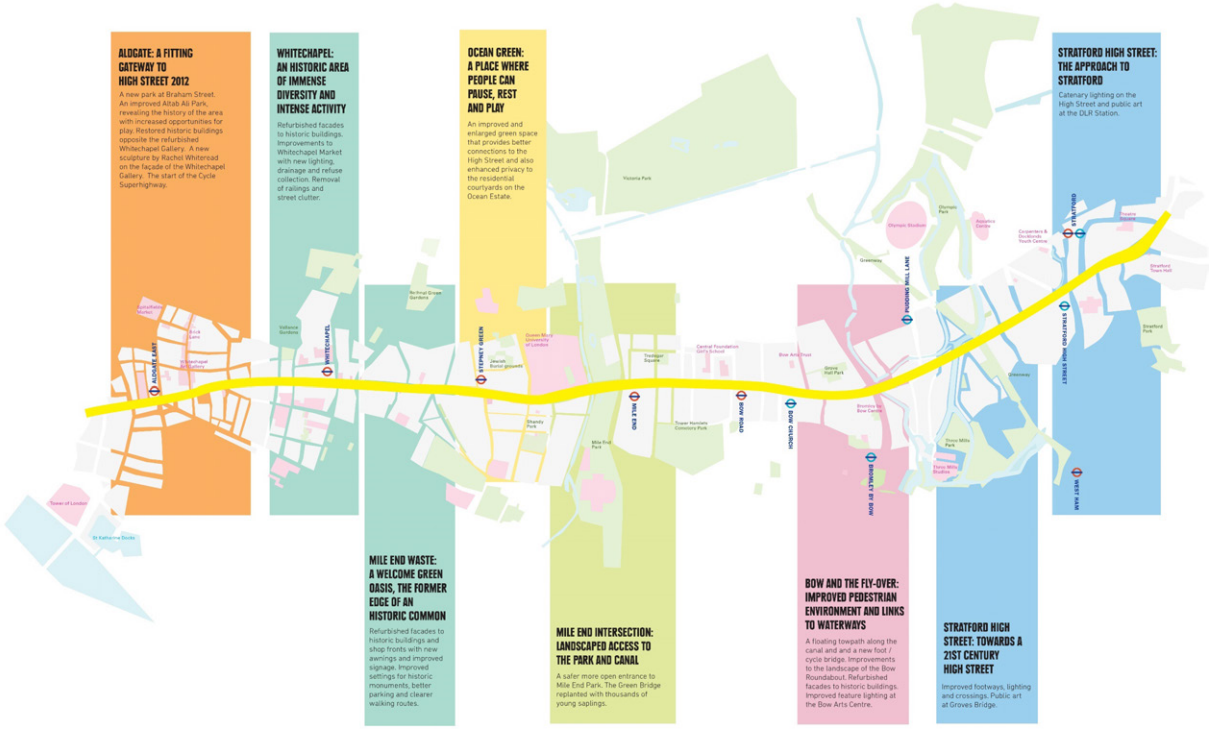


Figure 153 : Carte développée dans le cadre d'HS2012 pour en présenter les différents secteurs de projets [Awofolaju et Harper, 2013 : 35].

Une fois les marchés de maîtrise d'œuvre lancés sur les secteurs ainsi identifiés (cf. *Figure 153*), ce document a eu une importance moindre, afin aussi de laisser la place aux nouveaux regards et idées que pouvaient apporter les équipes de conception sélectionnées. Cependant, il n'en a pas moins joué un rôle important dans la cohérence d'ensemble du projet comme nous l'ont rapporté des membres de l'équipe de maîtrise d'ouvrage. Cette étape préalable ainsi que le renouvellement des concepteurs qu'elle a induit, ont pour eux été déterminants dans la réussite d'ensemble du projet :

"The architects we employed for the consultation for the Vision Study were different from the architects who did the implementation. It was useful for us to get a sense of the whole of the street... Because I think we were worried about… there could be the potential to develop each of the schemes separately. So with the Vision study we were able to have a unifying effect across all the schemes. So it was useful in terms of developing the vision strategically across all of the schemes as opposed to develop each individual schemes separately" (entretien BR n° 1, cf. *Tableau 7*).

Un réel effort de passation du rendu issu de cette phase préalable auprès des concepteurs finaux a néanmoins été opéré. C'est ainsi que malgré le caractère souhaité par la maîtrise d'ouvrage comme relativement peu prescriptif en termes de préconisations spatiales de cette *Vision Study*, la plupart des maîtres d'œuvre rencontrés (entretiens BR n° 6 et n° 11, cf. *Tableau 7*) lors de nos entretiens ont avoué avoir été un peu décontenancé par le contenu d'un tel document, et notamment le degré de précision atteint par les représentations produites pour préfigurer des interventions sur les secteurs de projet identifiés, dépassant pour certaine des beaucoup le cadre des figurations généralement associées à un

plan préalable de portée généralement « stratégique » (cf. *Figure 154*). Si son utilité en phase de montage de l'opération n'était pas remise en question, c'est au moment de la phase de conception à proprement parler qu'il ne leur a pas toujours semblé évident de se positionner par rapport à un document de cadrage relativement extensif en termes de contenus et aussi déjà relativement « abouti » dans ses orientations de projet. En effet, cette démarche « hybride » articulée autour de deux phases s'apparentant de la maîtrise d'œuvre a pu parfois aller à l'encontre de leur propre méthodologie de travail en matière d'appropriation et de réponse à une commande :

"*I think that possibly something like the Vision Study document is very important to build up a narrative behind a project to keep momentum to a vision, to an idea, to ensure that funding is raised and that different partners are signing up to the project.* […] *We get into a situation and we start thinking about it from the first principles almost every time. We like to look at places the way we way we find them and we feel we that we need to look carefully at places as found. And do work about the way they are to be able to make projects that are somehow woven into that particular situation. It means for us that it is probably relatively difficult to use Vision Study or baseline documents in a particular direct way, because… Obviously we read it and it sort of gives us a flavour of the scope and the ambition but we probably really need to almost start, even if we come to the same conclusions, we need to go through some of the same process to sort of fuel it. I'm not sure every practice would be like that. I think this how we work you know. We just really spend lot of time looking, and lot of time on the process and engaging people in it*" (entretien BR n° 6, cf. *Tableau 7*).

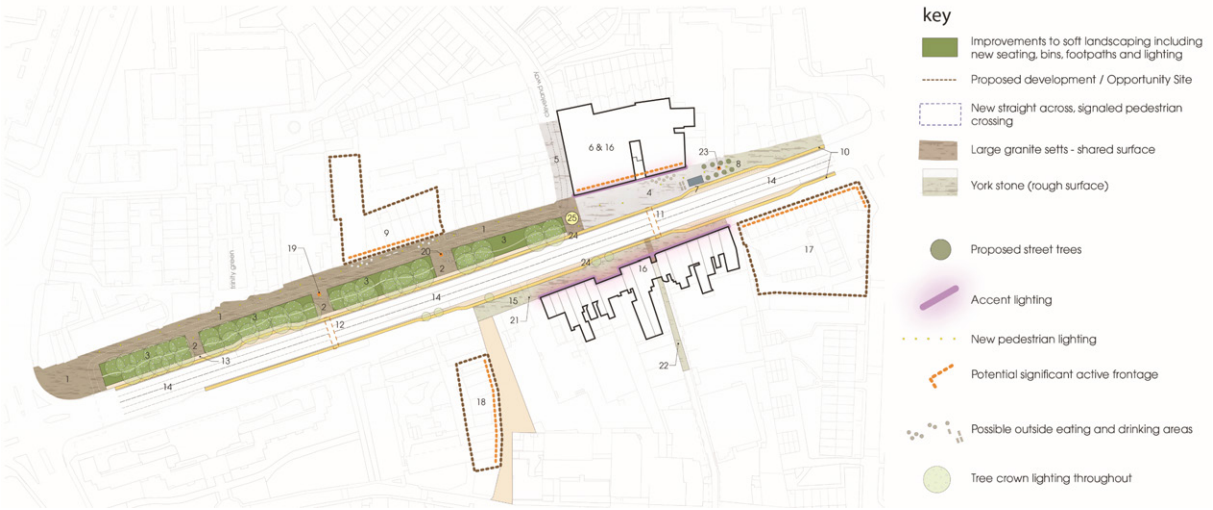


Figure 154 : Illustration de la teneur des préconisations développées pour chaque secteur de projet par l'agence Fluid au sein de la Vision Study [Fluid, 2009c : 10-11].

Si les points de vue par rapport à ce processus de projet « en deux temps » tendent donc parfois à légèrement diverger entre les acteurs de la maîtrise d'ouvrage et ceux de la maîtrise d'œuvre, du fait notamment qu'ils ne mettent pas tout à fait les mêmes attentes dans cette *Vision Study*, les qualités de ce document et le sérieux avec lequel cette étape préalable au projet a été menée n'en ont pas moins été soulignés par l'ensemble des acteurs interrogés. Il est aussi significatif de noter que l'agence *Fluid* a par

la suite été à nouveau retenue pour conduire l'évaluation de ce projet une fois celui-ci réalisé[389]. Le rapport issu de cette étude a été publié fin 2013, soit quelques mois à peine après la fin des dernières opérations réalisées dans le cadre d'*HS2012*. C'est donc sur ce premier « retour sur expérience » que nous nous appuierons pour présenter le bilan terminal officiel d'*HS2012*, dont le caractère éminemment « agrégatif » d'actions relevant de différents registres (espaces publics, transports, architecture, arts, participation, animation culturelle) ne facilite pas nécessairement la lecture d'ensemble.

Au-delà des caractéristiques de l'axe déjà évoquées, *HS2012* est un projet dont les réalisations se sont étalées de Mai 2008 à Mars 2013, soit quelques mois après la fin des Jeux Olympiques, bien que la grande majorité ait été achevé avant ceux-ci. Ces différentes opérations peuvent néanmoins être subdivisées en deux groupes distincts suivant qu'elles relèvent de « sous-projets » que l'on pourrait qualifier de plutôt « structurels » ou d'un registre plus « culturel ». Vingt projets de la première catégorie et vingt et un de la seconde ont été recensés, le tout pour un investissement global 36 millions de livres (cf. *Tableau 9*) - ce qui, à l'heure où sont écrites ces lignes, représente un montant d'un peu plus de 45 millions d'euros.

Organisme financeur	**Montant de la participation**
London Development Agency	£5,077,167
Department of Communities and Local Government	£1,619,000
London Thames Gateway Development Corporation	£12,000,000
English Heritage	£1,015,000
London Borough of Tower Hamlets	£4,910,000
Heritage Lottery Fund	£1,474,000
Transport for London	£429,512
Cycle Super Highway (TfL)	£10,000,000
Total	**£36,524,679**

Tableau 9 : Récapitulatif des principaux organismes financeurs du projet d'High Street 2012 (réalisation : Benoit Romeyer à partir de [Fluid, 2013 : 32]).

[389] A noter néanmoins qu'au sein de l'agence *Fluid*, le choix a été fait de ne pas confier l'étude aux mêmes personnes que celles qui avaient déjà mené le travail nécessaire à la réalisation de la *Vision Study* originale dans un souci compréhensible de « neutralité » par rapport aux actions conduites pour lesquelles les concepteurs ont parfois fait le choix de s'éloigner des préconisations initiales. Cette évaluation a été réalisée en partenariat avec *Contemporary Art Society* pour la partie relative aux volets culturels et avec l'ethnographe et architecte britannique Suzanne Hall, spécialiste des *high streets*, qui a ainsi joué un rôle que l'on pourrait qualifier de « référent » dans ce travail (entretien BR n° 12, cf. *Tableau 7*).

Il convient toutefois de noter que parmi ces opérations ainsi labellisées « *HS2012* » figurent un nombre non-négligeable de « coups-partis », c'est-à-dire des projets n'ayant vraisemblablement pas eu besoin de celui-ci pour émerger, mais dont on peut toutefois légitimement supposer que leur intégration au sein de cet ensemble « agrégateur » a participé à influer sur la réalité de leur mise en œuvre[390].

De fait, étant donné à la fois l'ampleur et la variété des actions entreprises, nous ne chercherons pas ici à toutes les présenter dans les détails. Nous préfèrerons nous focaliser sur quelques opérations représentatives[391], sans toutefois négliger l'impact des opérations de moindre envergure. Leur articulation voire parfois leur imbrication avec d'autres actions plus « (infra)structurelles » semble constituer l'une des principales spécificités d'*High Street 2012*, ainsi que cela a pu ressortir des entretiens menés. Ceci singularise d'emblée assez fortement *HS2012* d'autres opérations emblématiques conduites à Londres sur les *high streets*, comme par exemple celle de *Kensington High Street* évoquée précédemment :

"*I wouldn't say Kensington High Street was a big inspiration. The big difference is that lots of what has happened along HS2012 hasn't been about the highway. So there's haven't been a huge amount of change in terms of what the curb line is, what the width of the carriageway is… That wasn't an attempt to radically alter the balance between people and cars… it was more of a gentle adjustment… apart from a couple of things!* […] *But the general character of the changes weren't about that kind of radical rebalance*" (entretien BR n° 3, cf. *Tableau 7*).

Pour ce même interlocuteur, un tel positionnement n'allait d'ailleurs pas de soi au départ, et à plutôt fini par s'imposer « de lui-même » :

"*We started off more* […] *with the notion of it was about highway and streetscape improvements and that expanded as the project developed into something that was a bit more about a complementary set of measures along the high street*" (entretien BR n° 3, cf. *Tableau 7*).

Ces différents regards auquel nous avons pu avoir accès sur le positionnement du curseur entre interventions portant sur l'axe à proprement parler et interventions opérées sur l'épaisseur de la rue, ne manquent pas de renvoyer au contexte institutionnel dans lequel s'est développé ce projet d'*HS2012*, et dont les grandes lignes ont été esquissées au travers de la *Figure 148*. En effet, l'intégralité du tracé d'*HS2012* traversant le *borough* de *Tower Hamlets* apparaît classé en tant que *red route*, désignation par laquelle sont identifiés les axes considérés comme prioritaire en matière de circulation, et dont l'aménagement et la gestion sont sous la responsabilité directe de *TfL*[392]. Comme cela nous a été rapporté par nos différents interlocuteurs (en particulier du côté des acteurs de la maîtrise d'œuvre), leurs échanges avec cette institution ont parfois été relativement intenses, du fait notamment qu'en plus d'être en charge du bon fonctionnement des principales infrastructures de transports de la ville, *Tfl* est aussi en charge des enjeux relatifs à la sécurité routière - sur lesquels elle s'est par ailleurs, et avec un certain succès, fortement investie au cours de ces dernières années [voir notamment Fleury, 2008]. Ainsi, la

[390] Nous faisons en particulier ici référence au projet de *Super Cycle Highway 2*. Celui-ci, dont l'ambition était néanmoins bien présente dans la *Vision Study* a été réalisé dans le cadre d'un programme spécifique, le *Cycle Superhighway Programme*, directement piloté par *TfL*.

[391] Nous reviendrons sur cette question de « représentativité » par la suite.

[392] La charge des voiries plus « ordinaires » relevant de la responsabilité des *boroughs*.

question de la suppression des nombreuses barrières de sécurité (*gard rails*), permettant une délimitation physique entre les chaussées et les espaces dédiés au piéton, bien que dans l'« air du temps » [Martin, 2011], a parfois pu constituer un point d'achoppement à ces échanges entre concepteurs et gestionnaires[393]. En plus de son droit de regard et d'approbation sur les projets développés, et de son implication directe dans un certain nombre d'actions, la contribution de *TfL* au projet, s'est aussi traduite par l'apport d'un soutien technique aux acteurs de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre (entretien BR n° 1, cf. *Tableau 7*). Outre *TfL*, une autre institution municipale, *Design for London*, a joué un rôle majeur dans le suivi et la mise en œuvre de ce projet. Cela s'est traduit par une participation directe à la définition des objectifs stratégiques associés à ce projet d'ensemble et à ses « sous-projets », ainsi qu'à de nombreux réajustements au cours des réunions de pilotage associant également les *boroughs*, insufflant alors au projet dans son ensemble certains éléments de la philosophie portée par cette structure :

"*To a large extend the project has been design-led both from a strategic point of view, which is the involvement of Design for London, but also locally with the involvement of our planners in the planning of the schemes*" (entretien BR n° 1, cf. *Tableau 7*).

En plus de renvoyer à l'intérêt exprimé par cette institution à cette même période pour les *high streets* et qui se traduira par l'étude *High Street London* [Carmona *et al.*, 2010a] présentée dans le *Chapitre 5*, le fort investissement de *Design for London* dans ce projet tient aussi au fait que ce dernier avait été inclus à l'opération *Great Spaces*. En plus de permettre une certaine mise en visibilité du projet, ce qui peut de prime abord s'apparenter à une forme de « labellisation » cela induisait la double possibilité de bénéficier de financements et d'un appui technique de la part de cette structure :

"*It is more than just a label. The officer at Design for London have that strategic oversight of the scheme. And different from how some other funding schemes work with, the give you the money, and they may commonly come and look at it twice a year. With this we had to be reporting that to them monthly in terms of progress of the scheme. And then they say: "no we don't want to see that", "we would like to see this"... So they came oversight of the scheme all the way through"* (entretien BR n° 1, cf. *Tableau 7*).

Si une certaine « emprise » de *Design for London* sur ce projet s'est ainsi faite sentir, elle se ressent aussi dans le choix des équipes de conception où l'on retrouve des agences ayant fortement collaboré avec celle-ci (cf. *Tableau 10*)[394]. Il en ressort qu'un nombre non négligeable des agences parmi celles avec

---

[393] "*They also look at the street as a conduit for movement […] and we were involved […] in trying to promote things like removing signage and removing street clutter […]. So we were involved in that and also trying to get rid of some of the safety barriers but that's a quite difficult thing to do because health and safety is a "trump card" […] So if you try to do something which they think might increase risk then it's very difficult to justify that […] There are a lot of barriers in the way to removing the barriers"* (entretien BR n° 8, cf. *Tableau 7*). *"There's a big debate going on about the removal of safety barriers and this is a major issue nowadays. In almost every public realm schemes the aim is to remove the barriers. There are more and more schemes were it happens and the evidence is going towards it is a positive thing. But it is still quite a tricky thing to do. When you got to do it you now have to do a risk assessment whether you can justify removing it"* (entretien BR n° 9, cf. *Tableau 7*).

[394] Si nous n'ignorons pas que la révélation de ces chiffres a pu faire débat et éveiller certains soupçons d'« inéquité » outre-Manche (cf. *Tableau 10*), ainsi que l'article d'où sont issues les données évoquées), nous ne chercherons pas à aller plus loin dans ces considérations dont les enjeux échappent largement aux intentions qui nous animent ici.

lesquelles *Design for London* a le plus collaboré au cours de son existence entre 2006 et 2013 –existence qui a correspondu, pour certains observateurs, à une sorte de "*new seriousness about the design agenda*" [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 45] à Londres – ont été parties prenantes à ce projet d'*HS2012*. Deux d'entre elles ressortent tout particulièrement, les agences *MUF* et *EAST* qui sont celles qui ont le plus bénéficié des financements ouverts par *Design for London*. On peut donc aussi attendre de ce projet d'*HS2012*, du fait des profils des concepteurs qui y ont été impliqués, une certaine représentativité, par rapport à une certaine forme de commande publique londonienne en matière d'espaces publics de cette période comprise entre le milieu des années 2000 et le milieu des années 2010.

Agences	**Montant des financements reçus entre 2007 et mars 2013 de la part de *Design for London***
MUF	£464,155.50
EAST architecture	£441,920.95
KCAP	£408,691.87
Witherford Watson Mann	£278,744.99
Maccreanor Lavington (UK)	£261,780.00
J&L Gibbons	£240,845.02
5th Studio	£198,038.75
Terry Farrell and Partners	£190,500.00
Landolt Brown	£129,340.00
Adams & Sutherland	£111,943.54

Tableau 10 : Parmi les dix agences ayant le plus bénéficié des financements octroyés par Design for London entre 2007 et 2013, quatre d'entre elles (dont le nom apparaît souligné dans le tableau) sont aussi intervenus dans le cadre d'High Street 2012 (http://www.architectsjournal.co.uk/revealed-design-for-londons-13-million-handout-to-three-practices/8646995.fullarticle, consulté le 17/02/2017).

HS2012 apparaît ainsi comme un projet né des possibilités offertes par la perspective des Jeux Olympiques de 2012 pour, au travers d'une remise en valeur de l'axe fort reliant le site olympique à l'hypercentre de Londres, mettre un coup de projecteur sur ces quartiers de l'*East End* londonien qu'il traverse, par l'amélioration de l'environnement quotidien de leurs habitants ainsi que la révélation de leurs richesses patrimoniale et identitaire. Cette initiative d'abord portée localement par le *borough* de *Tower Hamlets*, a rencontré les intérêts d'autres institutions, qui une fois devenues de véritables partenaires au projet, ont apporté leur contribution à celui-ci par des moyens divers : implication directe par portage de projet ou soutien d'initiatives locales, subventions, appui logistique et technique… Malgré la perte d'un des sens initiaux du projet lié au fait que le passage du marathon sur cet axe, censé constituer l'*acmé* de ce projet, ait été détourné sur des voies jugées plus « appropriées », celui-ci n'en a

pas moins perduré, ouvrant à un chapelet d'actions le long de cette rue. Celles-ci se sont traduites par de nombreux marchés de maîtrise d'œuvre, des initiatives culturelles ainsi que des actions d'aménagement transversales parfois assez finement entremêlées. Cette première présentation d'ensemble du projet d'*HS2012* effectuée, nous pouvons maintenant enchaîner sur celle du projet de la rue Garibaldi à Lyon.

b. Le réaménagement de la rue Garibaldi : entre amorce d'une requalification du quartier de la Part-Dieu et mise en réseau des parcs urbains lyonnais

« Le réaménagement de la rue Garibaldi est un impératif. Cette rue, transformée en route, il y a plus de cinquante ans pour écouler le trafic automobile du nord au sud, n'a plus vocation à exister telle quelle dans le Lyon d'aujourd'hui. Elle ne peut plus être cette autoroute, bruyante, polluante, surdimensionnée, repliée sur elle-même et sur la seule automobile, une voie qui file du nord au sud de la ville sans autre ambition que de la traverser. Elle doit au contraire s'ouvrir à tous les modes de déplacement contemporains, s'ouvrir sur la ville sur un axe est-ouest, sur les quartiers, sur ses équipements et espaces publics, bref s'intégrer dans un véritable projet urbain […] » [Gérard Collomb cité dans Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011c : 2].

Ancienne limite de la ville et à cheval sur trois arrondissements distincts (6ème, 3ème et 7ème), la rue Garibaldi représente l'un des axes majeurs des quartiers de la rive gauche du Rhône, qu'elle traverse sur presque 4 km de long, en reliant le parc de la Tête d'Or au nord (et plus précisément le boulevard des Belges qui le longe), à l'avenue Berthelot au sud. Une telle situation au sein d'un site d'extension de la ville médiévale associée à cet important linéaire, faisant d'elle l'une des plus longues rues de Lyon, implique assez logiquement son inscription dans des tissus urbains d'époques et d'inspirations diverses. Au classicisme et à la régularité de la trame Morand au nord, se succèdent dans sa partie médiane les « super-îlots » hérités de l'aménagement du centre tertiaire de la Part-Dieu ainsi que des maillages plus composites et irréguliers dans sa partie sud[395]. Globalement rectiligne sur les trois quarts de sa longueur, malgré des largeurs et des profils en travers variant assez fortement d'une section à l'autre, le tracé de cette voie s'infléchit ensuite sensiblement dans sa partie sud. En plus de ces caractéristiques physiques assez composites, les profils socio-économiques des quartiers et arrondissements traversés par la rue Garibaldi varient eux aussi assez fortement. Un assez net gradient de « richesse relative » d'orientation nord-sud des populations résidant à proximité de l'axe peut ainsi être distingué ; le sixième arrondissement étant un des plus « huppés » de Lyon tandis que le 3ème et le 7ème sur lesquels se concentre le projet de réaménagement de cet axe correspondent plus à des quartiers que l'on pourrait qualifier de « classes moyennes » de la ville de Lyon (cf. *Figure 155*).

[395] Un séquençage de la rue Garibaldi que le paysagiste Alain Marguerit traduit comme relevant de la succession de « trois urbanismes : un urbanisme Haussmannien qui structure la ville à la Tête d'Or, un urbanisme « volontaire » à la Part-Dieu, recadré au gré de contraintes économiques et de temps, un urbanisme composite essentiellement résidentiel au sud » [Alain Marguerit dans Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011c : 3].

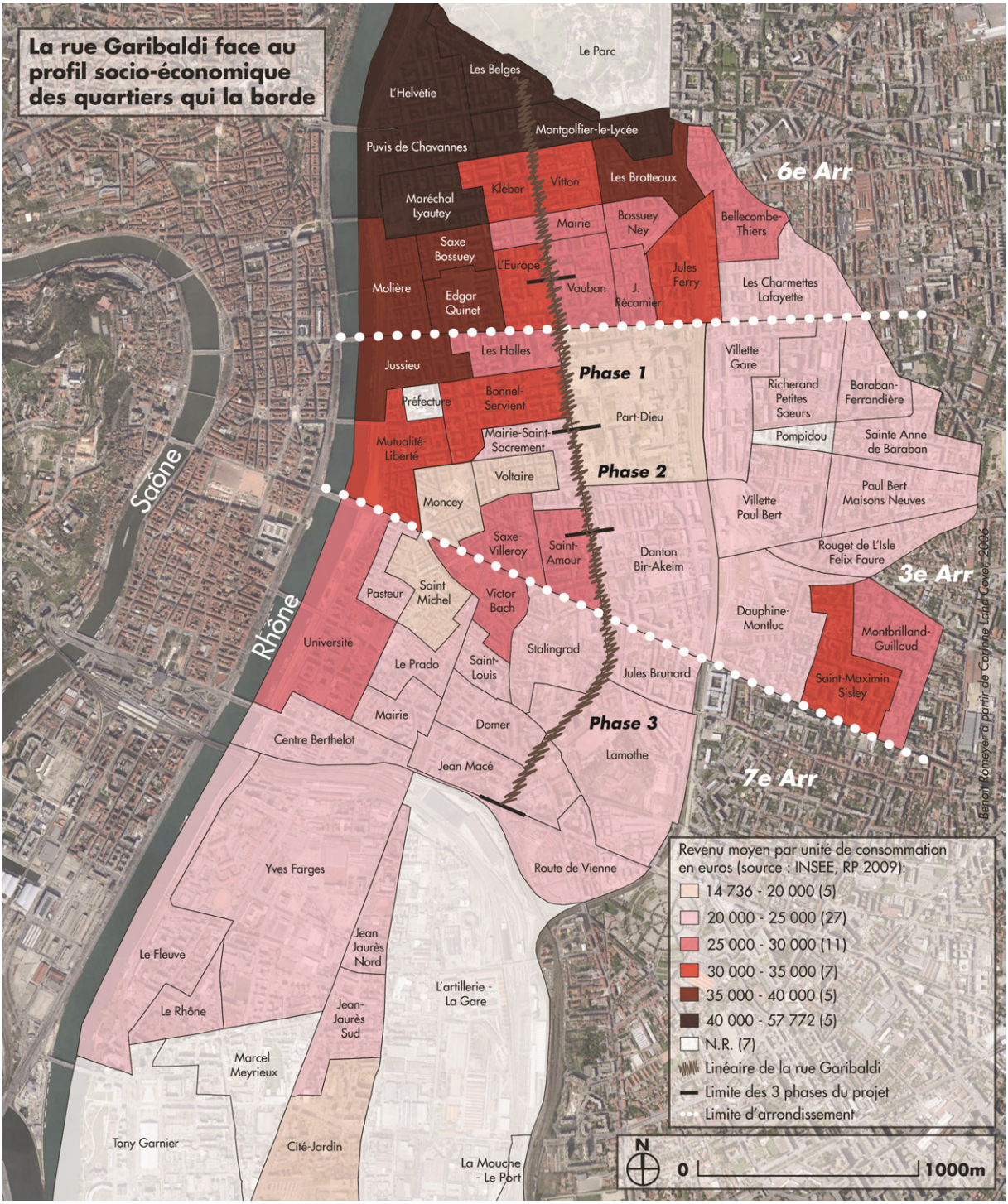


Figure 155 : Si la rue Garibaldi traverse des quartiers dont les profils socio-économiques présentent des disparités évidentes et suivant un gradient assez clairement orienté nord-sud, le projet de réaménagement en lui-même porte pour sa part plus sur des quartiers de « classes moyennes » de la ville de Lyon ; le revenu médian par unité de consommation étant de 21 659 € à Lyon en 2012 (réalisation : Benoit Romeyer à partir de données tirées du recensement de la population de 2009 disponible sur le site internet http://www.insee.fr/, consulté le 17/02/2017).

Au regard de ces différentes caractéristiques « morpho-démographiques », il peut de prime abord sembler difficile d'appréhender cette rue Garibaldi comme une entité à part entière. Au fil du temps et par l'intermédiaire d'élargissements et de réaménagements successifs, celle-ci s'est néanmoins progressivement affirmée comme un, si ce n'est le principal axe de déplacement nord/sud des quartiers de la rive gauche du Rhône, ainsi que cela a déjà pu être évoqué précédemment. L'affirmation de ce caractère circulatoire qui a par la suite fortement marqué les représentations associées à cet axe dans l'imaginaire collectif « grand-lyonnais », remonte en grande partie aux importantes transformations qu'il a connu suite à l'implantation du centre tertiaire de la Part-Dieu dans les années 1960-1970 ; même si certains avaient alors nourri des desseins d'un tout autre type pour cette voie, comme le relate Charles Delfante revenant sur son rôle d'urbaniste en chef de l'opération de la Part-Dieu :

« Dès cette époque [le début des années 1960], l'axe Garibaldi est, pour moi, le plus important car, du Parc de la Tête d'Or au Château Lamothe, il peut être un véritable support du développement de la vie urbaine et de l'animation, il est jalonné par une dizaine de places ou jardins » [Delfante, 2009 : 25].

Cet axe que Charles Delfante ambitionnait de voir à terme devenir les futurs « Champs-Elysées de Lyon » [Delfante, 2009 : 110] a bel et bien été profondément transformé au début des années 1970, mais dans une optique finalement assez peu conforme à ses ambitions initiales, au point que :

« Finalement, avec la succession d'ouvrages en trémie, l'interruption du maillage des rues secondaires et l'absence de feux tricolores sur 1,4 kilomètres, la rue Garibaldi présente alors des caractéristiques routières très marquées privilégiant la vitesse et le transit automobile, objectifs de l'époque » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-4].

L'aménagement résultant, conçu pour « permettre une circulation automobile rapide en la connectant aux principaux axes autoroutiers nord-sud et est-ouest et en supprimant tous les carrefours à niveau, facteurs de ralentissements », a donc été fortement marqué par le creusement de ces trois trémies souterraines dédiées à la circulation automobile ainsi que par l'édification d'une succession de passerelles piétonnes visant à en faciliter la traversée en même temps que l'accès à la dalle de la Part-Dieu (cf. *Figure 156*).

Modifié de la sorte dans sa vocation, cet aménagement a constitué pour Charles Delfante l'un des plus gros « ratés » d'une opération qu'il considère d'ailleurs plus globalement comme un « échec » urbanistique, au-delà de son relatif « succès » au plan économique :

« La transformation de la rue Garibaldi […] en toboggan de transit a fait de la Part-Dieu une île qui n'a pu rendre les services que les plans d'origine lui avaient assignés » [Delfante, 2009 : 110].

Un changement d'orientation pour lequel Charles Delfante est même allé jusqu'à interroger la responsabilité morale de ses initiateurs : « Aujourd'hui, la question peut être posée de savoir s'il y a eu, à l'origine, une volonté d'élaboration de projet urbain cohérent et si les ingénieurs qui ont réalisé le grand toboggan Garibaldi, responsable de l'isolement aggravé de la Part-Dieu dans la ville, aimaient Lyon » [Delfante, 2009 : 61].

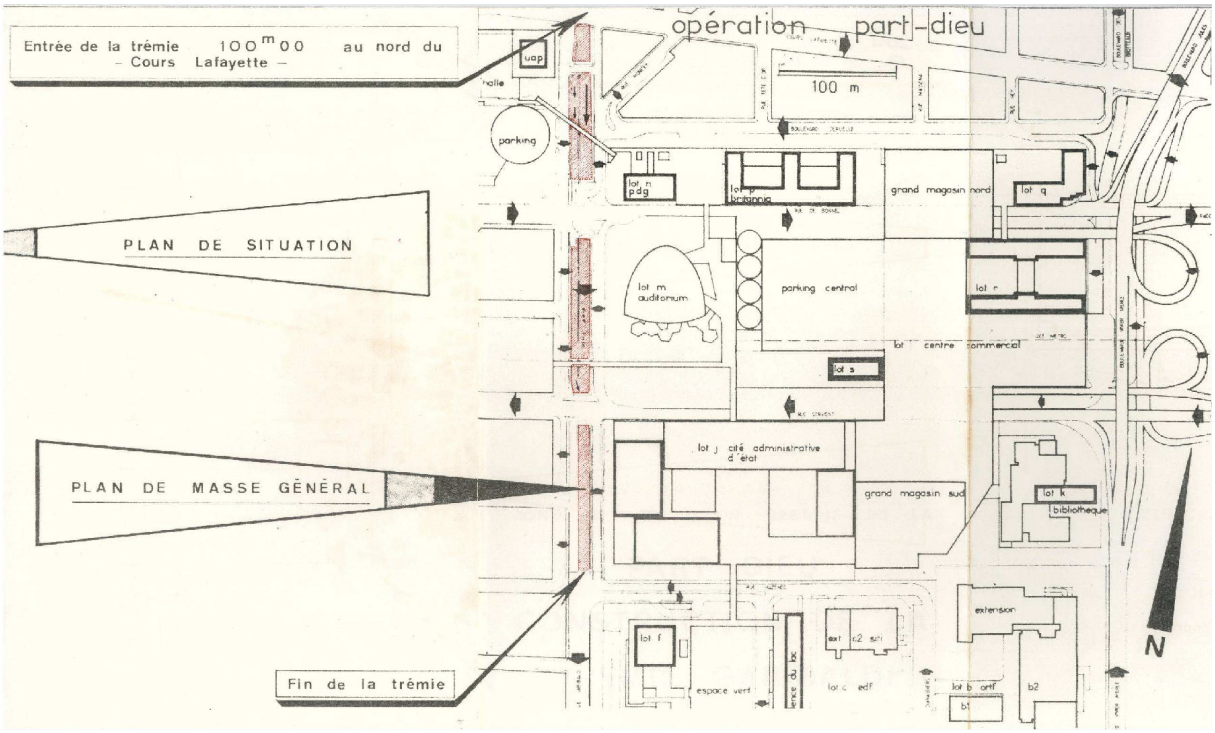


Figure 156 : Plan montrant les implantations de passerelles et de trémies prévues en 1970 pour la rue Garibaldi, en lien avec l'opération de la Part-Dieu [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-4].

De fait, dans les écrits qu'il a par la suite continué à consacrer à cette opération après sa réalisation, en endossant le double rôle de « mémoire » et de « critique », Charles Delfante a maintenu son positionnement par rapport à ce que la rue Garibaldi aurait dû devenir si ses préconisations initiales avaient été respectées[396]. A ce titre, la capacité à donner un second souffle à ce quartier resterait encore à ses yeux assez fortement conditionnée à un réaménagement de celle-ci :

« D'un point de vue pratique, il faut d'urgence reprendre la rue Garibaldi, son profil en travers, pour tenter de lui donner le statut qui lui était dévolu et faciliter sa traversée ; inventorier tous les points de la voirie à améliorer ; inventer des utilisations rationnelles des terrains libres dans le double but de conférer à Lyon un rôle plus élevé et de créer une silhouette et une volumétrie (« épannelage ») de grande ville » [Delfante, 2009 : 106].

[396] Comme en témoigne cette réponse donnée par Charles Delfante en 2008 alors que celui-ci est interrogé sur la perspective d'un « remodelage de la rue Garibaldi en boulevard planté jusqu'au parc Lamothe ? » : « C'est bien mais c'était dans le projet initial ! » (http://www.millenaire3.com/interview/la-creation-du-centre-commercial-de-la-part-dieu-temoignage, consulté le 17/02/2017).

Figure 157 : Une rue Garibaldi dont l'aménagement a dans l'imaginaire collectif lyonnais longtemps été associé à ses trémies, conçues pour favoriser l'accessibilité automobile lors de l'opération de la Part-Dieu (cliché : Benoit Romeyer).

Si la perspective d'une transformation de la rue Garibaldi au niveau du secteur de la Part-Dieu apparaît ainsi présente de longue date dans l'esprit de certaines figures de l'urbanisme lyonnais, sa concrétisation aura néanmoins attendu le second mandat de Gérard Collomb à la tête de la mairie de Lyon et du Grand Lyon pour devenir pleinement effective[397]. En effet ce dernier avait fait du réaménagement de la rue Garibaldi un engagement fort de sa campagne de réélection, au même titre d'ailleurs que celui du quartier de la Part-Dieu qui la borde et qui est lui aussi actuellement sujet à un grand projet de renouvellement urbain. Le « projet urbain Lyon Part-Dieu » a ainsi été « lancé » de manière presque concomitante au projet Garibaldi. Le fait que ce projet de transformation de la rue Garibaldi visant à changer le fonctionnement en même temps que l'image d'une rue conçue pour favoriser l'accessibilité automobile de la Part-Dieu se soit amorcé parallèlement à une réflexion plus générale sur le devenir de ce quartier[398] apparaît comme un écho direct aux propos de Charles Delfante

[397] A noter qu'un premier réaménagement opéré au cours des années 1990 sur la section la plus septentrionale de cet axe à proximité du parc de la Tête d'Or avait par ailleurs ouvert la voie à une série d'études portant sur le devenir de l'ensemble de cet axe. Ces réflexions vont ainsi connaitre un important coup d'accélérateur au cours de la deuxième moitié des années 2000.

[398] Celui-ci, conçu par l'agence d'architecture parisienne AUC a visé à « concevoir et […] mettre en œuvre un projet urbain global, cohérent et transversal, c'est à dire un projet qui réarticule les composantes essentielles du quartier (la mobilité, l'immobilier tertiaire, les commerces et les services, l'habitat, les espaces publics) dans une nouvelle

pour qui les « destins urbanistiques » associés à ces deux entités demeuraient d'une certaine manière « liés ».

Bien que l'ensemble des interlocuteurs interrogés à ce propos nous aient confirmé qu'il s'agissait bien de deux projets indépendants (et que les réflexions et études sur Garibaldi avaient d'ailleurs précédées celles sur la Part-Dieu), les chevauchements entre ces deux projets d'urbanisme ne se sont néanmoins pas uniquement opérés sur le registre du « symbolique », mais ont aussi porté sur des registres plus « communicationnels » ainsi qu'« opérationnels ». Ce premier aspect s'est notamment traduit par les communications parfois différenciées autour de ces deux projets. Ainsi, la communication conduite par le Grand Lyon tendait d'une part à les séparer en termes d'affichage et d'autre part à bien les mettre à un même niveau d'importance en les présentant tous deux comme des « grands projets urbains » de l'agglomération (cf. *Chapitre 5*). Il n'en a en revanche pas toujours été de même en ce qui concerne la communication menée autour du projet Lyon Part-Dieu, qui a souvent donné à voir et à penser que le projet de la rue Garibaldi constituait l'une de ses composantes plutôt qu'un projet « connexe » (cf. *Figure 158*).

logique. Il s'agit donc à la fois d'actualiser un quartier dont la conception remonte aux années 1960 et de redonner des capacités de développement à une structure urbaine dont, a priori, on pourrait considérer qu'elle est « remplie », « achevée » » [AUC, 2015 : 6].

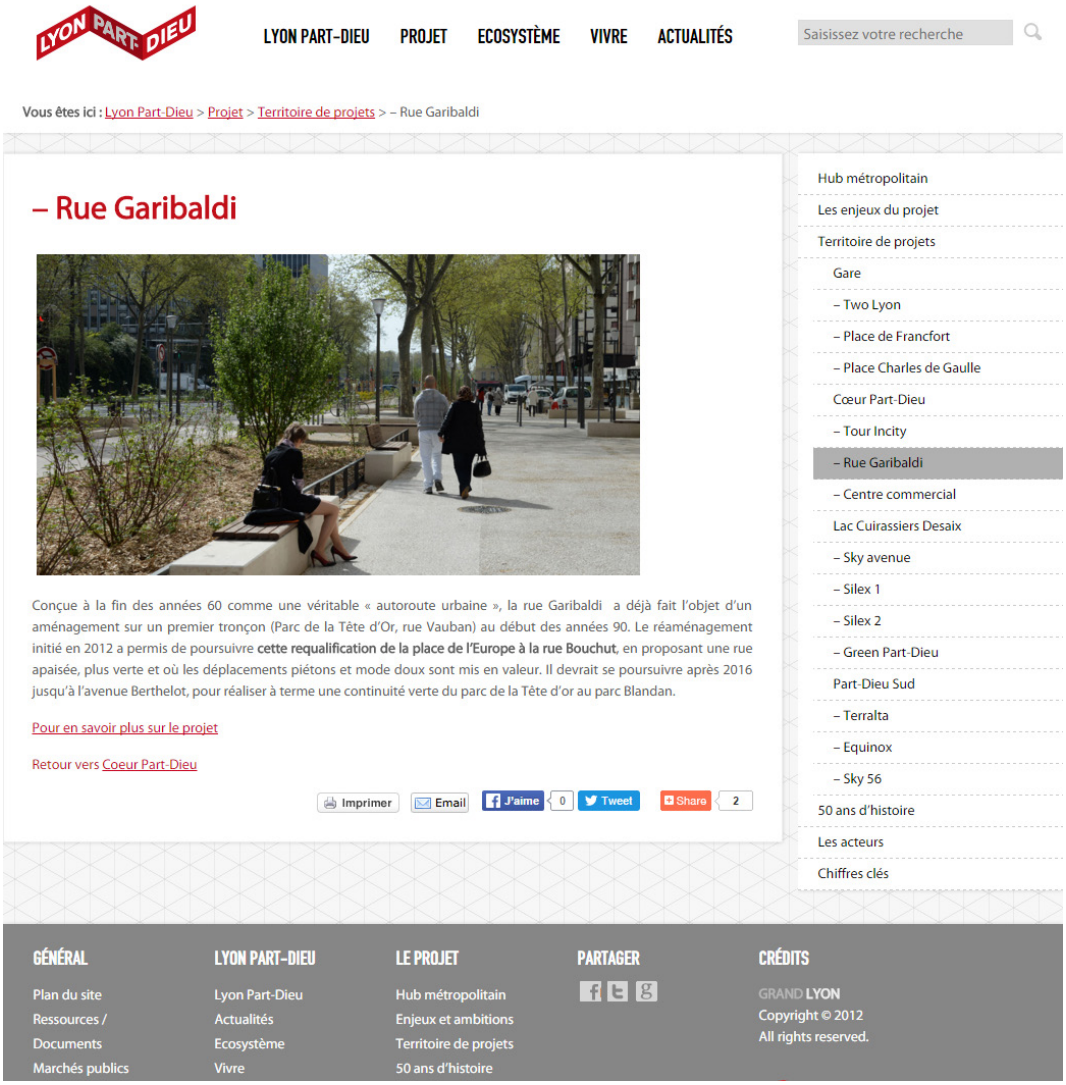


Figure 158 : Le réaménagement de la rue Garibaldi apparaît ainsi présenté comme un « territoire de projets » sur le site internet dédié au projet urbain Lyon Part-Dieu (http://www.lyon-partdieu.com/, consulté le 17/02/2017).

Ces décalages entre affichages institutionnels pouvant paraître relativement anecdotiques de prime abord, n'en font pas moins écho à certaines « tensions » qui ont pu se révéler dans des registres plus « opérationnels » au niveau de la cohabitation de ces deux projets sur de mêmes espaces. En effet, malgré des orientations d'ensemble pourtant relativement cohérentes *a priori*[399], le fait que le périmètre associé à ce projet recoupe ainsi substantiellement le périmètre de réflexion fixé pour le projet urbain

[399] Notamment autour de la volonté de « favoriser les parcours entre la gare, les berges du Rhône et la Presqu'île » [AUC, 2015 : 255]auquel participe directement le projet Garibaldi. C'est ainsi que pour l'interlocuteur rencontré au sein de la Mission Part-Dieu, institution créée en 2010 pour assurer le portage de ce projet (et devenue en 2015 la Société Publique Locale Lyon Part-Dieu), l'un de ses rôles serait à ce titre de permettre de « rompre avec la rupture physique et psychologique » associée à sa traversée (entretien BR n° 21, cf. *Tableau 8*).

Lyon Part-Dieu (cf. *Figure 159*), n'a cependant pas impliqué que les parti pris d'aménagement portés pour ces deux projets par des équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre distinctes, soient strictement concordants spatialement. Dans le cas présent, ces différences se sont cristallisées sur un espace en particulier : la place Charles de Gaulle ou place de l'Auditorium, située au droit de la rue Garibaldi. Incluse au périmètre de maîtrise d'œuvre du projet Garibaldi et au périmètre opérationnel du projet urbain Lyon Part-Dieu, les équipes de concepteurs de ces deux projets ont chacune développé des visions et parti pris assez nettement différenciés pour cet espace. Son réaménagement s'est donc vu différé et reste à ce jour en attente d'un arbitrage, « vraisemblablement politique », comme certains interlocuteurs ont pu nous le confier.

Figure 159 : Vue en trois dimensions des nouveaux aménagements projetés dans le cadre du projet urbain Lyon Part-Dieu et au sein duquel la rue Garibaldi apparaît de manière visible au premier plan et au pied de la nouvelle tour Incity [AUC, 2015 : 20-21].

Ces « chevauchements » de périmètres et de projets ont donc plus largement ouvert la question de la préséance de l'un sur l'autre en termes de prérogatives spatiales, et donc aussi en creux à leur statut respectif dans la « hiérarchie » des projets d'urbanisme conduits par le Grand Lyon[400]. Cet aspect est

[400] C'est ainsi que l'interlocuteur rencontré au sein de la Mission Part-Dieu nous a fait part du fait qu'il considérait le positionnement déjà évoqué du projet Garibaldi en tant que « grand projet urbain » sur le site internet du Grand

revenu de manière récurrente dans les différents entretiens que nous avons eu l'occasion de conduire. Il nous a semblé pertinent de l'évoquer ici, ne serait-ce que pour clarifier la teneur des liens parfois « concurrentiels » ayant pu naître entre ces deux projets. Le fait qu'ils aient ainsi pu être amenés à entrer en « confrontation », sur un mode aussi bien spatial que symbolique, nous paraît témoigner du fait que ce projet de réaménagement de la rue Garibaldi s'est bien développé suivant des logiques qui lui sont propres. Elles ne peuvent être complètement confondues avec celles ayant présidé au projet développé sur le quartier de la Part-Dieu, et ceci bien nous ayons pourtant commencé par insister sur le fait qu'ils entretenaient des liens historiquement forts. Cette question des relations entre ces entités que sont la rue Garibaldi et le quartier de la Part-Dieu ainsi que les projets dont ils ont fait l'objet désormais précisée, nous pouvons reprendre le fil de ce bref « historique » du projet Garibaldi en lui-même.

Une fois les études techniques préalables achevées (particulièrement importantes aux dires des personnes rencontrées, en particulier en ce qui concerne le volet circulation automobile (entretiens BR n° 22 et 26, cf. *Tableau 8*), un premier projet d'aménagement, entièrement financé par le Grand Lyon et dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Direction de la Voirie, est voté en conseil communautaire en 2009 (Délibération n° 2009-0907) sur la base du parti d'aménagement suivant :

« […] remise à plat complète des chaussées, accompagnée d'un parc linéaire et de la création de voies dédiées aux modes doux, travail du lien entre les quartiers est et ouest de la rue et mise en valeur des espaces publics adjacents, etc. » [Conseil de communauté urbaine du Grand Lyon, 2010]

Cette décision annonce aussi la rédaction parallèle d'un programme d'aménagement en vue de la désignation d'une équipe de maîtrise d'œuvre dédiée à ce projet [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009]. Terminé en décembre 2009, celui-ci précise le cadre du projet de réaménagement de la rue Garibaldi qui ne porte pas sur l'intégralité de son linéaire, mais sur une section d'une longueur totale de 2,6 km allant de la rue Vauban au nord de la Part-Dieu jusqu'à l'extrémité sud de la rue à son débouché avec l'avenue Berthelot. La section nord déjà réaménagée dans les années 1990 apparaissant donc exclue de ce périmètre de projet, lui-même décomposé en trois sous-périmètres renvoyant à autant de phases distinctes. Sont ainsi distingués, du nord au sud de la rue Garibaldi :

- un premier périmètre dit « de réalisation » incluant la section allant de la rue Vauban à celle du Docteur Bouchut dans lequel les travaux sont inclus dans la tranche ferme,

- un second périmètre « de réflexion » concernant la section depuis la rue du Docteur Bouchut jusqu'au niveau de la rue d'Arménie où la conception est menée jusqu'en phase « projet » dans la tranche ferme, mais dont la mise en œuvre n'apparaît quant à elle inscrite qu'en tranche conditionnelle,

- un troisième périmètre qualifié de « prospectif » sur la dernière partie comprise entre la rue d'Arménie et l'avenue Berthelot et ainsi limité à la phase d'études [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 10‑12].

Lyon, comme relevant d'une « erreur d'affichage », ce dernier s'apparentant plus à ses yeux à « une grosse opération de voirie comme il y en aura beaucoup d'autres sur la Part-Dieu » (entretien BR n° 21, cf. *Tableau 8*).

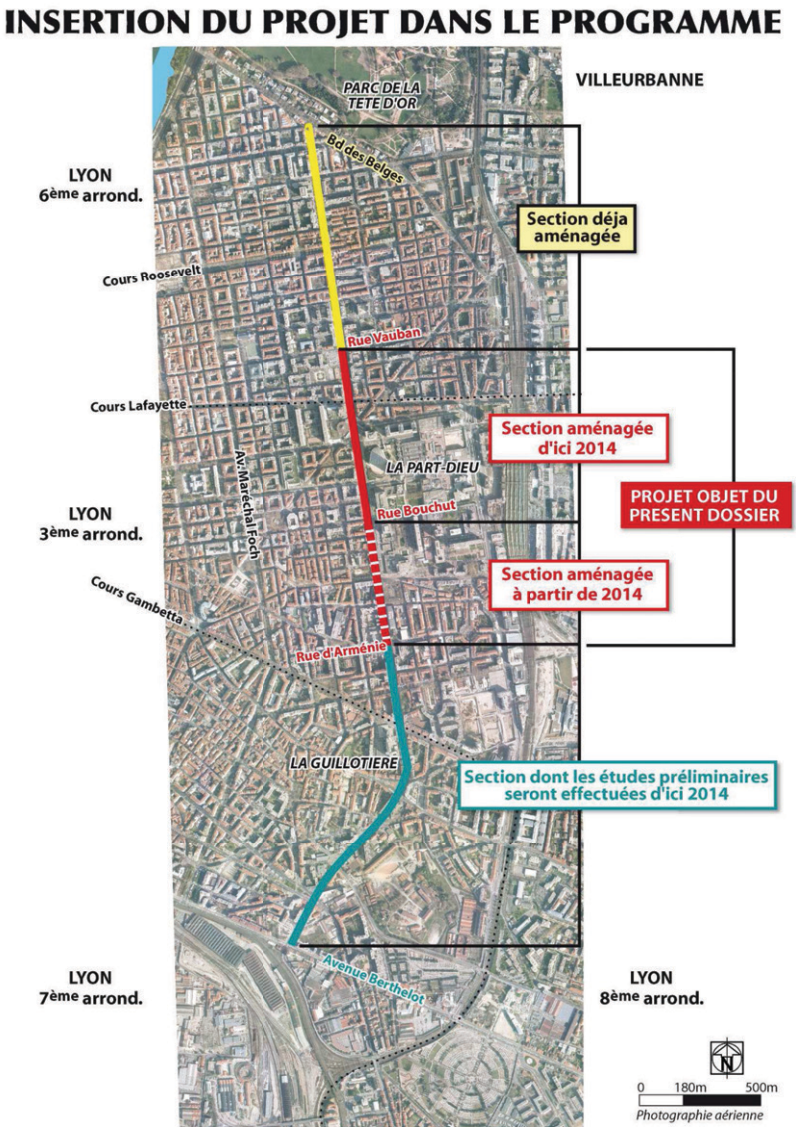


Figure 160 : Plan montrant le périmètre du projet de réaménagement de la rue Garibaldi ainsi que son découpage en trois phases distinctes [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EII-6].

Ce programme inclut par ailleurs la prise en compte d'un certain nombre d'espaces publics qualifiés de « connexes » à la rue, renvoyant au fait qu'ils sont à proximité immédiate ou sinon quasi immédiate de la rue : le parvis des Halles de Lyon, le parvis de la tour *Incity*, le parvis de l'Auditorium/place Charles de Gaulle, la place des Martyrs de la Résistance, la place Stalingrad et l'accès au futur parc Sergent Blandan (cf. *Figure 161* pour leur positionnement). Le programme d'aménagement qui leur est associé renvoie là encore à une répartition complexe de prestations d'études, conceptions et travaux entre tranches fermes et tranches conditionnelles dont la philosophie générale est que leur mise en œuvre soit concordante avec la position de ces espaces publics par rapport aux trois premiers périmètres considérés.

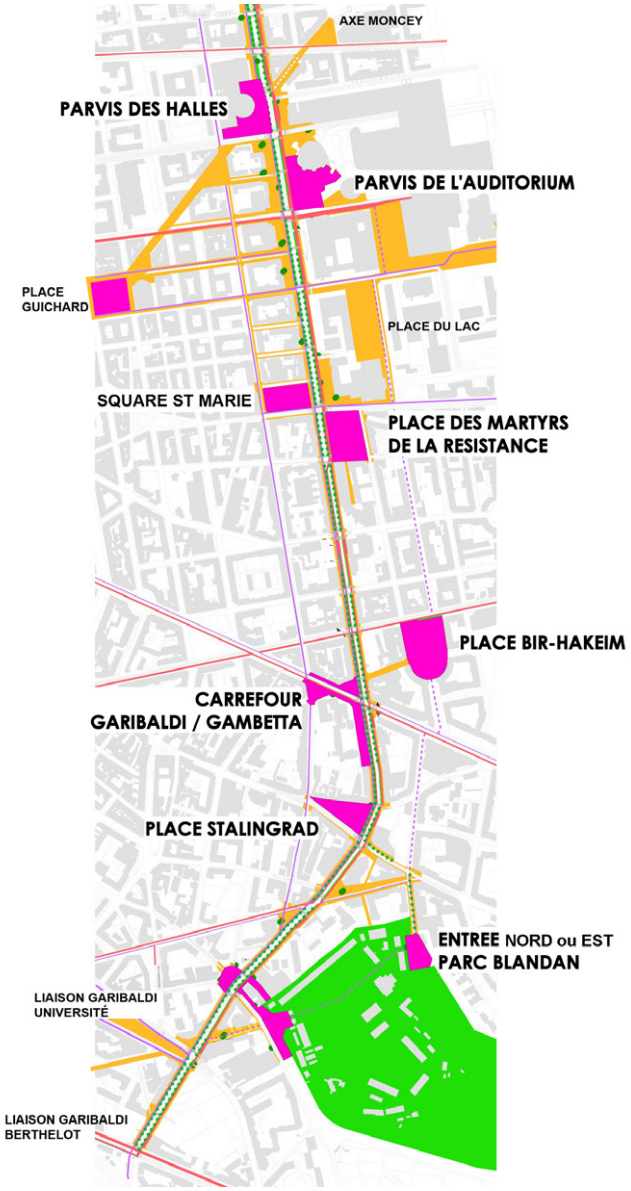


Figure 161 : La rue Garibaldi entourée de ses espaces publics « majeurs », dont une partie a ainsi été incluse à son projet de réaménagement [Atelier Marguerit et al., 2014 : 4].

Qualifié par l'un des chefs de projets de cette opération du côté de la maîtrise d'ouvrage, de document à la fois « dense mais laissant d'importantes marges de manœuvre aux concepteurs » (entretien BR n° 26, cf. *Tableau 8*), ce programme d'aménagement – que nous ne détaillerons pas – visait à donner le cadre des attendus pour les concepteurs. Son contenu programmatique et projectuel s'est stabilisé au fur et à mesure de l'avancement de ces derniers. Nous pouvons néanmoins retenir que, par le biais d'une procédure de type « appel d'offre restreint », celui-ci a amené à la désignation d'un groupement d'agences de conception urbaine (dont l'agence lyonnaise *Passagers des villes* qui avait été missionnée pour participer aux études préalables menées autour de ce projet) et de bureaux d'études

ayant pour mandataire l'agence *Atelier des paysages* dirigée par le paysagiste-urbaniste[401] Alain Marguerit[402]. Ce dernier, souvent considéré comme « appartenant au vivier des concepteurs des espaces publics du Grand Lyon » [Toussaint et Zimmermann, 2001b : 233], a ainsi participé à la conception de nombreux projets d'espaces publics et projets urbains au sein de l'agglomération lyonnaise depuis le début des années 1990[403].

Le lancement de ce processus de conception à proprement parler s'est effectué en parallèle à une importante démarche de concertation préalable qui s'est déroulée de juin 2010 à avril 2011, sur la base d'ateliers thématiques avec la population. Le bilan effectué pour celle-ci (délibération n° 2011-1975) met en avant le quasi-consensus présent au sein des participants sur la nécessité d'engager des travaux d'amélioration pour cet axe. Certains des partis pris exprimés dans le programme d'aménagement ont été en revanche particulièrement discutés, à commencer par la question du comblement des trémies à laquelle des participants se sont opposés, mais plus encore celle du nombre de voies de circulation automobile à maintenir. Initialement fixé et maintenu à trois, une partie de la population, soutenue en cela par des représentants du parti Europe Ecologie - Les Verts, auraient souhaité voir leur nombre réduit à deux - un tel scénario étant considéré comme plus « volontariste » en matière de réduction de l'automobile et d'« apaisement » de cet axe. Bien qu'ayant donc pu faire l'objet de débats, les différentes orientations préconisées pour ce projet ont néanmoins été entérinées au terme de l'enquête publique conduite fin 2011 et dont les résultats ont été connus début 2012.

Au terme de ces processus parallèles de conception et de concertation, les objectifs associés à ce projet de réaménagement de la rue Garibaldi ont été arrêtés comme suit par décision du conseil communautaire (délibération n° 2011-1975). Il s'agit ainsi à la fois de :

> « - relier l'est (quartier Part-Dieu) à l'ouest (Berges du Rhône, centre-ville),
>
> - transformer une voie aux caractéristiques autoroutières en voie apaisée par la suppression des trémies, la mise à niveau des voies, la création d'un itinéraire modes doux sécurisé et des aménagements évolutifs permettant des transports en commun,
>
> - reconquérir les espaces publics pour en améliorer les usages et les espaces publics latéraux (jardins, terrasses, etc.) pour favoriser l'animation et les échanges,
>
> - améliorer l'accessibilité aux grands équipements (halles Paul Bocuse, auditorium, piscine, etc.),
>
> - embellir et structurer la ville par un aménagement paysager continu reliant le parc de la Tête d'Or au nord au futur parc Sergent Blandan au sud » [Conseil de communauté urbaine du Grand Lyon, 2011].

---

[401] C'est ainsi que lui-même se défini (entretien BR n° 17, cf. *Tableau 8*).

[402] Outre les agences *Ateliers des paysages* et *Passagers des villes*, le groupement était aussi constitué de :
ETC - Philippe MASSE, Consultant en mobilité urbaine ; *LEA*, concepteur Lumière ; *COTEBA*, BET VRD carrefours, espaces publics et ouvrages d'art ; *SOGREAH*, consultants, BET réseaux humides et environnement, *SITETUDES* (VRD) ; *SOBERCO* bureau d'études environnement et *AEU* (Atelier d'Ecologie Urbaine).

[403] Parmi les plus importants nous pouvons ainsi citer l'aménagement de la montée de la Grande Côte, le projet urbain de La Duchère ou le projet urbain de Gerland.

De ces différents objectifs ressort la volonté d'appréhender le réaménagement de cet axe au travers d'une double optique de « linéarité », comme l'illustre cette idée de créer un « aménagement paysager continu », mais aussi d'une volonté d'« épaisseur » à travers l'objectif exprimé de mieux relier « est » et « ouest », de travailler sur les « espaces publics latéraux » et encore sur l'« accessibilité aux grands équipements » dont les exemples cités bordent tous la rue Garibaldi. Au-delà de son seul rôle potentiel de « couture » entre ces différents quartiers de la rive gauche du Rhône dont elle constitue une limite, tous ces éléments dénotent plus largement d'un repositionnement de cette rue dans un contexte urbain plus vaste à l'échelle lyonnaise, figuré en particulier par l'évocation de liens avec les Berges de Rhône et la Presqu'île.

On peut par ailleurs également remarquer que le projet urbain de la Part-Dieu n'apparaît ainsi pas comme le seul projet d'urbanisme à être mis en lien avec ce réaménagement de la rue. Est aussi évoqué celui du parc urbain Sergent Blandan, dont la première ouverture au public a été faite en 2013, et que le projet Garibaldi ambitionne en effet de le relier au parc de la Tête d'Or par l'intermédiaire d'un aménagement paysager ouvrant à la constitution d'une véritable « coulée verte ». Une visée venant traduire spatialement la stratégie plus globale exprimée dans le SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise de constitution de « liaisons vertes » à l'échelle de l'agglomération par une « mise en réseaux des parcs existants » (cf. *Figure 162*) :

« Dans le cadre de la mise en place du réseau maillé des espaces naturels et agricoles, les aménagements seront conduits de manière à donner à tout habitant du bassin de vie Centre accès aux parcs, aux jardins et aux grands espaces de nature de l'agglomération. Cette continuité suppose la mise en réseau des parcs centraux (Tête d'Or, Feyssine, Parilly-Feuilly, Gerland, Hauteurs, Sergent Blandan) pouvant notamment être assurée par l'aménagement des berges des deux fleuves et des agrafes urbaines entre le Centre et la première couronne. Cette mise en réseau doit également s'appuyer sur le développement de voies vertes « modes doux ». Elle n'est pas exclusive de réalisations nouvelles, emblématiques, à l'image du réaménagement de l'avenue [*sic.*] Garibaldi » [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010b : 83].

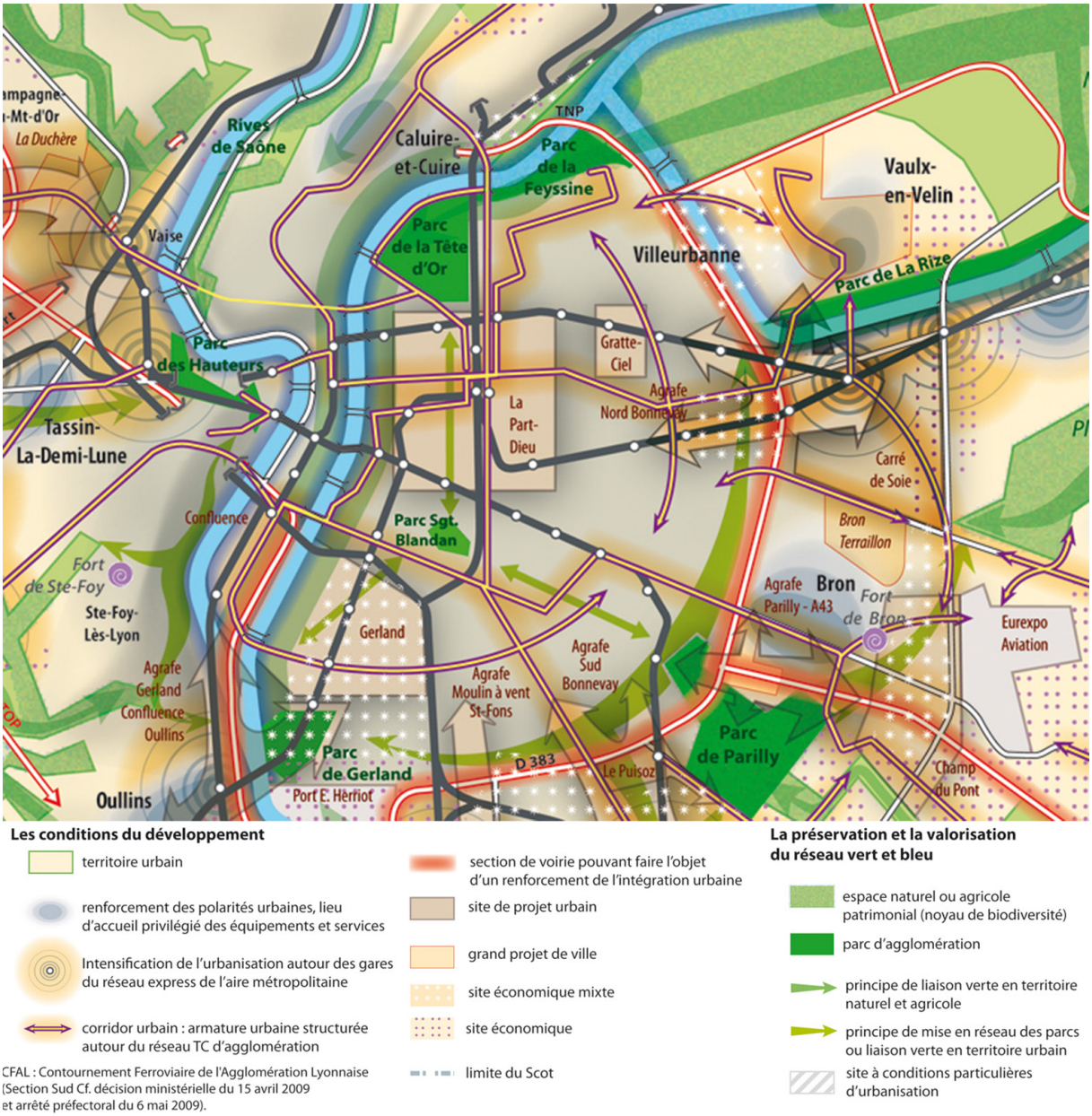


Figure 162 : Extrait de la carte de cohérence territoriale résumant les grandes orientations du SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise pour les quartiers de la rive gauche du Rhône, d'où ressort le principe de mise en réseau par des « liaisons vertes » des grands parcs urbains de la rive gauche du Rhône : parc de la Tête d'Or, parc Sergent Blandan, parc de Gerland [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010a].

Cette idée est exprimée dans le dossier d'enquête publique associé à cet aménagement et dans lequel est clairement stipulé que le réaménagement de la rue Garibaldi « participera activement à la constitution de la trame verte à l'échelle de l'agglomération », et que « à terme, la réalisation du programme de réaménagement de la rue Garibaldi et du projet de parc urbain « Sergent Blandan », permettront de relier, par l'Est et via l'extension de la coulée verte du quartier de Gerland, le parc de la

Tête d'Or et le parc de Gerland ; le parc des Berges du Rhône venant former une autre branche de cette ceinture verte entre les parcs de l'agglomération » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EII-18]. L'aménagement de la rue Garibaldi constituerait donc aussi un second maillon dans la création d'une trame verte urbaine au cœur de la ville de Lyon, après celui constitué par l'aménagement des Berges de Rhône ; le troisième étant la « coulée verte » connectant le Parc Sergent Blandan au Parc de Gerland en traversant le quartier lyonnais du même nom, lui aussi support d'un important projet de renouvellement urbain, et dont il est à ce titre intéressant de noter qu'Alain Marguerit en est aussi le maître d'œuvre principal (cf. *Figure 163*). Comme nous l'a confié l'un de ses collaborateurs sur le réaménagement de la rue Garibaldi, celui-ci « voit beaucoup plus loin que ce projet » et que « dans son esprit le corridor va jusqu'à Gerland » (entretien BR n° 25, cf. *Tableau 8*)[404]. Les liens entre ces deux projets n'ont néanmoins jamais été formalisés de manière officielle au-delà des intentions ainsi posées dans le SCoT. Pour un des techniciens du Grand Lyon rencontré au cours de nos entretiens (et possédant par ailleurs une bonne connaissance du projet urbain sur Gerland), s'il considère pour sa part tout à fait louable et utile de chercher à « mettre de la cohérence entre ces deux projets », il s'agit malgré tout de « deux projets différents où peuvent finir par se faire des choses elles aussi différentes » (entretien BR n° 26, *Tableau 8*).

[404] Celui-ci faisant d'ailleurs en sorte de présenter de manière autant que possible conjointe ces deux projets de la rue Garibaldi et de Gerland pour en montrer les liens à grande échelle qu'il projette pour ceux-ci (entretien BR n° 23, cf. *Tableau 8*).

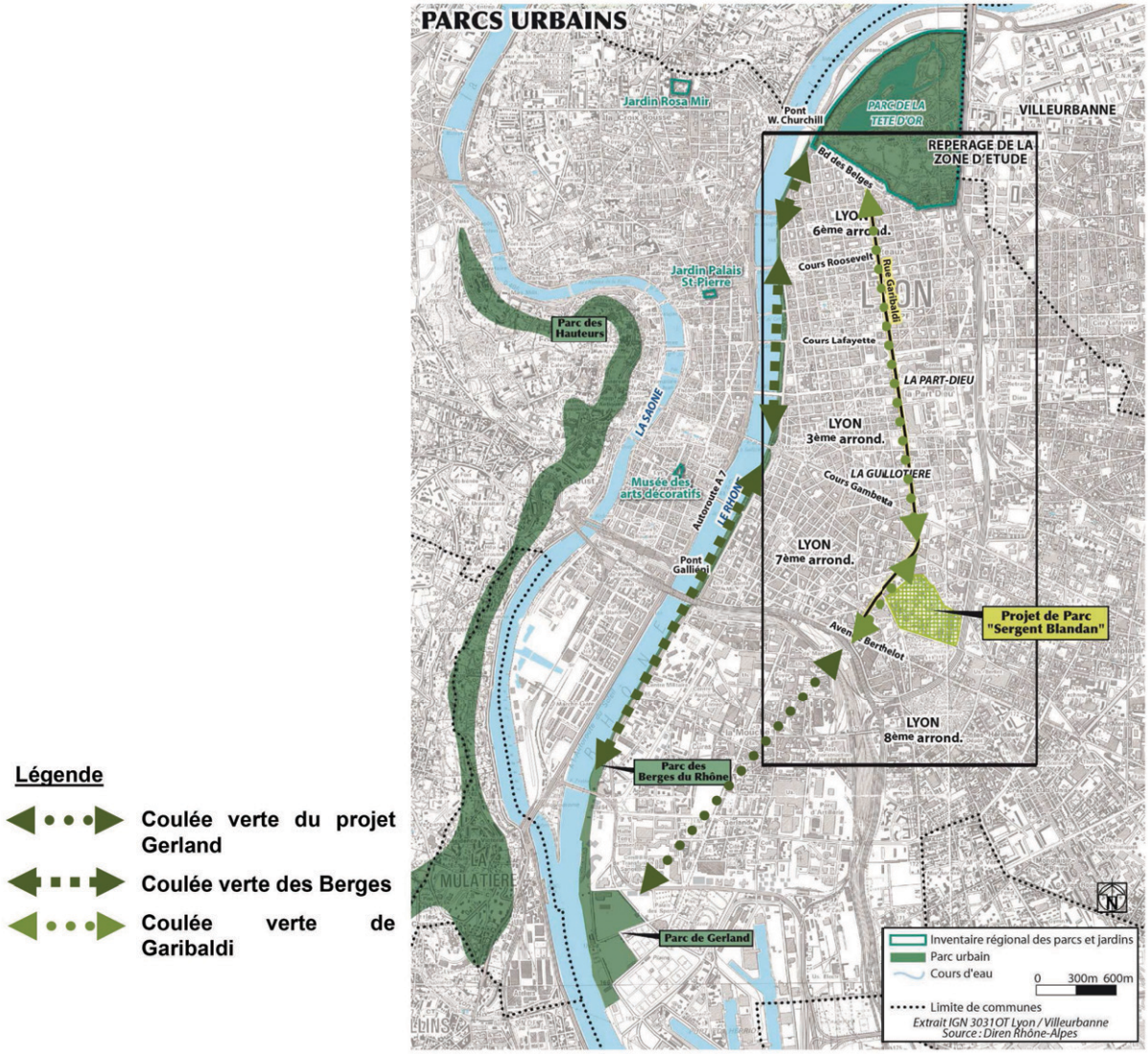


Figure 163 : La rue Garibaldi pensée comme une nouvelle étape dans la constitution d'une boucle verte reliant les trois grands parcs des quartiers de la rive gauche du Rhône après l'aménagement des berges [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EI-18].

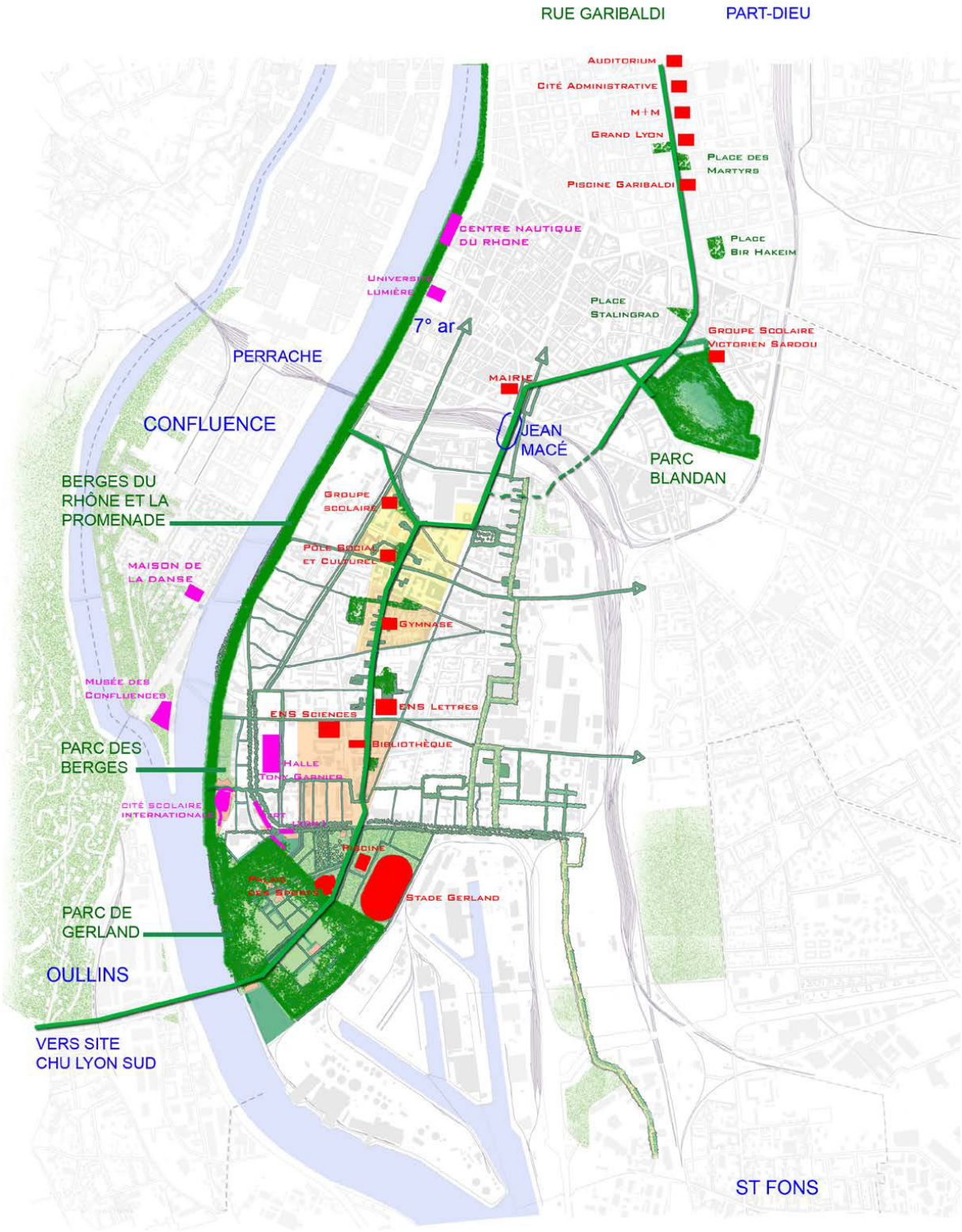


Figure 164 : Le projet développé sous la tutelle d'Alain Marguerit pour le projet de Gerland à Lyon montre clairement sa volonté de venir se raccrocher à la trame verte développée dans le cadre du projet Garibaldi afin de la poursuivre jusqu'au Parc de Gerland [Atelier Marguerit et al., 2015 : 4].

Par ailleurs, dans une perspective moins stratégique et plus directement « opérationnelle », au rang des projets notables avec lesquels ce réaménagement de la rue Garibaldi interfère, il convient aussi d'évoquer le chantier de la tour *Incity*, plus haute tour de Lyon (202 m), dont l'inauguration a eu lieu en février 2016. Sa construction a en effet influé sur la mise en œuvre de la première phase de Garibaldi en obligeant à décaler la réalisation de certains aménagements inclus dans celle-ci à la fin de ce chantier. Les interactions entre ces deux opérations n'ont toutefois pas été envisagées sur le seul registre de la contrainte, mais aussi sur celui de la « co-production » d'espaces, ainsi que cela est présenté dans le dossier d'enquête publique associé au projet de la rue Garibaldi :

« La tour INCITY est considérée alors comme une des pièces importantes du renouveau de la rue Garibaldi qui intègrera la requalification de la rue et notamment l'aménagement d'une place avec une circulation "humanisée", une piste cyclable, des aménagements urbains, des plantations et un mobilier de qualité. En effet, l'implantation et l'aménagement du pied de la tour INCITY participeront à la création d'un espace urbain important de ce nouveau quartier Part-Dieu, avec des liaisons piétonnes entre la tour, les Halles, le centre commercial et la gare, renforcées » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EII-7].

Les liens entretenus de manière plus ou moins formelle par le projet de réaménagement de la rue Garibaldi avec ces différentes opérations développées au sein de l'agglomération lyonnaise clarifiés, ce sont les aspects plus factuels et relatifs à la mise en œuvre opérationnelle de ce projet, toujours en cours et dont l'horizon de fin n'est pas encore fixé, qui vont être abordés. Ainsi, à ce jour, seul un premier tronçon de 800m entre les rues Vauban et du Docteur Bouchut a été livré, pour une inauguration en février 2014, soit environ un mois avant les élections municipales. Ce calendrier politique contraint a en effet eu une influence forte sur le phasage de mise en œuvre du projet [405] ainsi que sur son organisation même[406]. Enfin, parmi les autres aménagements inclus dans la tranche ferme de ce projet Garibaldi, la réalisation du nouveau parvis des Halles de Lyon a été décalée à fin 2016, pour des raisons de coordination avec le chantier de la tour *Incity*, tandis que la transformation de la place de l'Auditorium/place Charles de Gaulle a été laissée en attente d'une décision, du fait de motifs également évoqués précédemment (cf. *Figure 165*).

En ce qui concerne maintenant la poursuite de la mise en œuvre de ce projet vers le sud, l'inscription de la deuxième phase au plan pluriannuel d'investissement a conforté le fait qu'elle puisse être réalisée au cours du troisième mandat de Gérard Collomb à la tête de l'intercommunalité lyonnaise. Les travaux pour celles-ci ont d'ailleurs été lancés en mai 2016 pour une livraison prévue à fin 2017. La donne économique ayant néanmoins quelque peu évolué depuis le lancement de ce projet dont le coût total avait été initialement estimé en 2009 à 67 millions d'euros (dont autour de 30 millions d'euros pour

[405] Cet ensemble de contraintes « électorales » allié à a complexité technique de certains éléments de projet ont en effet induit un « planning de livraison extrêmement tendu » aux dires de ceux/celles qui ont eu à le mener, et qui s'est ainsi traduit par une importante charge de travail sur les différents chefs de projet qui se sont succédés sur cette opération côté Grand Lyon. Du côté des concepteurs, cet objectif d'inauguration en période-électorale a induit la négociation de méthodes de travail spécifiques et plus directes avec les directions des services du Grand Lyon concernées (entretien BR n°23, cf. *Tableau 8*).

[406] En contrepartie à ce calendrier fortement contraint, l'équipe de maîtrise d'œuvre aurait ainsi négocié la possibilité de pouvoir traiter en direct avec les directions des différents services du Grand Lyon concernés par ce réaménagement pour des raisons d'efficacité (entretien BR n°23, cf. *Tableau 8*).

la seule première phase), il a été admis que cette seconde phase, dont la conception avait déjà été poussée jusqu'au stade « projet » en continuité avec la première, devra néanmoins être réinterrogée dans une optique d'« optimisation des coûts » (entretien BR n°26, cf. *Tableau 8*)[407]. De tels éléments de cadrage temporels et financiers ne semblent en revanche pas encore avoir été arrêtés pour ce qui est de la troisième et dernière phase de ce projet, dont les études ont seulement été conduites jusqu'au stade de l'avant-projet et pour laquelle le lancement de nouveaux marchés de maîtrise d'œuvre sera quoiqu'il en soit nécessaire (entretien BR n°26, cf. *Tableau 8*).

Figure 165 : Plan de conception des phases 1 et 2 du projet Garibaldi : l'illustration du haut montre les aménagements effectivement réalisés pour 2014, celle du milieu les aménagements de cette première phase laissés en attente ou réalisés ultérieurement (place de l'auditorium/Charles de Gaulle, parvis des Halles, et début du « ruban bleu ») ainsi que les aménagements de la deuxième phase ; la troisième figure le projet d'ensemble [Atelier Marguerit et al., 2013 : 14-15].

[407] Un impératif posé par Gérard Collomb lui-même et dont la presse locale s'est d'ailleurs faite l'écho (http://www.lyoncapitale.fr/Journal/Lyon/Politique/Politique/Economies-Collomb-promet-une-rue-Garibaldi-moins-luxueuse, consulté le 17/02/2017).

C'est ainsi que contrairement au projet d'*HS2012* dont nous avons vu qu'il a pu être intégralement réalisé dans des délais relativement courts et contraints, le réaménagement de la rue Garibaldi s'apparente plus à un projet « au long cours », dont une seule partie a été réalisée. Ce caractère phasé dans le temps et dans l'espace découlant néanmoins bien d'un regard d'ensemble préalablement posé sur cet axe, c'est pourquoi dans la suite de ce chapitre, si nous considèrerons les aménagements effectivement mis en œuvre, nous ne nous limiterons toutefois pas à leur seule prise en compte mais chercherons aussi à interroger le projet dans son ensemble, en assumant le degré d'incertitude que cela implique quant à ce qui sera effectivement réalisé dans les phases à venir.

Si la rue Garibaldi a pu représenter longtemps un témoignage de l'urbanisme et de l'architecture d'inspiration moderne constitué de dalles, de passerelles, de trémies mis en œuvre pour l'aménagement de la Part-Dieu, les édiles lyonnais ont, en concomitance avec une réflexion plus générale sur le devenir de ce quartier dans son ensemble, souhaité revenir sur cet héritage au travers de ce projet de réaménagement de la rue Garibaldi. Derrière le titre « une voie apaisée », la lettre d'information développée pour assurer la communication autour de ce projet avance en effet le fait que :

« Les maîtres mots de la « nouvelle rue Garibaldi » sont : transformer, reconquérir et embellir. De route, elle va retrouver son caractère de rue, jusqu'au au parc Sergent Blandan. Le principe des trémies, des dalles, des passerelles est abandonné au passé afin de concevoir une voie sur un seul niveau, sans obstacles, ouverte à tous les modes de circulation, aux équipements, aux espaces publics, aux quartiers qui la bordent » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011c : 3].

Comme cela a pu être écrit par ailleurs à propos des transformations en cours dans ce quartier, c'est bien, en effet, « dans ce cadre que va être requalifiée la rue Garibaldi, pour transformer un axe de type autoroute urbaine en boulevard urbain apaisé et végétalisé, afin d'atténuer ce qui apparaît comme une rupture entre le quartier et son environnement » [Bouly *et al.*, 2011 : 83]. Néanmoins, que ce soit au niveau de leur montage, de leur conduite ou de leurs partis pris, ces deux projets (la rue Garibaldi et la Part-Dieu) se sont avérés avoir une réelle autonomie et donc ne pas être parfaitement « solubles ». Leur cohérence d'ensemble, bien que réelle au niveau des intentions générales, a parfois été mise à l'épreuve sur des espaces spécifiques. Par ailleurs, et même si le choix d'entamer ce réaménagement par ce secteur est à n'en pas douter particulièrement signifiant, nous avons aussi pu voir que ce projet de réaménagement de la rue Garibaldi porte néanmoins un certain nombre d'ambitions qui dépassent le seul cadre de renouvellement urbain de la Part-Dieu, notamment par rapport à cette volonté de constituer une trame verte à l'échelle de l'agglomération par la mise en réseau des parcs urbains.

Dans cette première partie, pour chacun de ces deux projets ont donc été présentés différents éléments relatifs :

- à leurs contextes historiques, conjoncturels et sociaux-spatiaux ayant pu susciter chacun d'entre eux,

- aux spécificités de l'objet urbain sur lesquelles ceux-ci ont porté, notamment en termes d'insertion urbaine et d'aménagement,

- au processus de projet en lui-même, abordé au travers de la question de leur montage et de leurs acteurs.

Ceci posé, nous pouvons maintenant poursuivre l'interrogation de leurs spécificités respectives que le dispositif de « mise en regard » adopté a permis d'identifier. Sa restitution s'articulera autour de la manière dont ces projets se positionnent par rapport aux différents types de liens dont les rues artérielles peuvent en particulier se faire le support voire les vecteurs et tels que nous avons pu les identifier lors de la première partie de cette thèse. Il ne s'agira néanmoins pas ici de prétendre à l'exhaustivité de la compréhension de ces projets dans toutes leurs dimensions et facettes mais bien de chercher à mettre en avant différents éléments transversaux ou ponctuels qui ont pu apparaître comme révélateurs d'un certain nombre d'enjeux, de tensions et de potentialités pouvant être actuellement associés à la question du réaménagement de ces rues artérielles.

2. Mise en regard des deux projets d'*High Street 2012* et de la rue Garibaldi au prisme de leur mobilisation respective des différents types de « liens urbains »

Dans cette partie nous procéderons à la mise en regard des deux cas d'études de projet de réaménagement de « rues artérielles » retenus, et ce, au prisme de leurs positionnements par rapport aux différents types de liens (physiques, sociaux et économiques, symboliques et de nature) identifiés à la fin de la première partie de cette thèse et remobilisés ici en tant que grille de lecture[408].

La focalisation successive sur ces quatre grandes entrées sera aussi l'occasion de nous interroger sur ce que la mise en regard de ces projets au travers de chacune d'entre elles révèle du « champ des possibles » et des potentiels points de tensions existant lors du réaménagement d'une rue artérielle.

L'examen transversal de ces projets permis par la succession de leurs mises en regard « thématiques » conduira enfin à s'interroger sur le statut et la place occupée par chacun d'entre eux dans le champ des projets d'urbanisme contemporains et des démarches pouvant leur être associées.

[408] A noter que pour de simples raisons de commodités de restitution ces différents aspects seront abordés dans un ordre légèrement différent de celui affiché ici et reprenant l'ordre initialement adopté pour leur présentation à la fin de la *Partie 1*.

a. Mise en regard par les liens « physiques » : des différences d'approches marquées, tant en termes de linéarité que de transversalité

"The challenge is now to devise or adapt for today's needs a system of urban design that can retain the benefits of safety and efficiency of transport flows, while also accommodating the diversity of modes, urban uses and frontage functions that were traditionally reconciled in the form of the urban street. The challenge is to address the street as an urban place as well as a movement channel, and how to make this conception of the street work – not just as an isolated architectural set piece, but as a contribution to wider urban structure" [Marshall, 2005 : 15].

En tant qu'espaces propices à offrir des connexions et des itinéraires entre des lieux parfois relativement éloignés, du fait en particulier de leur importante longueur, *HS2012* et la rue Garibaldi tendent à être appréhendées par leurs gestionnaires comme des axes stratégiques en matière de transports et déplacements. Néanmoins pour bien comprendre quelle peut être la teneur de ces représentations, il convient préalablement de replacer ces deux rues à l'échelle du réseau des transports urbains de leur agglomération respective. Nous nous appuierons pour cela sur le modèle générique d'organisation des déplacements urbains identifié par Frédérique Hernandez dans sa thèse, et présenté dans la première partie de cette thèse. Nous le mobiliserons dans une perspective proche de celle qu'elle en a faite par la suite, en tant qu'« outil méthodologique » que nous chercherons, à notre tour, à « projeter » sur nos territoires d'études [Hernandez *et al.*, 2005 : 16].

Pour mémoire, celui-ci renvoie à l'idée que les villes tendent à structurer leurs transports urbains et en particulier leur réseau de circulations routières suivant un modèle d'ensemble dont l'ambition commune est de continuer à favoriser la bonne accessibilité de l'agglomération tout en offrant une limitation graduelle des flux automobiles dans les secteurs centraux. En pratique ce modèle se traduit par un système articulé d'anneaux successifs délimitant autant d'intérieurs que d'extérieurs, et de pénétrantes dont le traitement varie du plus « routier » au plus « urbain » à mesure que l'on s'approche du centre-ville.

A ce titre, si la référence à un tel modèle semble relativement claire dans ces deux agglomérations, son degré d'accomplissement varie cependant assez fortement de l'une à l'autre. En effet dans l'agglomération londonienne, la présence des trois anneaux circulaires principaux figurés par le modèle générique apparaît déjà fortement tangible dans le réseau existant, comme le montre assez bien cette illustration tirée de la *Mayor's Transport Strategy* de 2010, document stratégique ayant vocation à servir de complément sectoriel au *London Plan* (cf. *Figure 166*).

Figure 40: Transport for London Road Network

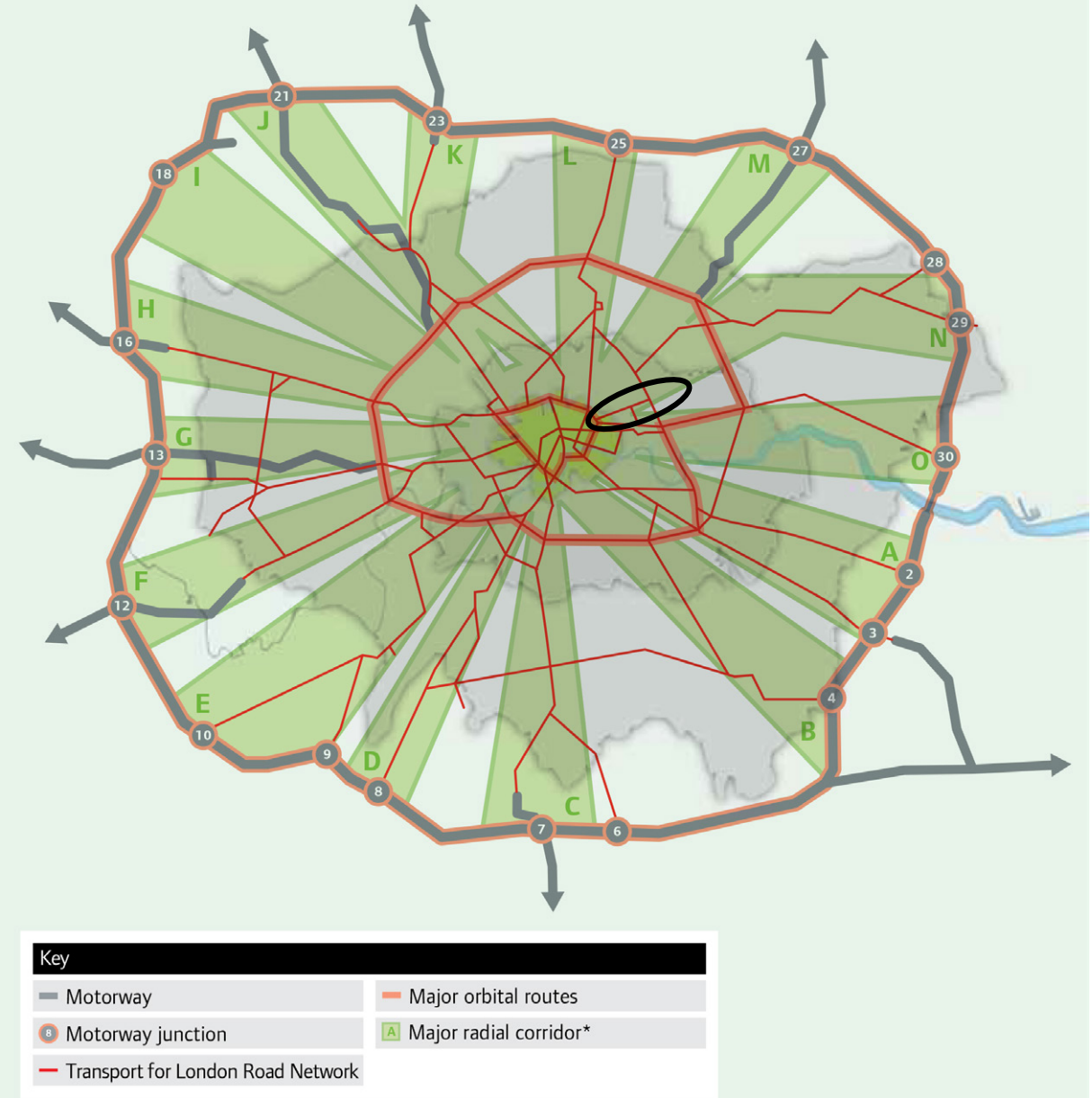


Figure 166 : Représentation du réseau de transport routier londonien issu du document stratégique relatif à l'organisations des transports urbains et duquel ressortent clairement les trois « anneaux » routiers du modèle générique. La localisation approximative du tracé d'HS2012 apparaît ici figurée par un ovale de contour noir [Mayor of London, 2010 : 152].

A l'intérieur de ce système ainsi dessiné et au regard de la grille de lecture offerte par ce modèle générique d'organisation des circulations, la voie correspondant au tracé d'*HS2012* apparait incluse dans son intégralité au périmètre « centre-ville », dans lequel elle joue un rôle affirmé de pénétrante, de par son positionnement « perpendiculaire » à l'anneau « hypercentre », auquel elle connecte en même temps

qu'elle est connectée. Par ailleurs, il est important de constater que seule la portion de son tracé située dans le *borough* de *Tower Hamlets* apparaît signifiée sur la *Figure 166*, censée représenter le réseau routier stratégique londonien. Cela semble traduire la présence d'un enjeu spécifique sur ce tronçon. Nous l'interprétons comme lié au fait que cette voie est assez clairement incluse à un itinéraire permettant de faire la liaison entre les deux anneaux « centre-ville » et « hypercentre », et à ce titre stratégique au bon fonctionnement de ce système de transports visant à réguler autant qu'à canaliser les flux circulatoires. C'est ainsi que le tracé d'*HS2012* arrive aux portes de l'*Inner Ring Road*, marquant aussi la limite du périmètre soumis au péage urbain (cf. *Figure 167*). A ce titre, le projet d'*HS2012* porte sur une pénétrante stratégique de la première couronne en dehors de l'hypercentre londonien.

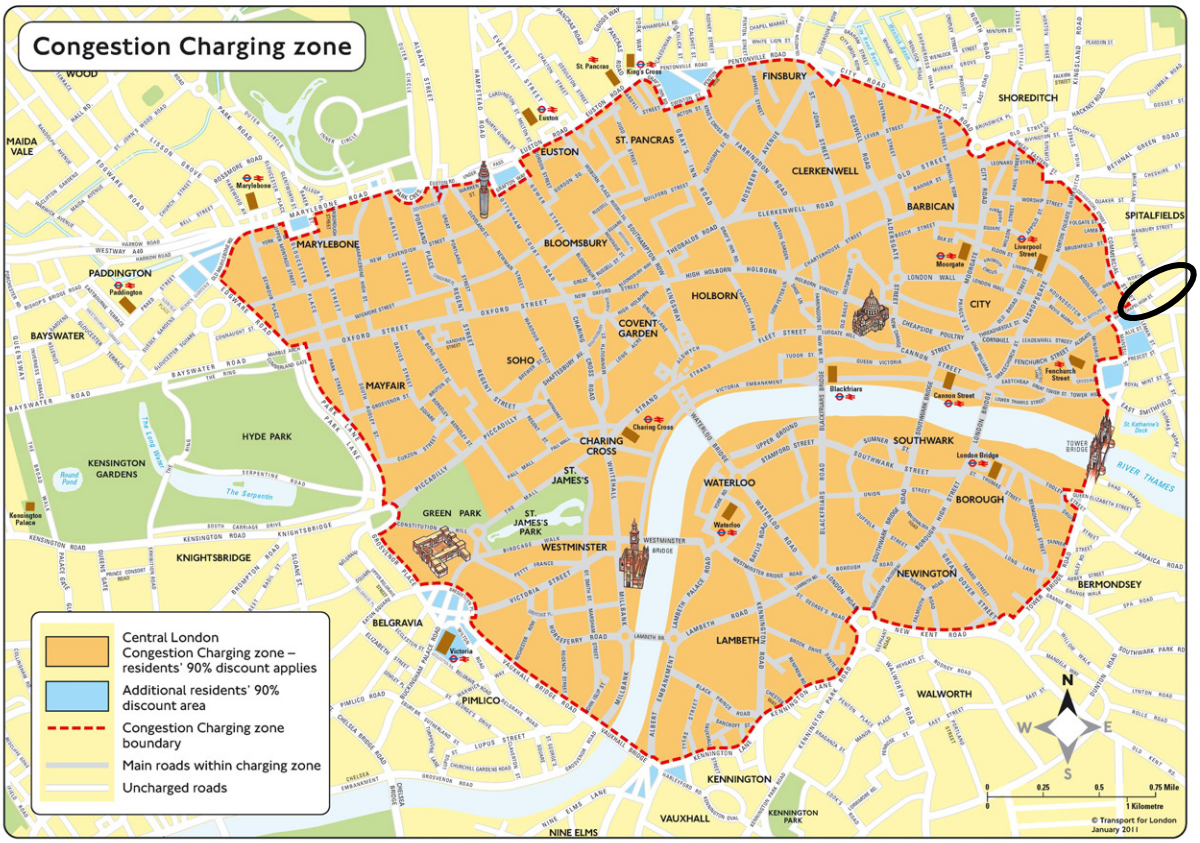


Figure 167 : Le périmètre du péage urbain londonien (congestion charge) visant à limiter l'accessibilité automobile de son hypercentre s'apparente dans sa forme et ses fonctions au premier anneau du modèle générique. C'est à celui-ci que vient se « raccrocher » le tracé d'HS2012, dont le premier tronçon apparaît ici figuré par un ovale de contour noir (http://content.tfl.gov.uk/congestion-charge-zone-map.pdf, consulté le 17/02/2017).

Bien que faisant encore l'objet de débats quant à son devenir et à ses futures évolutions dans la continuité des préconisations portées par la *Roads Task Force*[409], la mise en œuvre d'un système de circulation conforme aux traits principaux du modèle générique d'organisation apparaît déjà bien accomplie à Londres. En revanche, la situation se montre notablement différente du côté de l'agglomération lyonnaise où la présence de ce système d'anneaux ne se révèle visible que par bribes, bien qu'inscrit de longue date dans les documents de planification réalisés pour le devenir de cette agglomération depuis le XX^{ème} siècle (cf. *Chapitre 5*). En effet, s'il s'avère assez facilement perceptible sur le versant est de l'agglomération lyonnaise (cf. *Figure 168*), au travers de ces trois voies successives que sont le boulevard Laurent Bonnevay (D383), la rocade est (N346), et l'autoroute A432, sa lecture demeure en revanche nettement plus confuse sur le reste de l'agglomération. On constate toutefois que sur son versant ouest, le bouclement de ces rocades par un « contournement ouest lyonnais » pour son volet le plus périphérique, et par un « tronçon ouest du périphérique » (aujourd'hui renommé en « Anneau des Sciences ») fait partie des projets inscrits dans le Scot 2030 de l'agglomération lyonnaise.

[409] Et plus particulièrement en ce qui concerne la création d'un ou plusieurs tunnels souterrains visant à permettre de limiter la congestion dans le centre de Londres (http://www.theguardian.com/uk-news/2016/feb/04/boris-johnson-london-road-tunnels-congestion-air-quality, consulté le 17/02/2017).

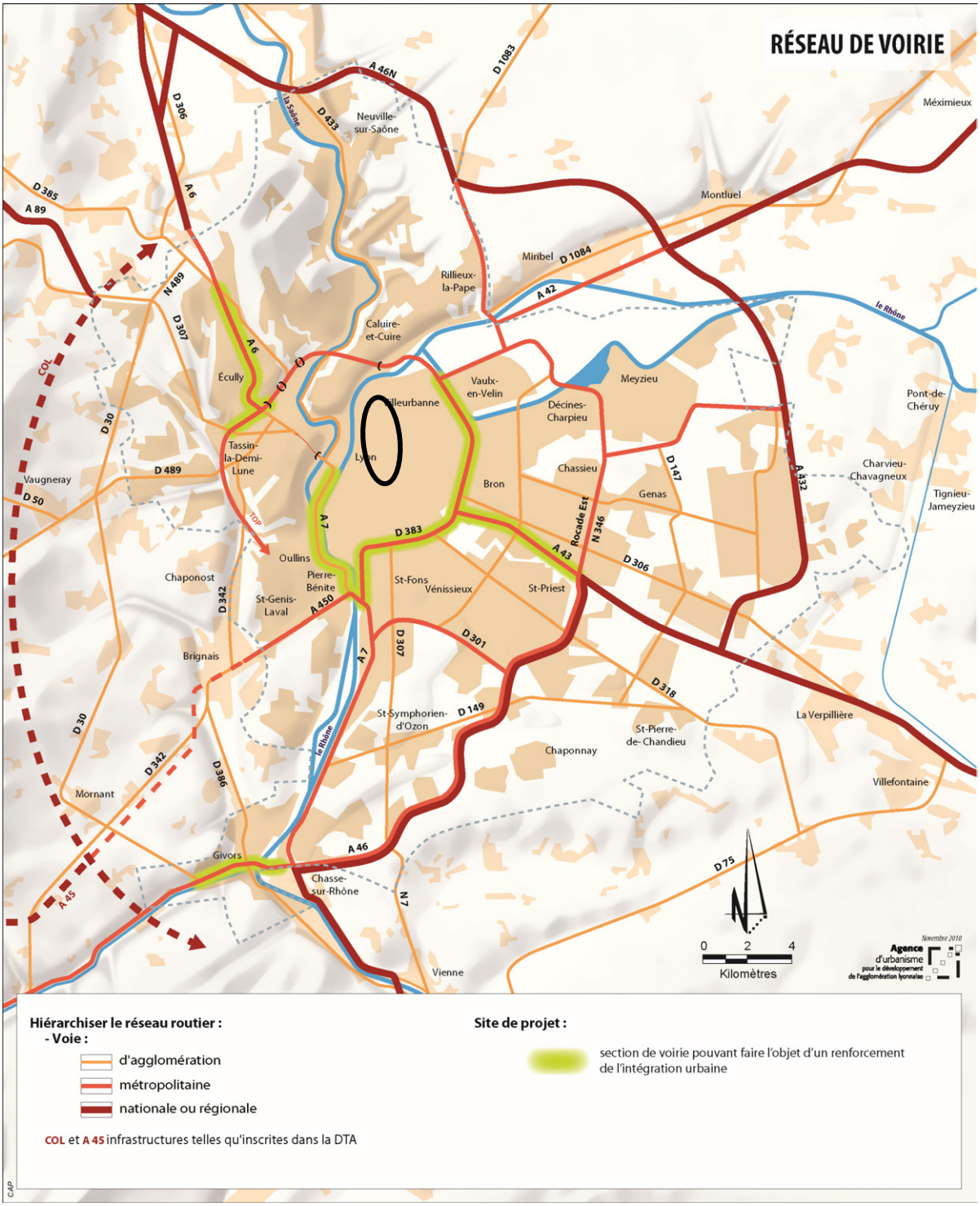


Figure 168 : Le réseau routier principal lyonnais apparaît caractérisé par une relative dissymétrie entre ses versants est et ouest. Deux des projets d'infrastructures figurés dans cette carte extraite du SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise (contournement ouest lyonnais (COL) et tronçon ouest du périphérique (TOP)), apparaissent comme des projets de bouclement de rocade visant à réduire ce « déséquilibre » historique lié à la topographie du site. L'emplacement approximatif de la rue Garibaldi est ici encore symbolisé par un ovale de contour noir [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010a : 120].

En prenant en compte ces deux projets, deux anneaux apparaissent alors clairement dans la *Figure 168* : un anneau extérieur que l'on peut considérer comme correspondant à un anneau d'« agglomération » de par le fait qu'il est associé à un réseau autoroutier de niveau « national », et un anneau que nous qualifierons pour l'instant d'« intérieur ». Dans la confrontation de ce schéma projeté d'organisation du réseau viaire lyonnais au « modèle générique » d'organisation des circulations, il semble en effet difficile à la seule lecture de la structuration du réseau viaire d'arbitrer sur le statut clair à donner à ce second anneau, quant au fait de savoir s'il s'agit plutôt d'un anneau de protection de l'hypercentre ou du centre-ville. Sans non plus chercher à définitivement trancher sur son statut véritable vis-à-vis d'un modèle qui, malgré sa portée générale, n'a toutefois pas vocation à une parfaite « universalité », nous pouvons néanmoins faire appel à d'autres indicateurs pour tenter de mieux le cerner. Plusieurs remarques peuvent ainsi être faites.

D'une part, les parkings-relais se situent actuellement plutôt à l'extérieur qu'à l'intérieur de cet anneau et, lorsqu'ils le sont, ils en sont généralement à une proximité assez immédiate, tandis que les parkings souterrains à forte rotation se révèlent presque tous inclus à l'intérieur de celui-ci, et plus particulièrement concentrés le long des quais du Rhône et de la Saône[410]. D'autre part, si à l'échelle du Grand Lyon il n'existe pas (encore ?) d'équivalent au péage urbain londonien, Lyon s'est cependant doté depuis 2007 pour son centre historique d'une vaste « zone 30 », d'ailleurs présentée au moment de son inauguration comme « la plus grande d'Europe » (cf. *Figure 170*). Ce péage urbain à Londres et cette zone 30 à Lyon apparaissent alors comme les deux dispositifs les plus « puissants » mis en œuvre dans chacune de ces deux villes pour diminuer la présence de l'automobile, et dont on sait qu'ils sont généralement l'apanage des centres des grandes agglomérations [Brenac *et al.*, 2013 : 273‑274]. Ces différents éléments et indicateurs complémentaires à la seule lecture de la structuration du réseau viaire d'agglomération tendent donc à accréditer l'idée selon laquelle cet anneau « intérieur » correspondrait ainsi plutôt à une « seconde » qu'à une « première » ceinture. Cette perspective se retrouve aussi au travers d'une étude publiée en 2011 par l'Observatoire partenarial Déplacements sur les évolutions des trafics routiers suite à la mise en place du PDU de l'agglomération lyonnaise [Observatoire partenarial Déplacements, 2011], et développée en lien avec les « […] gestionnaires de voirie ou partenaires concernés par le suivi de la circulation routière sur l'agglomération : Etat (Direction Départementale des Territoires du Rhône), CORALY, Département du Rhône, Grand Lyon (service Déplacements et direction de la Voirie), villes de Lyon et de Villeurbanne » [Observatoire partenarial Déplacements, 2011 : 1].

L'étude proposée repose sur l'analyse de l'évolution des comptages de trafics routiers au niveau de différents « cordons » [Observatoire partenarial Déplacements, 2011 : 3] localisés à trois échelles de l'agglomération, ainsi que le reflète le nom donné à chacune d'entre elles : « agglomération », « centre-agglomération » et « hypercentre », dont la localisation semble pouvoir témoigner *de facto* de l'existence

[410] Ces constats relatifs au positionnement des principales infrastructures de stationnement au sein de l'agglomération lyonnaise ont été tirés de la consultation des sites internet institutionnels suivants : http://www.tcl.fr/Decouvrir-TCL/Tous-les-services-TCL/Les-parcs-relais / ;
http://www.lyon.fr/page/deplacements/le-stationnement.html, consultés le 17/02/2017.
A la lisière de cette première ceinture, sont réalisés des parkings souterrains qui rendent accessible l'hypercentre aux consommateurs. Le traitement de l'espace en surface est requalifié via la mise en place d'outils techniques de l'aménagement « zones piétonnes », « zones 30 », « partage de la voirie » » [Hernandez *et al.*, 2005 : 15].

de ces différents anneaux dans les représentations des gestionnaires de ces réseaux. Ainsi à l'Est, le cordon « centre-agglomération » tend à suivre les contours du Boulevard périphérique Laurent Bonnevay (cf. *Figure 169*), accréditant le fait que l'anneau intérieur visible dans le schéma tiré du SCoT s'apparente, dans l'esprit des gestionnaires de ce réseau de transport routier, plus à un « deuxième » qu'à un premier « anneau » - dont l'emprise apparaît quant à elle nettement plus concentrée sur la seule Presqu'île ainsi que les premiers quartiers de la rive gauche du Rhône (cf. *Figure 170*)[411]. Leur délimitation n'est néanmoins pas toujours très lisible, et ces deux « cordons » se recoupent substantiellement, en particulier au niveau de la traversée autoroutière de la Presqu'île autour du centre d'échanges de Perrache ; attestant aussi en creux du fait que la mise en application de ce modèle générique dans le cas de l'agglomération lyonnaise se montre moins « aboutie » que dans le cas londonien.

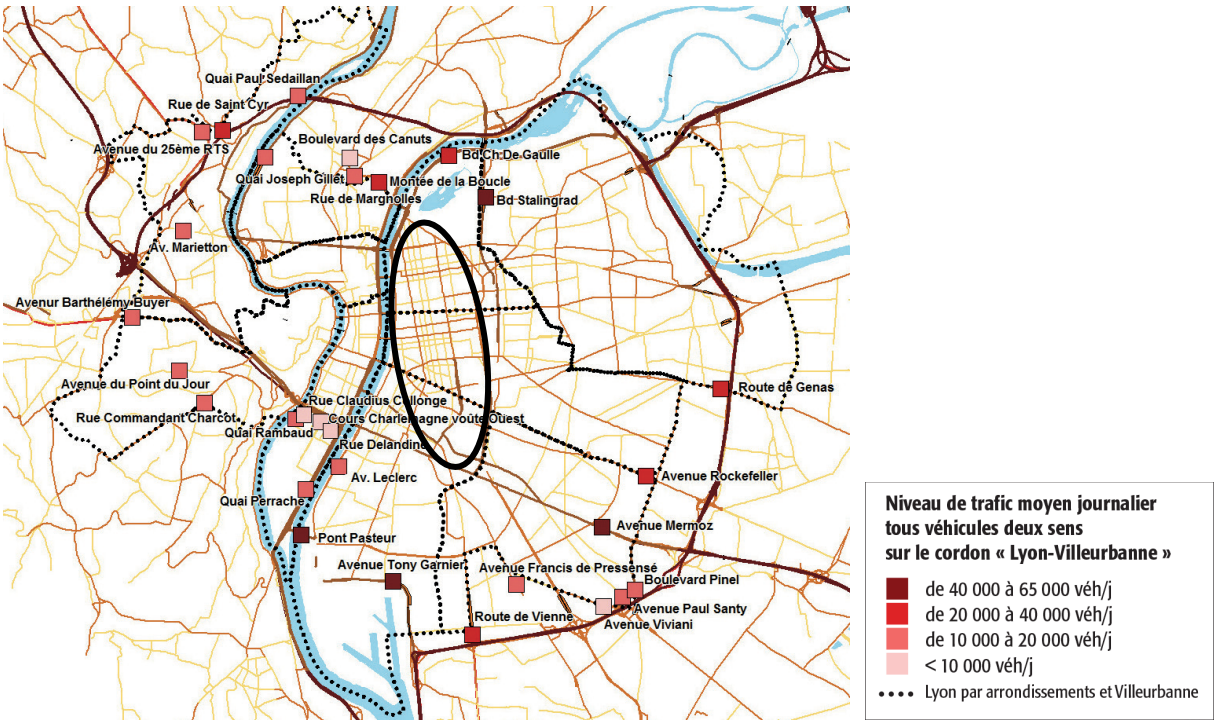


Figure 169 : Localisation des points de comptage utilisés pour mesurer le trafic entrant dans le cordon « centre-agglomération », et présenté comme correspondant au périmètre Lyon-Villeurbanne. L'emplacement de la rue Garibaldi est ici symbolisé par un ovale de contour noir [Observatoire partenarial Déplacements, 2011 : 5].

[411] « Parmi les points de comptage existants dans l'hypercentre de Lyon, 38 ont été sélectionnés pour constituer un cordon au niveau de frontières « physiques » comme les voies ferrées entre Part-Dieu et Perrache, la Saône à l'ouest et les limites de la commune de Lyon au nord » [Observatoire partenarial Déplacements, 2011 : 4].

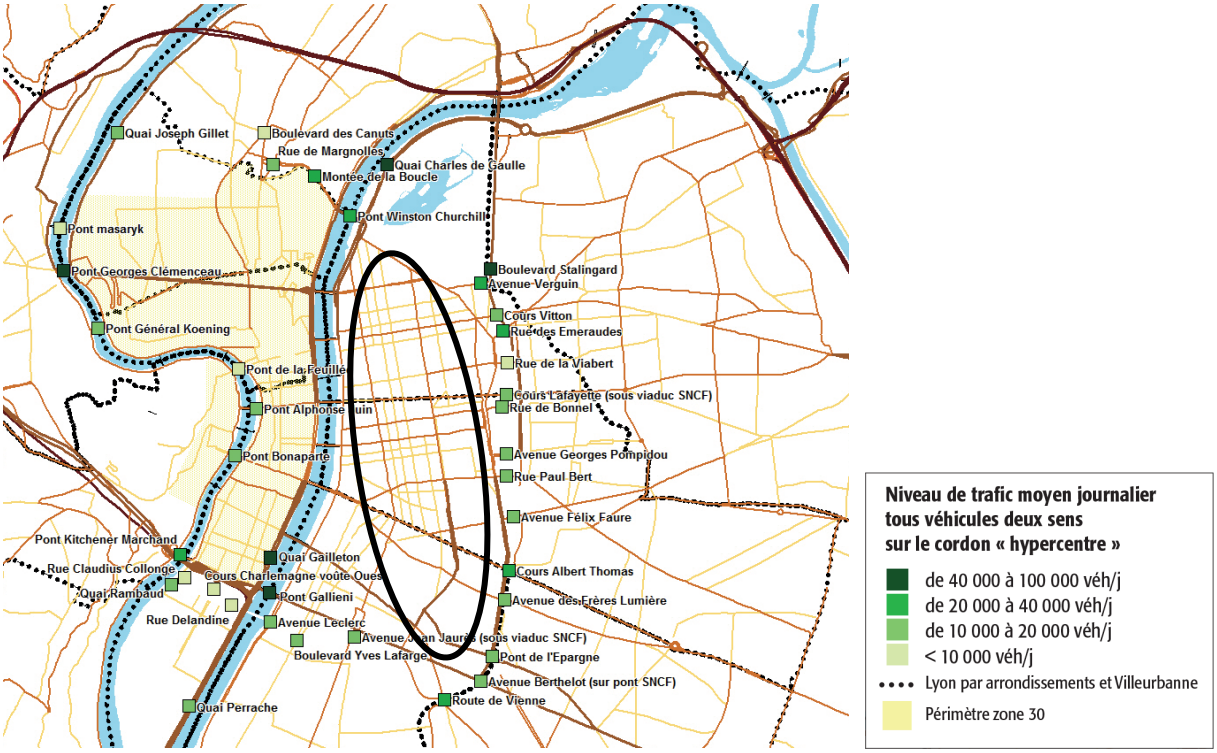


Figure 170 : Localisation des points de comptage utilisés pour mesurer le trafic entrant dans le cordon « hypercentre », dont le périmètre inclut l'intégralité de la zone de la Presqu'île ainsi que certains quartiers de la rive gauche du Rhône, dont la Part-Dieu, et incluant donc la rue Garibaldi, dont l'emplacement est ici symbolisé par un ovale de contour noir [Observatoire partenarial Déplacements, 2011 : 6].

A l'issue de cette analyse quelque peu sommaire de la structuration du réseau viaire lyonnais, nous pouvons d'ores et déjà noter que la rue Garibaldi se révèle incluse à ce que les gestionnaires et techniciens lyonnais apparentent comme le périmètre de l'hypercentre de l'agglomération. Elle s'avère néanmoins à l'écart des zones où les dispositifs de dissuasion de l'usage de l'automobile demeurent les plus radicaux. Par ailleurs, en termes de situation à l'intérieur de ce système, elle ne semble pas non plus de prime abord jouer un rôle clé et clairement identifié de radiale ou de pénétrante. C'est du moins ce qui ressort des éléments de contexte suivants tirés du dossier d'enquête publique associé au réaménagement de cet axe :

« Caractérisée comme une voirie structurante Nord-Sud pour la desserte de la rive gauche du Rhône (couplée à la fonction Sud-Nord du boulevard Vivier-Merle), cette rue assure également la fonction :

- d'échange entre les arrondissements de la rive gauche (3ème, 6ème, 7ème et 8ème) avec seulement 5% environ du trafic sans lien aucun avec ces arrondissements ;
- d'accès à la Part-Dieu (centre commercial, bureaux, gare) avec les entrées depuis le Nord de la rue et les sorties vers le Sud ;
- de sortie vers le Sud de l'agglomération pour 16% du trafic le matin et 18% le soir » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-9].

La grande variété de ces usages circulatoires peine d'ailleurs à pouvoir être retranscrite au sein des hiérarchies routières « classiques » qui tendent à associer une seule et unique fonction à une voie donnée. Le passage cité ci-dessous, tiré du programme d'aménagement associé à cet axe semble particulièrement révélateur de cette situation en même temps que de l'assez forte inadéquation constatée entre les représentations planificatrices généralement associées à cette rue Garibaldi au regard de ses usages circulatoires effectifs, et qu'il s'agit aussi au travers de cet aménagement, de « remettre en cohérence » :

« Le plan de déplacement de secteur (PDS), lui confère le statut de voie de liaison entre arrondissements et les autres pôles (voie de niveau 3). Il permet ainsi un bon niveau de service en termes de capacité et de régulation. Tout au long de son déroulé au nord, la rue Garibaldi possède plutôt un fonctionnement d'usage de liaison inter-quartiers ou de desserte locale ; à partir du secteur Part-Dieu, son fonctionnement lui confère une vocation d'usage d'évacuation des flux générés par le Centre commercial et par le quartier d'affaires. La requalification de la rue Garibaldi doit conduire à un maintien des relations inter-arrondissements, de la desserte locale pour les riverains tout en favorisant la diminution de la présence routière » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 49].

Ainsi, la remise en situation de nos terrains d'études à l'intérieur de leurs réseaux viaires respectifs au prisme du modèle générique d'organisation des circulations donne à voir des situations relativement contrastées :

- d'un côté, un axe stratégique de connexion entre deux anneaux, *HS2012*, jouant plus largement un rôle de pénétrante intégrée à un réseau considéré comme stratégique à l'échelle de l'agglomération,
- de l'autre, une voie au rôle et au positionnement plus flou, la rue Garibaldi à cheval entre deux anneaux, et sans fonction stratégique lisible *a priori*.

La confrontation de ces éléments aux données relatives au trafic routier disponible lors de ces deux réaménagements va dans le sens de ce constat, le trafic automobile « minimal » sur le tronçon le moins fréquenté d'*HS2012* atteignant un volume similaire à celui du plus fréquenté de la rue Garibaldi (cf. *Figure 171* et *Figure 172*).

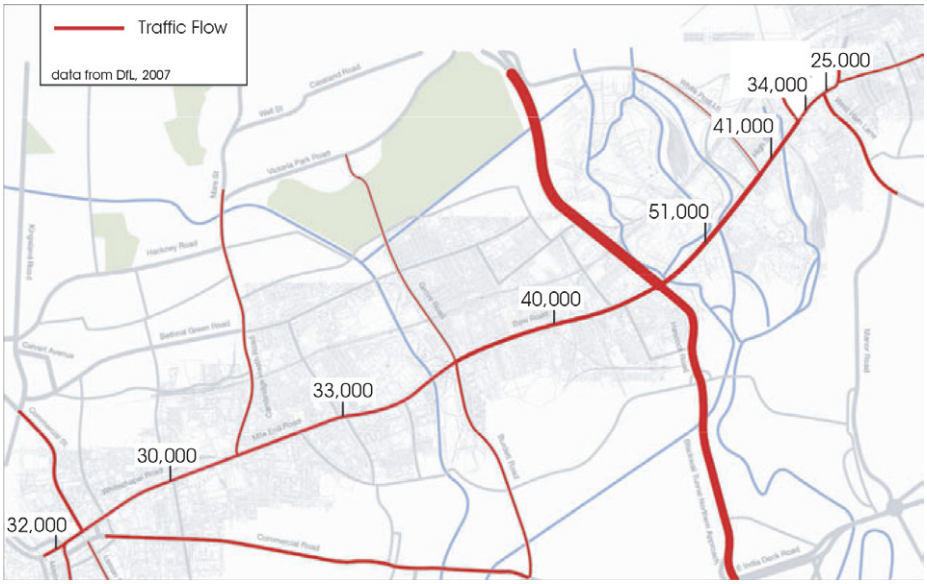


Figure 171 : Comptage des trafics automobiles journaliers empruntant l'axe d'HS2012 antérieurement à son réaménagement [Fluid, 2009b : 46].

Intersections (véhicules/jour)	Trafic rue Garibaldi (véhicules/jour)	Gain/Perte de trafic
Départ	13 100	+
Cours Vitton (10 750)	15 000	+
Cours Lafayette (17 000)	16 300	+
Rues Servient (15 000) et Paul-Bert (16 900)	28 100	+++
Cours Gambetta (18 600)	30 300	+
Grande rue de la Guillotière (12 000)	28 100	-
Rue Domer	24 300	--
Rue du Repos (16 000)	28 200	++
Rue Marc Bloch (24 700)	15 700	---

Figure 172 : Comptage des trafics automobiles journaliers empruntant la rue Garibaldi antérieurement à son réaménagement [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EIV-76].

Ces deux axes apparaissent par ailleurs se situer dans des dynamiques d'évolution opposées en la matière. Il était alors considéré en 2009 que le trafic automobile était susceptible de connaitre une augmentation le long du tracé d'*HS2012*, en lien notamment avec l'ouverture du centre commercial *Stratford City* déjà évoqué [Fluid, 2009b : 46]. Côté lyonnais, les prévisions affichées vont plus dans le

sens d'une baisse du trafic routier[412], auquel le réajustement de l'offre en « transport et déplacements » ouvert par le réaménagement de cette rue devrait par ailleurs contribuer. Ainsi, « […] l'analyse des trafics à l'horizon 2030 montre une diminution du trafic par rapport à l'état actuel, en lien notamment avec l'augmentation du report modal observé sur l'agglomération lyonnaise. Par conséquent, la mise en place d'un site dédié aux transports en commun ainsi qu'une piste cyclable bidirectionnelle maillée avec le réseau cyclable de l'agglomération associée à l'aménagement d'arceaux de stationnement pour les deux roues, favoriseront cette tendance déjà observée actuellement » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EII-19]. Ceci est aussi exprimé dans le dossier relatif à l'enquête publique à laquelle a été soumis ce projet :

« Les résultats des études sur l'origine et la destination des véhicules réalisés sur cet axe montrent que la majorité des flux sont générés par des déplacements de courte distance, internes au centre. Ils constituent un gisement important pour du report modal :

- sur les transports en commun

- sur le vélo ou la marche » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-11].

Comme nous l'a expliqué l'un des responsables du bureau d'études transports mobilisé sur ce projet, la modélisation macroscopique employée pour anticiper les demandes à venir en matière de transports et déplacements sur cet axe et ceux alentour a clairement opté pour un scénario qualifié de relativement « volontariste », et ce, par opposition à un scénario plus « fil de l'eau » (entretien BR n°27, cf. *Tableau 8*).

A ces reports modaux s'ajoutent aussi par ailleurs des anticipations sur des reports de trafics vers d'autres voies comme le montre cet extrait tiré de l'*addendum* au dossier d'enquête publique suite aux remarques émises par l'Autorité Environnementale. Celle-ci considérait que « l'hypothèse d'une réduction de trafic pouvant atteindre 30% par endroit, ne pouvait être retenue sans justification plus approfondie, basée par exemple sur des considérations relatives à la capacité offerte et sur des retours d'expérience d'opérations similaires » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011a : 6] :

« La capacité de la rue après travaux sera mécaniquement limitée par la réduction du nombre de voies de circulation et les contraintes liées aux voies transversales dédiées notamment aux transports en commun (priorité tramway T1, ordres de passages avec les trolley-bus, …). Ainsi, malgré l'augmentation attendue du nombre de véhicules sur le quartier de la Part-Dieu, une baisse du trafic sur la rue Garibaldi est observée. En outre, les simulations de trafic du service Déplacements du Grand Lyon identifient un report de trafic sur certains axes dont les quais de la rive gauche du Rhône. Néanmoins, les faibles réserves de capacité de ces axes limitent ce phénomène, impliquant un fort report modal, cohérent avec les origines destinations constatées au droit de la rue Garibaldi. En effet, une enquête sur l'origine et la destination des véhicules circulant sur la rue Garibaldi a montré que les trajets sont généralement de

[412] Une telle diminution du trafic routier ressortait déjà de l'étude de l'Observatoire partenarial Déplacements où il est mentionné que : d'une part « si la zone 30 de la Presqu'île n'a pas pour objectif direct de réduire le nombre de véhicules qui y circulent, force est de constater que c'est la zone où le trafic routier a le plus fortement baissé : -15% de 2001 à 2009 » ; et que, d'autre part, « Sur la rive gauche du Rhône, l'indicateur montre une baisse du trafic de 13% entre 2001 et 2009, avec stabilisation depuis 2007 » [Observatoire partenarial Déplacements, 2011 : 7].

courte durée, avec un trafic reportable sur les modes alternatifs à la voiture de l'ordre de 30 à 50% » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011a : 7].

Les marges de manœuvre affichées et « assumées » par ces deux projets vis-à-vis des enjeux à l'écoulement des trafics routiers apparaissent très différentes d'un projet à l'autre, même si elles étaient loin d'être présentées comme complètement absentes du projet d'*HS2012*, ainsi que cela était exprimé dans la *Vision Study*, s'appuyant sur l'exemple déjà évoqué de *Kensington High Street* :

"*The flow rates for Aldgate, Whitechapel Road and Mile End Road are very similar to those of High Street Kensington. Bow Road's 40,000 and Stratford High Street's 41,000 daily vehicles represents a 21-24% increment above that experienced on Kensington High Street. But the figures for these roads are not of another order, suggesting that they can be reconfigured as high streets rather than dual carriageways*" [Fluid, 2009b : 46].

Nous avons fait le choix d'entamer la mise en regard de ces deux projets vis-à-vis de leur positionnement en matière de développement de liens « physiques » par ces éléments de cadrage sur leur situation à la fois réelle et projetée au sein d'un modèle théorique « idéal » d'organisation du réseau viaire - qu'il nous a par ailleurs semblé judicieux de mettre en perspective avec les évolutions du trafic routier anticipé sur ces axes. Sans être toutefois en mesure de l'objectiver pleinement, il nous est rétrospectivement apparu que ces conceptions initiales ont joué un rôle déterminant dans la définition du programme associé à ces projets. Plus largement, à la lumière de ces deux cas d'études pour lesquels en faisant abstraction des considérations financières et temporelles pouvant leur être associées, tout se passe en effet comme si la manière dont ces entités peuvent être positionnées à l'intérieur du modèle générique transposé à leurs agglomérations respectives « conditionne » une part non négligeable de ce que sera leur réaménagement futur. Ainsi sur *HS2012*, alors que l'axe en question est d'emblée apparu comme « stratégique » vis-à-vis de l'accessibilité automobile au regard de sa situation au sein du réseau viaire londonien, les incidences de l'aménagement résultant sur le profil en travers de la voie, et donc sur ses capacités théoriques au niveau de l'écoulement des flux circulatoires, n'ont au final été qu'assez « mineures » en matière de redistribution du partage de la voirie. Elles se sont globalement limitées à l'addition par marquage sur la chaussée de deux pistes cyclables continues le long de l'axe. En revanche du côté de la rue Garibaldi, nous avons d'abord commencé par faire le constat d'un rôle structurel peu évident à définir pour celle-ci au regard de ce que serait la transposition au territoire lyonnais du modèle générique fait de pénétrantes et d'anneaux. Dans une certaine cohérence avec cette situation initiale, les marges de manœuvre mises en avant par les modèles d'évolution des trafics se sont avérées relativement importantes, ouvrant à une transformation du profil en travers nettement plus « radicale » et s'accompagnant d'une autre forme de « partage de la voirie ». Bien que cette hypothèse, sous-jacente à l'analyse proposée, ait plutôt tendu à être « accréditée » par ces deux exemples, il paraît néanmoins ici hors de propos d'approfondir la question de son véritable champ de validité. Nous reviendrons néanmoins sur cet aspect en conclusion de cette sous-partie, mais c'est bien sur les projets en eux-mêmes et sur leur contenu que nous allons désormais nous focaliser.

Pour repartir du cas de la rue Garibaldi, nous avons pu constater que tout au long du processus de projet, l'inadéquation qu'il pouvait y avoir entre les représentations générées par l'aménagement de

cet axe et ses usages circulatoires réels a été très fortement mise en avant[413]. Les études menées sur ces derniers ont montré qu'ils correspondaient à un trafic qualifié de « cabotage », c'est-à-dire de courte distance et supposé plus facilement remplaçable par d'autres modes de transports doux ou collectifs, par opposition à un trafic dit « de transit » dont les destinations sont plus éloignées. Pourtant l'aménagement initial de la rue, bien qu'assez irrégulier sur sa longueur (cf. *Figure 173*), se révélait marqué par des ouvrages techniques et de génie civil tel les trémies, clairement en faveur de ce second type de trafic du fait de leurs entrées/sorties volontairement limitées en nombre.

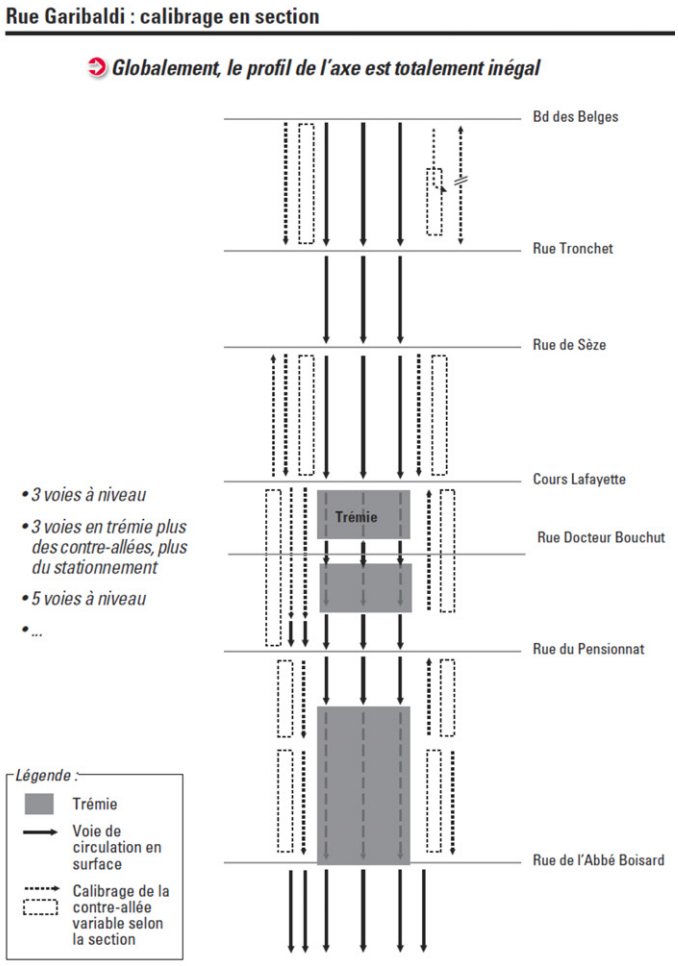


Figure 173 : Représentation schématique des différents types de profils en travers se succédant le long de la rue Garibaldi afin de mettre en avant son caractère hétérogène [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 7].

[413] Une dimension qui apparaissait déjà assez fortement exprimée au travers du programme d'aménagement initial où il était constaté que : « Paradoxalement, la rue Garibaldi apparaît comme une voirie dotée d'un caractère routier marqué dans son déroulé sans en posséder les attributs ni dans son origine ni dans son débouché » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 6]. A noter que de tels propos ne vont d'ailleurs pas sans faire écho à ceux exprimés par l'un des techniciens du Grand Lyon rencontré à l'occasion d'un entretien et présentant la rue Garibaldi comme « axe qui vient de nulle part et qui ne débouche sur rien » (entretien BR n°18, cf. *Tableau 8*).

La volonté de transformer cet « axe traversant » en un axe plus « distributif » (entretien BR n° 23, cf. *Tableau 8*) a pu être actée à partir du moment où a été avéré le fait que la rue Garibaldi représentait finalement « plus un enjeu de circulation locale que métropolitain » (entretien BR n° 24, cf. *Tableau 8*). En plus du comblement déjà évoqué des deux trémies les plus au nord[414] (cf. *Figure 173*) en vue de remettre à plat la rue et ses carrefours, son profil en travers a été aussi profondément transformé, en vue de « rééquilibrer » la place accordée aux différents usagers de cet axe, et en particulier les modes de déplacements inclus dans les reports modaux évoqués précédemment. De fait, le nouveau profil en travers développé pour la rue Garibaldi incorpore de plus larges espaces dédiés à ces différents modes de déplacements, auxquels est affecté un couloir de circulation spécifique, pensé pour être continu tout au long du tracé réaménagé et ce, malgré les importantes variations de largeur connues sur l'ensemble de cet axe :

« Si l'emprise totale des espaces publics comprise dans le projet de requalification de la rue Garibaldi varie fortement d'une section à l'autre de la rue, le profil en travers des voies de circulation restera quant à lui homogène et se présentera de la manière suivante :

- 3 x 1 voies de circulation Nord-Sud, avec 3 x 3 m de chaussée circulée ;

- 2 x 1 voies de circulation pour le TCSP, avec 2 x 3,5 m de chaussée circulée, séparée de la circulation par une bande enherbée de 3 m de largeur.

- 2 x 1 voies de piste cyclable bidirectionnelle, avec 2 x 1,5 m de chaussée, séparée de la circulation par une bande enherbée de 3 m de largeur.

[…] Ainsi, si l'ensemble du profil en travers des voies de circulation fait 25 m de largeur, la largeur de la rue Garibaldi, voiries et espaces publics, varie quant à elle fortement » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EI-11].

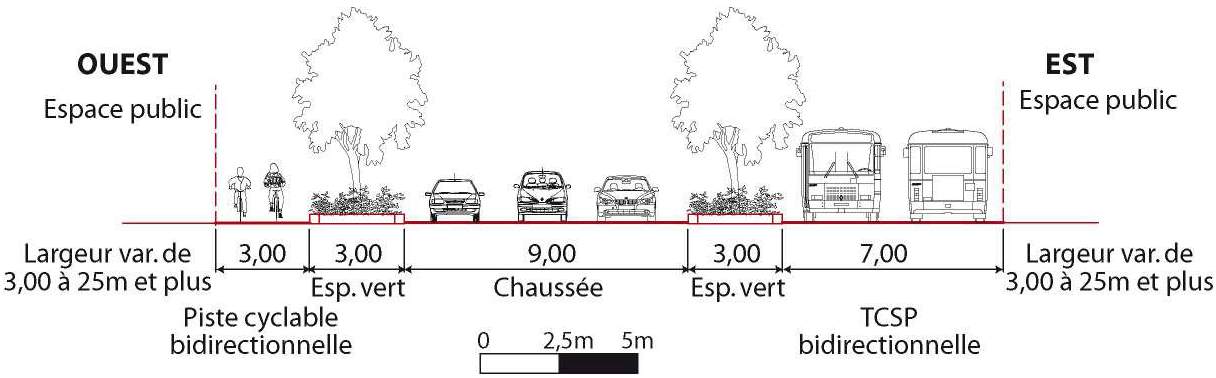


Figure 174 : « Profil en travers type de la rue Garibaldi requalifiée » tel que présenté dans le dossier d'enquête publique qui lui a été associé, et duquel ressort bien la volonté d'attribuer un espace de circulation dédié à chacun des principaux modes de déplacements [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-23].

[414] Le sort de la troisième, plus au sud, restant à notre connaissance toujours en suspens (entretien BR n° 22, cf. *Tableau 8*).

Le réaménagement proposé se caractérise ainsi par un partage de la voirie que l'on pourrait qualifier de « franc », autour d'un « profil-type » d'une emprise d'environ 25m de large, et « calé » sur la largeur minimale de l'axe sur ce périmètre. Ceci permet de laisser la place à d'autres possibilités d'aménagement des espaces publics périphériques, lorsque la rue s'élargit comme cela s'avère être le cas au droit de la Part-Dieu (cf. *Figure 175*). Néanmoins, et à l'évocation de ces nouvelles formes de partitions spatiales que de tels dispositifs induisent, certains des concepteurs rencontrés dans le cadre du projet de la rue Garibaldi nous ont en particulier fait part de leurs relatives insatisfactions vis-à-vis de ces situations que leurs projets, bien qu'en grande partie imposés par les programmes d'aménagement, sont ainsi amenés à générer[415]. Au-delà de considérations esthétiques voire philosophiques, car liées au fait que la mise en œuvre tend aussi à contrevenir à une vision de l'espace public comme lieu de côtoiements et de frictions, ceux-ci engendrent de nouvelles formes de complexification produites et vécues des espaces publics. Elles interrogent néanmoins à plusieurs titres, et en particulier au regard des nouvelles formes de conflits entre les différents usages et usagers que la multiplication de ces dispositifs de spécialisation modale peut participer à induire dans l'espace public.

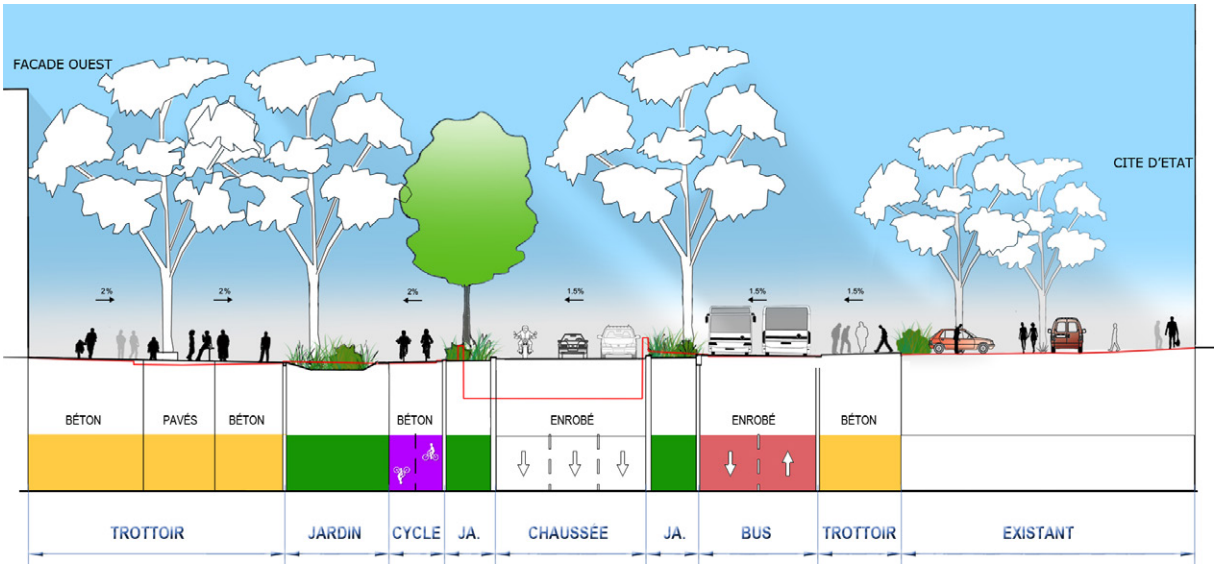


Figure 175 : Coupe schématique de la mise en application de la coupe précédente sur l'une des sections les plus larges de cet axe [Atelier Marguerit et al., 2014 : 9].

[415] De tels retours et ressentis font par ailleurs plus largement écho à d'autres points de vue ayant pu être exprimés dans la littérature urbanistique relative à l'aménagement des rues et des voies. C'est ainsi que pour le concepteur-paysagiste Michel Corajoud le progressif retour en force des modes doux et transports collectifs dans la ville génère des situations d'instabilité chronique en matière de partage des usages, qu'il est nécessaire d'arriver à réguler dans un premier temps, et en attendant que de nouveaux équilibres puissent, à terme, réussir à s'instaurer. En attendant qu'une telle auto-régulation advienne, il lui paraît alors nécessaire « de passer par une phase intermédiaire, d'accepter provisoirement les cloisonnements, ceux du bus comme des vélos. Nous devons nous réjouir du nombre croissant des usages dans l'espace public, mais cette accélération nous place dans une situation exploratoire. La réponse d'aujourd'hui est celle de la partition, mais demain, peut-être saura-t-on rétablir des solutions plus conviviales et unitaires » [Michel Corajoud dans Texier, 2006a : 255].

Figure 176 : La cohabitation des différents types de circulations sur la première phase du projet Garibaldi est marquée par la présence de bandes de délimitation végétalisées conférant à chacun de ces « sites propres » une indépendance particulièrement marquée (cliché : Benoit Romeyer).

A l'opposé, du côté du projet d'*HS2012* cette appréhension « longitudinale » des liens physiques a clairement constitué une finalité moindre de ce projet, hormis comme nous l'avons déjà évoqué en ce qui concerne la mise en œuvre d'une piste cyclable continue sur la portion comprise dans le *borough* de *Tower Hamlets* : la *Cycle Superhighway 2* (CS2), par la suite prolongée jusqu'à Stratford et dont le tracé recoupe aujourd'hui précisément celui d'*HS2012* (cf. *Figure 177*). Et si l'aménagement résultant a fait l'objet de vives critiques quant à sa qualité d'usage et même son caractère accidentogène[416], cette opération aura permis de retravailler en profondeur un certain nombre de carrefours le long de l'axe :

"*Cycle Super Highway Route 2 (CS2) was delivered through the Cycle Superhighway Programme runs along the Tower Hamlets stretch of High Street 2012 for approximately 4.3km. These works helped to bring forward other public realm improvements including the junctions with Osborn Street, Valance Road and Cambridge Heath Road. The success of CS2 has not been evaluated in this report*" [Fluid, 2013 : 37].

[416] Au point que de nouveaux travaux lourds d'« amélioration » ont été mis en œuvre entre 2015 et 2016 sur ce premier tronçon (https://tfl.gov.uk/travel-information/improvements-and-projects/cycle-superhighway-2-upgrade, consulté le 17/02/2017). Leur objectif étant, à l'instar de ce qui avait été réalisé lors de l'extension de cette *CS2* du rond-point de Bow à Stratford, d'aller plus dans le sens d'un véritable « site propre » dédié aux cyclistes que d'une simple bande matérialisée sur la chaussée et pouvant occasionner un certain nombre de conflits d'usage avec les transports en communs motorisés, eux aussi très présents sur cet axe.

Figure 177 : La Cycle Superhighway 2 mise en œuvre le long d'HS2012 et dont les tracés se recoupent peu ou prou (https://tfl.gov.uk/modes/cycling/routes-and-maps/cycle-superhighways, consulté le 17/02/2017).

A ces actions relativement limitées sur le profil en travers de la rue au regard de ce qui a pu être entrepris lors de la première phase du réaménagement de la rue Garibaldi se sont néanmoins ajoutées un certain nombre d'actions de plus ou moins grande envergure effectuées dans le cadre des secteurs de projets. A ce titre, deux semblent pertinentes à évoquer : celles entreprises autour d'*Aldgate* et de *Stratford High Street*, correspondant d'ailleurs aux deux extrémités du tracé d'*HS2012*, et donc à deux points « stratégiques » d'un axe qu'il s'est aussi agi de faire « exister » en tant que tel.

La première citée, constituant par ailleurs la première initiative à avoir été entreprise et inaugurée sous la bannière d'*HS2012* a porté sur une transformation du fonctionnement circulatoire de la rue, au travers de sa remise à double sens de circulation, alors qu'elle était auparavant incluse à un vaste système de rues à sens unique. En plus de redonner un caractère plus « urbain » à cet axe, les changements induits par ces modifications plus générales du plan de circulation de ce secteur aux franges de la *City*, ont permis la fermeture au trafic automobile d'une parallèle immédiate à *HS2012*. Celle-ci a depuis été transformée en un parc urbain conçu par une équipe fédérée autour de l'agence de paysagisme *EDCO Design*, *Braham Street Park* et dont le financement a été presque intégralement assuré par le secteur privé, en l'occurrence le promoteur du nouvel immeuble donnant sur le parc. Ce dernier a ainsi jugé que sa participation à cet aménagement irait dans le sens de la valorisation de son bien du fait que des bureaux "*next to a park would be much more attractive than offices next to an urban motorway*". Néanmoins et même si cela a fait l'objet de négociations entre les parties prenantes, "*the result is not a corporate plaza but a softer more welcoming park accessible to local residents as well as office workers*" [Awofolaju et Harper, 2013 : 36].

Figure 178 : L'aménagement paysager réalisé à Braham Street Park dont on peut apercevoir les nombreuses assises que celui-ci accueille le long du bâtiment de gauche (cliché : Benoit Romeyer).

A l'opposé d'*HS2012*, c'est finalement le long de *Stratford High Street* que les interventions sur l'espace public de la rue ont été les plus importantes. Elles n'ont toutefois abouti qu'à ce que l'on pourrait qualifier de nettoyage et d'embellissement de la rue[417], sans pour autant véritablement influer sur son fonctionnement en termes de déplacements longitudinaux - ce que la prolongation ultérieure de la « super » piste cyclable *CS2* apparaît néanmoins avoir participé à amorcer. Cependant, les déplacements transversaux et notamment piétons ont été facilités par la suppression de nombreuses barrières de sécurité. Au final, si les ambitions initiales étaient été assez élevées quant au potentiel de transformation de cette portion d'axe en plein développement et renouvellement, elles n'ont pas pu être pleinement satisfaites dans la réalisation de ce projet[418]. Bien que la grande majorité des acteurs rencontrés se soient accordés sur le fait qu'il s'agit de la portion sur laquelle le plus d'actions restaient à entreprendre pour qu'elle puisse un jour s'apparenter à une véritable *high street* en matière d'animation urbaine, les actions

[417] A noter que l'évaluation menée par *TfL* de ce réaménagement de *Stratford high street* dans le cadre du programme *Better Streets* déjà évoqué au cours du *Chapitre 5*, considère que ce projet n'est pas allé jusqu'à un degré d'intervention relevant d'un changement d'organisation et de répartition des circulations ("*Rethink traffic management*") [Transport for London *et al.*, 2012 : 73].

[418] Ainsi que cela apparaît évoqué dans l'évaluation de ce projet réalisé par *Fluid* : "*the ambition to reduce the highway capacity of Stratford High Street was not possible to test and agree within the deadlines associated with the Games* [Fluid, 2013 : 58].

entreprises dans le cadre d'*HS2012* n'ont toutefois pas été sans incidences sur les ambiances et le confort offert par cette rue artérielle :

"*Paving, lighting and carriageway changes have started to make Stratford High Street a little more like a street than an urban motorway*" [Awofolaju et Harper, 2013 : 37].

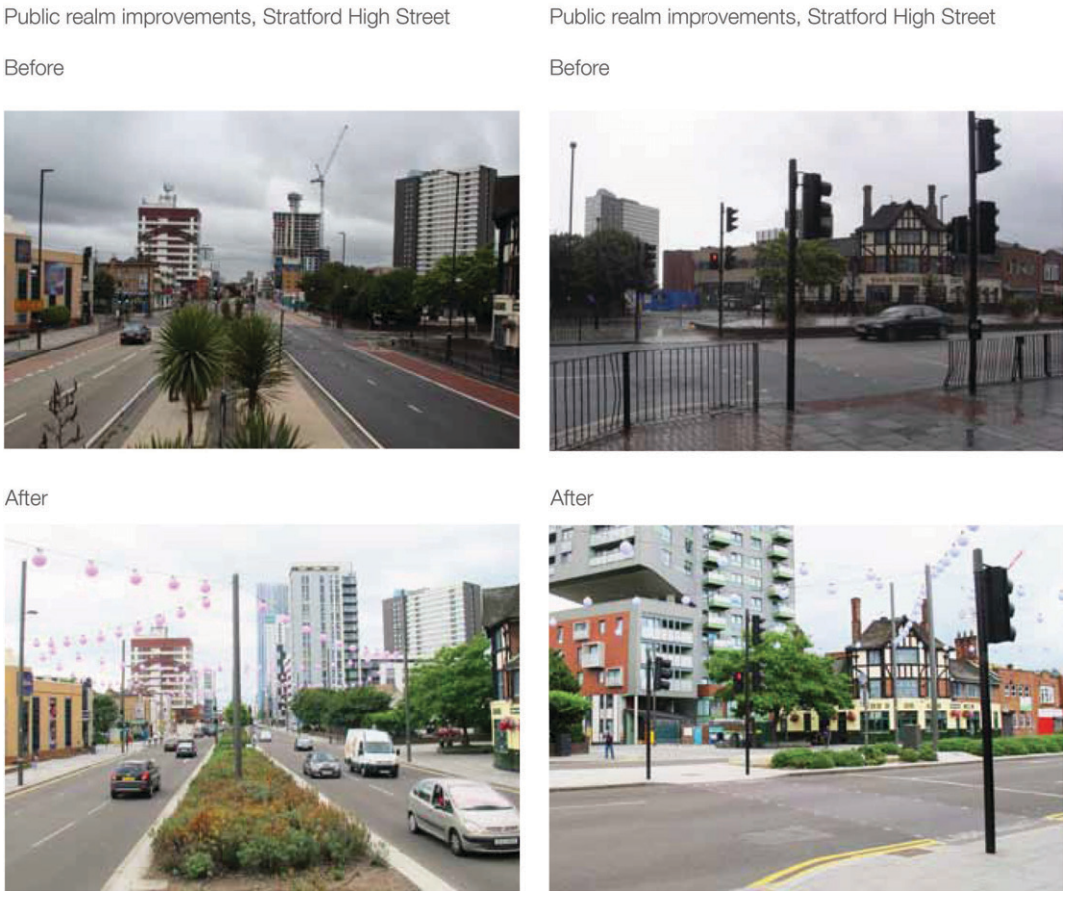


Figure 179 : Illustrations de type « avant-après » des aménagements réalisés sur et autour de Stratford High Street. Si la chaussée n'a pas véritablement été transformée par ces aménagements, ses abords ont quant à eux substantiellement évolués [Fluid, 2013 : 5].

On constate alors que ces deux projets n'ont pas fait preuve des mêmes « velléités » de transformation des modes par lesquels ces liens physiques « longitudinaux » s'opèrent dans chacune de ces deux rues. S'ils apparaissent au cœur de l'action entreprise sur la rue Garibaldi, ils n'ont en revanche été que plus ponctuellement mobilisés dans le cas d'*HS2012* - si l'on fait toutefois exception de la *CS2* dont la remise en travaux quelques années seulement après son ouverture tend à accréditer le fait que son intégration à la voie n'avait initialement pas fait l'objet d'une attention et de moyens suffisants en ce qui concerne sa mise en œuvre. A ce titre, le traitement réservé sur chacune d'entre elles aux ouvrages d'art mis en œuvre pour favoriser l'écoulement du trafic automobile de transit, peut sembler révélateur des priorités distinctes pouvant être associées à ces deux projets, tout en faisant écho à nos réflexions

initiales sur les rôles différenciés de ces deux axes à l'intérieur du réseau viaire de leur agglomération respective. Alors que le choix a été fait de combler les trémies de la rue Garibaldi, leur « équivalent » sur le tracé d'*HS2012* : l'autopont de Bow (*flyover*) ainsi que le giratoire échangeur qui le complète au niveau du sol, n'ont quant à eux pas été remis en cause, malgré le fait que ce site ait été identifié dès le départ du projet comme un « point dur » de cet axe au niveau des déplacements des modes doux. La *Vision Study* posait l'hypothèse de trois degrés d'intervention pour cet espace et dont le plus « lourd », faisant aussi office d'objectif à long terme serait celui d'une complète remise à niveau [Fluid, 2009a : 17]. C'est finalement le choix d'une intervention *a minima* qui a été effectué ici au regard des préconisations initiales, et principalement centrées sur l'amélioration de la continuité ainsi que de la lisibilité des itinéraires modes doux, en complément à une amélioration du confort visuel et esthétique de cet espace. L'évaluation entreprise sur de ce projet a par ailleurs mis en avant le caractère toujours relativement « insatisfaisant » de cet aménagement[419], tout en rappelant l'ambition initiale de tendre vers une complète reconfiguration de cette infrastructure[420] :

"[…] *given the levels of development on the eastern side of the roundabout, more must be done to break down the dominance of the vehicular infrastructure (A12 and the flyover) and the barrier this presents to pedestrians and cyclists. The medium to long term goal for this area continues to be the removal of the flyover*" [Fluid, 2013 : 10].

Si sur la rue Garibaldi ce sont les espaces « connexes » à la voie qui ont eu tendance à être laissés en attente au détriment des aménagements sur la voirie, c'est d'une certaine manière un parti inverse qui a été adopté pour *HS2012*[421]. Ainsi que cela apparaît souligné dans un des guides de bonnes pratiques sur les *high streets* précédemment évoqué : "*area projects were complemented by improvements to cycling and pedestrian infrastructure along the entire route* [Mayor of London, 2014b : 53].

[419] Et autour duquel se sont par ailleurs produits de nombreux accidents au cours de ces dernières années, parfois mortels et incluant des cyclistes (http://www.theguardian.com/uk-news/2013/nov/17/cyclists-dead-london-roads-safer, consulté le 17/02/2017).

[420] Cette perspective d'une destruction totale de l'autopont est d'ailleurs actuellement l'objet d'études quant à sa faisabilité et à ses répercussions sur le trafic automobile de la part de TfL (https://consultations.tfl.gov.uk/roads/bow-vision, consulté le 17/02/2017), dans le cadre d'un plan d'investissement de plusieurs années dans le réseau routier londonien (*Road modernisation Plan*) faisant suite aux travaux de la *Roads Task Force*, et auquel apparaît inclus ce giratoire de *Bow*. Prévus pour être achevés en 2020, les travaux d'amélioration de ce site s'effectueront en lien avec ceux de la *CS2*. Dans le cadre d'*HS2012* l'amélioration des traversées de ce nœud routier s'est aussi opérée de manière souterraine par l'implantation d'un pont et d'une promenade cyclable le long de la *Lee River* que celui-ci enjambe. Cet aménagement d'un coût total de 2 500 000 livres a été réalisé par l'agence *Adams & Sutherland*, également en charge d'autres aménagements le long d'*HS2012* sur lesquels nous reviendrons ultérieurement.

[421] De la même manière qu'à *Bow*, d'importantes transformations du schéma de circulation sont actuellement en cours sur le secteur d'*Aldgate*, où le projet d'*HS2012* en lui-même avait plutôt porté sur des espaces connexes à la voirie (http://www.cityoflondon.gov.uk/services/transport-and-streets/transport-planning/transport-projects/aldgate-area/Pages/default.aspx, consulté le 17/02/2017).

Figure 180 : Vue sur le nœud routier de Bow, dont l'espace central s'est vu réaménagé dans le cadre d'High Street 2012. A noter la présence du stade olympique en fond (cliché : Benoit Romeyer).

Du point de vue de leur investissement dans la transformation des modes de liaison longitudinaux offerts par chacun de ces deux axes, ces deux projets se distinguent donc assez sensiblement[422]. Leur positionnement par rapport à la question des déplacements « transversaux » peut en revanche apparaître nettement moins différenciée de prime abord. Ces deux projets se situent en effet tous les deux dans le registre relativement consensuel de la « couture », mais d'une manière qui semble finalement assez spécifique à chacun, ainsi que nous aurons l'occasion d'y revenir : la rue Garibaldi, plus dans un travail de la rue renvoyant au registre de l'« épaisseur » et *HS2012*, plus dans une idée de recherche de la « profondeur »[423].

[422] Et y compris dans ce qui pourrait de prime abord apparaître comme un important point commun à ces deux projets, l'intégration de pistes cyclables, des différences de positionnements importantes émergent. En effet, si du côté d'*HS2012* le choix a été d'intégrer directement l'aménagement à la chaussée, un choix généralement associé à un usage cycliste plus « expert » et utilitaire, du côté de la rue Garibaldi la piste cyclable a été mise au niveau du trottoir, un choix généralement considéré comme correspondant à des usagers plus « occasionnels ».

[423] A noter que l'emploi de ces deux termes d'« épaisseur » et de « profondeur » renvoient aussi à des termes ayant été employés pour présenter ces deux projets, que ce soit dans les documents qui les ont accompagnés ou du côté des acteurs avec lesquels nous avons pu nous entretenir.

Dans le premier cas, cette idée d'« épaisseur » renvoie à la volonté affichée de s'appuyer sur ce réaménagement de la rue pour faciliter les connexions est/ouest entre des tissus urbains qui ne communiquaient pas ou mal jusqu'alors, comme nous l'avons déjà évoqué au travers des objectifs fixés pour ce projet. La rue Garibaldi correspond en effet au point de rencontre entre deux tissus urbains d'inspirations très différentes, et offrant ainsi un « vis-à-vis entre un urbanisme de dalle et un urbanisme XVIII^{ème} » (entretien BR n°23, cf. *Tableau 8*). Comme nous l'a expliqué l'un de ses concepteurs, il y avait bien derrière ce projet une volonté, portée par la maîtrise d'ouvrage, de ne pas « faire que le ruban », mais bien de s'appuyer sur ce réaménagement pour « donner du corps » à la rue, et ainsi « épaissir le système » (entretien BR n°24, cf. *Tableau 8*). De fait ce réaménagement apparaît aux yeux de ce même concepteur comme un « aménagement est/ouest autant que nord /sud ». Dans ce projet, le parti pris de l'équipe de maitrise d'œuvre s'est traduit par la mobilisation du concept de la « dentelle », marquant l'idée de permettre aux rues issues de la trame Morand à l'ouest de véritablement « venir chercher » le quartier de la Part-Dieu de l'autre côté de Garibaldi, et donc assurer la continuité de part et d'autre de la rue.

Figure 181 : Les continuités piétonnes transversales développées dans le cadre du réaménagement de la rue Garibaldi se sont inscrites en continuités du débouché des rues en provenance de la trame Morand, conformément au principe de la « dentelle » développé ici (cliché : Benoit Romeyer).

Auparavant interrompue par la présence des trémies ainsi que des contre-allées, l'uniformisation du profil en travers de la rue associé à la remise à niveau des carrefours entreprise dans le cadre de ce projet a alors permis de favoriser la prolongation des tracés en provenance de la rive gauche du Rhône jusqu'aux rives de la Part-Dieu, sur lesquelles certains d'entre eux « achoppent » néanmoins (cf. *Figure 182*). Cette recherche de continuité, s'accompagne aussi pour les acteurs de ce projet d'une volonté d'acter le fait que cet axe a désormais vocation à accueillir une « plus grande diversité de modes », par opposition avec son état antérieur où « un seul mode avait toute la place » (entretien BR n° 23, cf. *Tableau 8*). Certains des concepteurs de cet aménagement ont fait part du fait qu'en cohérence avec ce parti pris, le « retour à une certaine porosité » leur apparaissait « indispensable à la pluralité des modes de déplacements » (entretien BR n° 24, cf. *Tableau 8*). Des orientations qui apparaissent en effet tout à fait en phase avec les préconisations de Frédéric Héran pour favoriser les déplacements des modes dits « doux », piétonniers et cyclables en particulier[424] :

« Ainsi, est-il à la fois nécessaire d'éviter la dissociation entre réseaux piétonnier, cyclable et automobile en recréant des rues mixtes et de mailler finement le réseau pour les non motorisés en réduisant les coupures. Cela passe concrètement par divers aménagements portant sur 1/ des franchissements des coupures linéaires de préférence à niveau, ou 2/ à défaut des franchissements dénivelés, 3/ des voies plus praticables, 4/ des îlots plus perméables et 5/ des quartiers plus accessibles » [Héran, 2011 : 178].

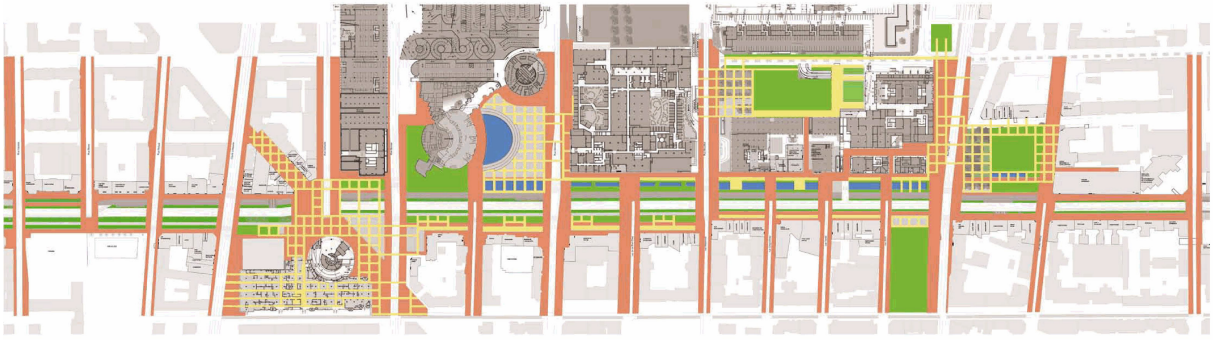


Figure 182 : Du fait qu'au niveau de la Part-Dieu, le maillage des tissus urbains apparaît plus « lâche » de ce côté de la rue Garibaldi, l'un des objectifs développés pour ce projet a ainsi consisté à chercher à venir y raccrocher les rues en provenance de la trame Morand [Atelier Marguerit et al., 2013 : 9].

L'intérêt porté à l'axe Moncey-Récamier, grande diagonale tranchant avec l'orthogonalité de la trame viaire des quartiers de la rive gauche du Rhône, constitue à nos yeux un autre élément révélateur de cette orientation de mieux lier les rives droite et gauche de la rue Garibaldi. Vis-à-vis de cette dernière, cet axe marque aussi un point de « rupture » avec un traitement de type semi-piétonnier et un autre présentant un partage des circulations plus « classique » avec chaussée et trottoir à des niveaux

[424] Celui-ci illustre d'ailleurs son propos par l'exemple du projet de la rue Garibaldi et de son objectif de « rétablir les circulations à niveau » venant pour lui parachever une série de travaux du même ordre déjà entrepris depuis les années 1990 [Héran, 2011 : 178].

différenciés. Un des enjeux affichés dans le programme d'aménagement préalable à ce projet consistait ainsi en l'expression d'un « […] principe de continuité visuelle de la rue Moncey de part et d'autre de la rue Garibaldi ; cette continuité visuelle sera mise en œuvre par des principes d'organisation et d'agencement au sol ou en sursol […] » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 30]. Cette intention initiale se retrouve dans le dessin proposé pour le réaménagement du parvis au pied des Halles, duquel ressort assez nettement ce choix de mieux marquer la continuité de cet axe Moncey de part et d'autre de la rue Garibaldi, peu évidente jusqu'alors, au travers notamment du traitement au sol ainsi que de l'implantation des arbres dans l'alignement de ce tracé (cf. *Figure 183*).

Figure 183 : L'aménagement proposé pour le nouveau parvis des Halles de Lyon s'inscrit dans la continuité des aménagements développés sur la rue Garibaldi tout en cherchant à mettre en valeur la continuité de l'axe Moncey, axe fort des quartiers de la rive gauche du Rhône au sein desquels il constitue une liaison diagonale assez « unique » (document remis par l'interlocuteur rencontré lors de l'entretien BR n°26, cf. Tableau 8 *; auteur : Atelier Marguerit).*

C'est ce parti pris général de travailler sur l'amélioration des transversalités de part et d'autre de la rue Garibaldi qui nous a amené à qualifier le travail entrepris dans le cadre du réaménagement comme s'inscrivant dans le registre de l'« épaisseur » au sens figuré, mais aussi parfois au sens propre. Il semble également intéressant de noter que du fait que cet aménagement ait mobilisé l'introduction de nouveaux matériaux, il est apparu de nature à créer des « raccords », plus ou moins nets et tranchés, avec les rues auxquelles la rue Garibaldi connecte. L'impression de contraste entre celles-ci et cette dernière apparaît par ailleurs renforcée par leur traitement généralement plus « ordinaire », et en accord avec le référentiel des espaces publics déjà évoqué.

Figure 184 : Exemples de discontinuités de matériaux induites sur le pourtour de la rue Garibaldi et dans ses connexions aux rues perpendiculaires (cliché : Benoit Romeyer).

A l'opposé et en ce qui concerne le projet d'*HS2012*, la gestion de la question des transversalités piétonnes apparaît avoir été plus directement traitée sur le registre de la « profondeur » que de l'« épaisseur ». Ceci dans le sens où il s'y est moins agi de travailler sur les transversalités de part et d'autre de la rue en termes de composition (puisqu'il convient de noter qu'en termes de fonctionnement de la rue, le projet d'*HS2012* a permis l'amélioration de nombreux carrefours et traversées piétonnes servant à franchir cet axe), que de travailler sur l'interface entre celle-ci et les quartiers dont elle participe, elle aussi, à marquer la limite tant physique que symbolique. Ainsi, pour l'un des acteurs rencontrés, la somme des opérations réalisées dans le cadre de ce projet, si elles n'ont finalement pas suffi à donner un sens global à la longueur de cet axe, ont néanmoins permis de fortement améliorer ses rapports et ses liens avec les quartiers environnants :

"*If you thought that the success lay within the big vision for the HS2012, I don't think that has happened. I don't really see anything like that happening in London. What does seem to have happened is that people who have been working on the different spaces have started to look at those spaces as particular local situations of significance and have looked at the depth. So in a way, rather than the length of the road it has become about "widening the road" conceptually. It has been about connecting neighbourhoods, routes leading to these spaces, people moving through backlands to these particular spaces, where they the parks, the market or the waste… That seems to me significant and important somehow for this particular project and for working in London that pretext tends to be about these sorts of transverse connections rather than the corridor*" (entretien BR n°6, cf. *Tableau 7*)[425].

Ces différences de positionnement par rapport à l'exemple lyonnais découlent aussi du choix initialement effectué de faire appel à différents concepteurs pour développer des solutions adaptées à leurs territoires de projets. L'un des exemples le plus explicite et révélateur de cette posture de l'« épaisseur » semble à ce titre être le traitement réservé au secteur d'*Ocean Green* dont le nom découle

[425] A noter que ce « revirement » dans les priorités données au projet n'a pas forcément été perçu comme suffisant par les acteurs plus locaux en charge de sa réalisation pour le compte des *boroughs*. L'un des responsables du projet ayant ainsi exprimé son sentiment que : "*we haven't done as much of the stuff outside the high street. We focused just on the route itself* […]" (entretien BR n° 6, cf. *Tableau 7*).

de celui d'un ensemble d'environ 2000 logements, pour la plupart sociaux. Ces immeubles, construits sur plusieurs décennies au sortir de la deuxième guerre mondiale (1945-1979), jouxtent pour partie l'axe d'*HS2012*. Rapidement dégradé, occupé par une population précarisée et accumulant les « problèmes sociaux », cet ensemble a fait l'objet depuis les années 1980 de nombreuses opérations relevant de ce que l'on pourrait qualifier aujourd'hui, en France, comme à la fois de la « rénovation urbaine » et du « renouvellement urbain ». Faute d'avoir forcément réussi à atteindre leurs objectifs d'amélioration du cadre de vie, un important projet de renouvellement urbain a été développé à partir de 2010 sur l'ensemble de ce site, incluant des démolitions, des réhabilitations (1200 logements) ainsi que la construction de près de 800 logements. Cette opération d'un montant total de 220 millions de livres a été menée par le *borough* de *Tower Hamlets* en partenariat avec *East Thames*, un organisme public dédié à la construction et à la gestion de logements sociaux pour lesquels il fait aussi office de bailleur. C'est ainsi qu'une rencontre d'intérêt a pu s'opérer entre les acteurs de ces deux projets, autour de la question du traitement de leur point d'interface, correspondant au secteur dénommé « *block A* » de cet ensemble résidentiel. Les institutions en charge de ces projets et les concepteurs chargés de leur élaboration ont été amenés à travailler en collaboration[426] pour établir un projet cohérent et satisfaisant aux yeux de ces différentes parties prenantes sur cet espace :

"*The current design proposals, and particularly those for the northern edge for Urban Block A, have been developed with the substantial involvement of the LDA and DfL together with their own design advisers Adams and Sutherland. This has been an iterative process with considerable and searching discussion between all parties.* […] *The resulting design is in part a reflection of this multilayered design process*" [East Thames, 2011 : 4].

Dans cette optique, le constat d'un manque de porosité entre l'espace de la rue et ce *Block A* a constitué un premier élément de diagnostic partagé par tous ces différents acteurs – et par ailleurs déjà présent dans la *Vision Study* :

"*As noted before the northern edge of Urban Block A has a greater public prominence than other areas of the estate in being set out along one of London's main arterial roads. The green space flanking Mile End Road is at present much under-utilised by the residents of Urban Block A and there is currently no meaningful connection between this frontage (the new 'Ocean Green') and the thoroughfare of the Mile End Road*" [East Thames, 2011 : 13].

Le principe d'aménagement adopté a été de profiter de l'important espace séparant les habitations de la voirie pour implanter un aménagement paysager. Celui-ci ayant pour but de permettre au piéton de cheminer plus à proximité de la rue, redonnant ainsi un peu plus de liant et de porosité entre les espaces dédiés aux passants et ceux associés à la résidence (cf. *Figure 186*), ainsi que nous l'a confirmé l'un des responsables de ce projet d'*HS2012* pour le compte du *borough* de *Tower Hamlets* :

"*There used to be a gate all along here [...] which pushed people outside of the estate. So with this we created this walkway. So there's a bit of a public-private space so the public can used this space and in*

[426] Non sans certaines difficultés d'ailleurs, du fait qu'un premier projet avait déjà été développé pour cet espace par les concepteurs du projet sur *Ocean Green* (entretien BR n°1, cf. *Tableau 7*).

fact you'll see is a bit better defined as you walk along here. [...] So it's a bit of a shared space between the estate and the public thoroughfare" (entretien BR n°1, cf. *Tableau 7*).

Il s'est agi d'améliorer l'interface existant entre cet ensemble résidentiel et la rue qui le borde afin de favoriser un meilleur dialogue entre ces deux entités à proximité immédiate, en passant pour ainsi dire du registre de l'« espace-tampon » à celui du *frontage* perméable et ouvert à la fois vers la rue et vers les résidences[427].

Figure 185 : Alors que l'aménagement antérieur témoignait d'une délimitation claire entre l'espace de la rue et celui des résidences en lien avec leurs différents statuts fonciers… (cliché donné par l'interlocuteur rencontré lors de l'entretien BR n°1, cf. Tableau 7 ; *auteur inconnu).*

[427] Cette dimension apparaît particulièrement mise en avant dans l'évaluation de ce projet réalisé par l'agence *Fluid* : "*A new linear park of approximately 5,400m2 has been created along the frontage of the Ocean Estate. The design of the park provides a better interface with the street and a boundary to the residential area*" [Fluid, 2013 : 44].

Figure 186 : … Les travaux entrepris dans le cadre d'High Street 2012 ont au contraire visé à leur plus forte imbrication (cliché : Benoit Romeyer).

Cet aménagement nous semble en effet particulièrement représentatif de la philosophie plus générale adoptée par ce projet *HS2012* tant en termes de démarche - autour de l'idée de se saisir au maximum des dynamiques en place pour les mettre plus directement au service d'une amélioration du cadre de vie offert par cet axe – qu'en termes de parti pris d'aménagement, que nous avons interprété ici comme inscrits dans un registre relevant plus de la « profondeur » que de l'« épaisseur » ; du moins en ce qui concerne la question des liens physiques transversaux à l'axe. Cette double dimension ressort assez nettement de la présentation de ce sous-projet proposé pour le compte de la revue *Urban Design* par deux de ses principaux acteurs du côté de la maîtrise d'ouvrage :

"*At Ocean Green, plans were already well advanced when it became part of the HS2012 project. The resulting design uses landscape at the edge of the estate to re-connect it to the high street whilst still providing privacy and protection for residents*" [Awofolaju et Harper, 2013 : 57].

Pour achever cette réflexion sur les recompositions des liens physiques ambitionnés par ces deux projets, il semble pertinent de brièvement faire état de la manière dont la question des stationnements (et donc des possibilités de « halte ») a été envisagée le long de ces deux axes. Si cette entrée aurait en effet pu paraître de prime abord à même de permettre de faire le pont entre les deux « types » de liens (longitudinaux et transversaux) évoqués précédemment, nous n'avons toutefois pas été en capacité d'identifier de véritables intentions en la matière, du moins pour ce qui concerne la circulation motorisée. Ce positionnement commun en défaveur d'un renforcement de leur « riveraineté » se traduit assez directement par une absence presque totale de stationnements automobiles au sein de ces deux

projets. Celle-ci peut nous sembler plus largement pouvoir être interprétée comme relevant d'une volonté plus générale de limiter au maximum les entraves à la fluidité de la circulation automobile. En creux, elle témoigne aussi de la prégnance que ce dernier enjeu continue à revêtir sur ces deux axes.

Au terme de cette mise en regard de la manière dont ces deux projets vis-à-vis de la question de la génération de nouveaux liens physiques sur et autour de ces axes, se dégage le fait qu'ils renvoient à des positionnements relativement contrastés de ce point de vue, et aussi bien visibles à l'échelle de leurs intentions générales que dans leurs traductions opérationnelles plus « ponctuelles ». Nous avons en effet constaté côté lyonnais une attitude pouvant de prime abord apparaître comme « volontariste » par rapport à la place de l'automobile dans la ville. Mais elle s'avère aussi dans le même temps relativement pragmatique dans le sens où elle prend acte d'un certain nombre d'inadéquations entre les usages circulatoires effectivement accueillis par la rue Garibaldi et les caractéristiques physiques et symboliques de l'environnement qu'elle propose. Cette donnée de départ actée et aussi mise en perspective avec le gisement des nombreux usages que les édiles aimeraient voir susciter mais que l'aménagement ne permettait pas (ou mal) d'accueillir, il s'est agi alors au travers de cet aménagement de « réajuster l'offre en mobilité » fournie par cet axe avec la demande réelle et potentielle – y compris automobile – que celui-ci est considéré comme susceptible de pouvoir accueillir à court, moyen et long terme. Nous pouvons à l'appui de ce propos renvoyer à ce que l'un des concepteurs de cet aménagement nous a livré à l'occasion d'un entretien mené *in situ* une fois les travaux terminés et à nos yeux assez révélateur de ce positionnement que nous venons d'évoquer. Il a ainsi confié que pour lui, et préalablement à l'aménagement « les usages sur Garibaldi ne correspondaient pas aux représentations » et, les changements d'usages constatés à l'issue de celui-ci ne correspondent de manière plus générale qu'à une réalité latente qui, en quelque sorte, n'avait pas encore trouvé les moyens de sa concrétisation spatiale ; ou pour reprendre les mots directement employés par cet interlocuteur : « ce qui se réinstalle c'est ce qui était déjà là »[428] (entretien BR n°23, cf. *Tableau 8*). En cela ce projet a aussi cherché à se positionner dans une logique d'anticipation d'une certaine demande sociale, et renvoyant ici à de possibles nouveaux rapports à la mobilité[429].

[428] Ces propos émanant du principal concepteur de ce projet, lui-même paysagiste de formation, ont d'ailleurs rétrospectivement fait écho pour nous à ces écrits du philosophe Jean-Marc Besse sur la notion de « projet de paysage » : « Le projet de paysage, ce serait alors ceci : créer quelque chose qui était déjà là. La situation intellectuelle du paysagiste est paradoxale. En effet, il s'agit de fabriquer, d'élaborer ce qui est déjà présent et qu'on ne voit pas. On doit construire pour voir ce qui est là, on doit tracer pour savoir ce que l'on veut et ce que l'on veut dessiner » [Besse, 2009 : 64].

[429] A noter que la mise en perspective de ces propos et constats nous semble offrir un éclairage et contrepoint intéressant avec ceux proposés par Éric Charmes à propos des bilans généralement tirés des opérations de résidentialisation, et desquels il constate que : « les liens entre le social et le spatial qui sont identifiés par les chercheurs résultent d'une lente adaptation réciproque et les changements sociaux brutaux n'induisent pas forcément une transformation aussi rapide des pratiques sociales : celles-ci tendent plutôt à se maintenir sur leur lancée. Elles font preuve d'une résistance au changement d'autant plus grande que la reconfiguration d'un espace résidentiel ne peut avoir d'effet que si les habitants parviennent à renégocier un *modus vivendi* » [Charmes, 2006 : 145]. On pourrait ainsi émettre l'hypothèse que, du fait qu'ils portent sur des espaces caractérisés par une faible appropriation résidentielle, ces réaménagements relativement « lourds » d'espaces publics peuvent pour leur part s'accompagner de réajustements plus directs et immédiats au niveau des pratiques sociales.

A ce travail principalement axé sur la dimension longitudinale de cet axe et dont la traduction la plus parlante réside dans la modification assez marquée de son profil en travers, s'en est aussi surajouté une autre. Elle vise à faciliter les communications de part et d'autre de la rue Garibaldi, et s'est opérée à la fois par la remise à niveau des carrefours ainsi que par la création d'itinéraires modes doux continus de part et d'autre de la rue et afin aussi de favoriser la reconnexion entre deux tissus urbains contigus mais entre lesquels cette rue Garibaldi venait constituer une véritable coupure.

Côté londonien, il s'est aussi agi par certains aspects (et sur certains tronçons) de remettre l'axe d'*HS2012* dans une certaine actualité de l'évolution des mobilités à l'intérieur du Grand Londres, et en particulier par l'insertion d'une piste cyclable continue de part et d'autre de la voie (et dont les réussites contrastées au niveau de la fréquentation et de l'agrément ont d'ailleurs conduit à la mise en œuvre d'un nouvel aménagement beaucoup plus lourd et ce, seulement quelques années après cette première mise en œuvre). Toutefois, l'enjeu de ce projet paraît plus avoir été dans le registre de la recherche d'une meilleure cohabitation entre des usages circulatoires qui, bien que considérés comme évolutifs, n'ont néanmoins pas fondamentalement été remis en cause dans leur partage de l'espace public ou dans leur volume. Cette perspective semble là encore pouvoir être assez clairement illustrée par ces propos tirés d'un entretien mené avec l'un des principaux concepteurs associés à ce projet, où il évoque justement la démarche générale adoptée dans ce cadre :

"*For some people it was always the commuters' place, you know, for cars, historically. And so for some people it's just the place they pass through and for the other people it's the place they live, and then what happens when these two rhythms come together*?" (entretien BR n°11, cf. *Tableau 7*).

Par ailleurs, et par opposition à ce que nous avons qualifié comme relevant du registre de l'« épaisseur », la manière dont la question des liens transversaux à la rue a été abordée dans le cadre de ce second projet d'*HS2012* nous est ainsi apparue comme étant plus inscrite dans celui de la « profondeur ». Les interventions qui peuvent lui être associées portent en effet moins sur la question des liaisons de part et d'autre de la rue que sur l'amélioration de l'interface entre cet axe et les quartiers environnants, par une action sur la qualité du cadre de vie, tant pour les passants que pour les populations résidant à proximité.

Enfin et pour conclure cette première entrée par laquelle nous avons choisi d'entamer la restitution de la mise en regard de ces deux projets, il paraît important de revenir sur les développements exposés préalablement à cette analyse plus « concrète » des partis pris de ces projets. Nous avions ainsi postulé que par rapport aux enjeux liés à l'écoulement du trafic automobile, le contenu de ces projets avait toutes les chances d'être relativement contrasté en raison de leur différence de positionnement et d'importance relative dans le système routier de leurs agglomérations respectives : relativement faible pour la rue Garibaldi et relativement fort pour *HS2012*. L'hypothèse d'une telle corrélation s'est ici révélée plutôt solide dans les faits (et donc, rappelons-le à l'épreuve de ces deux seuls cas d'études…). Nous considérons néanmoins scabreux de faire de ce seul positionnement dans un modèle actuellement dominant, voire quasi hégémonique, en matière d'organisation des transports, une variable « trop directement » explicative des positionnements distincts constatés entre ces deux projets urbains. D'autant que par rapport à ce modèle, ses auteurs insistent sur le fait que, s'il « […] rassemble quelques traits principaux correspondant aux cas des villes étudiées, il ne peut rendre compte du détail pour chacune d'elle » [Brenac *et al.*, 2013 : 274]. Nos propres analyses de ces deux cas d'études nous ont par

ailleurs montré que la prégnance d'un référentiel technique circulatoire demeurait toujours très forte ; notamment en amont des aménagements où il est mobilisé pour juger de leur « faisabilité » supposée au regard des modèles de prévision de la demande en transports et déplacements dont disposent les collectivités locales. Certains des acteurs perçoivent néanmoins des changements assez tangibles à ce niveau, en particulier dans le contexte français où des aménagements de ce type apparaissent désormais en phase avec un certain nombre d'évolutions conjoncturelles (et notamment législatives), ce qui facilite d'autant leur justification ainsi que leur légitimation (entretien BR n°14, cf. *Tableau 8*). Nous pouvons ainsi faire l'hypothèse que si les politiques de déplacements ont traditionnellement bénéficié d'une certaine préséance par rapport aux politiques d'espaces publics, la montée en puissance des enjeux liés au développement durable devraient en toute logique et à plus ou moins long terme amener à un certain « rééquilibrage » de ces sempiternels rapports de force. Nous ne développerons toutefois pas davantage de telles conjectures dont nous n'avons été amenés qu'à percevoir des signaux d'intensité relativement faible au cours de cette recherche. Nous pouvons quoiqu'il en soit plus largement dresser le constat que ces « rues artérielles » apparaissent bien aussi, et *a minima*, comme des entités à l'interface et cristallisant les intérêts et enjeux d'un potentiel rapprochement voire même d'une convergence entre politiques de transports et déplacements et politiques d'espaces publics que nous pensons potentiellement fructueuse dans un monde que certains considèrent comme relativement accompli du point de vue de la construction des grandes infrastructures et où il s'agira certainement moins de continuer à « ériger » que de chercher à « recomposer » autour et à partir de l'existant [voir notamment Alonzo, 2013 : 459‑463].

b. Mise en regard par les liens « de nature » : vers une diversification des rôles associés à l'élément végétal dans la ville ?

"Streets have been social environments through human history and their green-space potential is once again becoming appreciated as they are prised from the grasp of the highway engineer and redefined as multi-functional spaces. Urban arboriculture is still convalescent; trees are often put in pavements without adequate preparation or aftercare. As universities revive the scientific and skills basis, more is being discovered about the benefits that street landscapes can bring" [Hebbert, 2008 : 49].

« Comme les arbres la rue a une profondeur inscrite dans le sol » (entretien BR n°23, cf. Tableau 8).

La seconde opportunité de « liens » offerte par ces rues artérielles et à laquelle nous allons nous intéresser réside dans la manière dont ces deux projets d'*HS2012* et de la rue Garibaldi investissent la question de la « nature en ville ». Là encore, des différences de positionnements assez marquées vont les distinguer. D'abord pour *HS2012* à Londres, où cette question a été traitée d'une manière que l'on pourrait qualifier de ponctuelle et qui met l'accent sur une amélioration des infrastructures vertes déjà existantes sur et à proximité de l'axe. Puis, dans le cas de la rue Garibaldi, où l'enjeu associé à la création de nouveaux liens de nature s'est avéré transversal et complètement intégré à l'ensemble du projet dont il constitue l'un des axes forts, et fréquemment valorisé dans les publications en faisant état.

La volonté de s'appuyer sur le projet d'*HS2012* pour favoriser la création d'une continuité verte le long de cet axe (*green thread*) a ainsi été énoncée dès la *Vision Study* initiale, comme l'une des sept actions transversales s'appliquant à la rue dans son ensemble. Il y était toutefois précisé que cette ambition relèverait plus du registre de la révélation de potentialités déjà plus ou moins en place, que de celui du corridor écologique ou de l'instauration d'une véritable continuité :

"*The Vision for the Green Thread builds on the existing characteristic of clumps, clusters and commons-edge 'Wastes' of trees along the way rather than seeking to impose a formal boulevard. This suggests a green narrative that threads the street from side to side, from space to space and from character area to character area using a variety of tree types that are both native and robust*" [Fluid, 2009a : 43].

De cet extrait ressort déjà une certaine « ambiguïté » vis-à-vis du fait que ce « fil vert » ne sera pas nécessairement continu, mais se concentrera sur certains lieux identifiés conformément à l'objectif affiché suivant : "*Forming a greener street offering 'oases' along the way*" [Fluid, 2009a : 4]. Dans une certaine cohérence avec ce positionnement initial, l'évaluation dédiée à cette partie du projet souligne que ce volet d'actions n'a pas bénéficié de financements propres à la manière des autres « actions transversales » posées dans la *Vision Study*. Il a seulement été adossé aux financements dédiés à chaque secteur de projet, eux-mêmes discontinus, contrariant ainsi d'emblée cette idée de constituer un fil vert continu tout au long de la rue [Fluid, 2013 : 33]. A ce titre, la carte réalisée dans le cadre de cette évaluation spatialisant les interventions inscrites dans ce registre s'avère révélatrice de cette situation [Fluid, 2013 : 28‑29]. En effet, elle confirme bien que les interventions relatives à cet enjeu transversal se trouvent directement associées aux secteurs de projets. Si certains d'entre eux ont déjà été évoqués dans les paragraphes précédents (*Braham Street Park*, *Ocean Green* et *Stratford High Street*), d'autres, tels les nouveaux aménagements d'*Altab Ali Park*, de *Mile End Waste* ainsi que de *Mile End Park*, ne l'ont pas

encore été. Par ailleurs, ces trois derniers ont pour point commun d'avoir eu pour concepteur principal l'agence *Muf architecture/art*[430], spécialisée dans les aménagements d'espaces publics et dont le travail dans ce secteur bénéficie d'une renommée internationale, marquée par l'obtention de nombreux prix et distinctions[431]. Et, outre le fait que ces sites de projets s'inscrivent tous trois au sein des actions participant de la constitution de ce fameux « fil vert » pour la rue, leurs concepteurs se sont aussi attachés à les aborder avec une philosophie commune, autour de l'idée d'un "*treading lightly*". Cette posture de projet que l'on pourrait littéralement traduire par le fait de « fouler avec légèreté », peut ainsi plus généralement être associée à une attitude relevant d'une forme de « ménagement » des lieux par une intervention relativement légère. Il s'agit surtout d'une démarche là encore attentive à l'« épaisseur » des lieux traités, et qui peut se décliner tant au niveau « historique » que plus concrètement dans l'inscription dans le sol des aménagements (entretien BR n°11, cf. *Tableau 7*). Si ce premier aspect ne qu'abordé dans les paragraphes de ce chapitre consacré à la question des liens qualifiés de « symboliques et culturels ». le second relatif à l'ancrage physique n'est pas dénué d'importance au regard de la thématique qui nous anime ici, comme le montrera l'exemple de l'aménagement du *Green Bridge* dans le secteur de *Mile End*. Mais, plus généralement cette attitude résolument « compréhensive » et « respectueuse » des lieux traités, a aussi influé sur la manière dont cet enjeu de l'intégration de liens de « nature » a effectivement été envisagé dans ces trois projets.

[430] Leurs collaborateurs pour ces trois projets ayant été les paysagistes *J&L Gibbons* ainsi que le bureau d'études pluridisciplinaire *JMP*.

[431] Au-delà d'une certaine reconnaissance locale ainsi que nationale qui les a par exemple amené à être les architectes en charge de la construction du Pavillon britannique lors de la biennale de Venise de 2010, leur réaménagement de la place centrale de la banlieue londonienne de *Barking* leur a valu de nombreux prix, parmi lesquels le prix européen 2008 des espaces publics décerné par le *Centre de Cultura Contemporània de Barcelona* (http://www.publicspace.org/en/works/e061-barking-town-square, consulté le 17/02/2017).

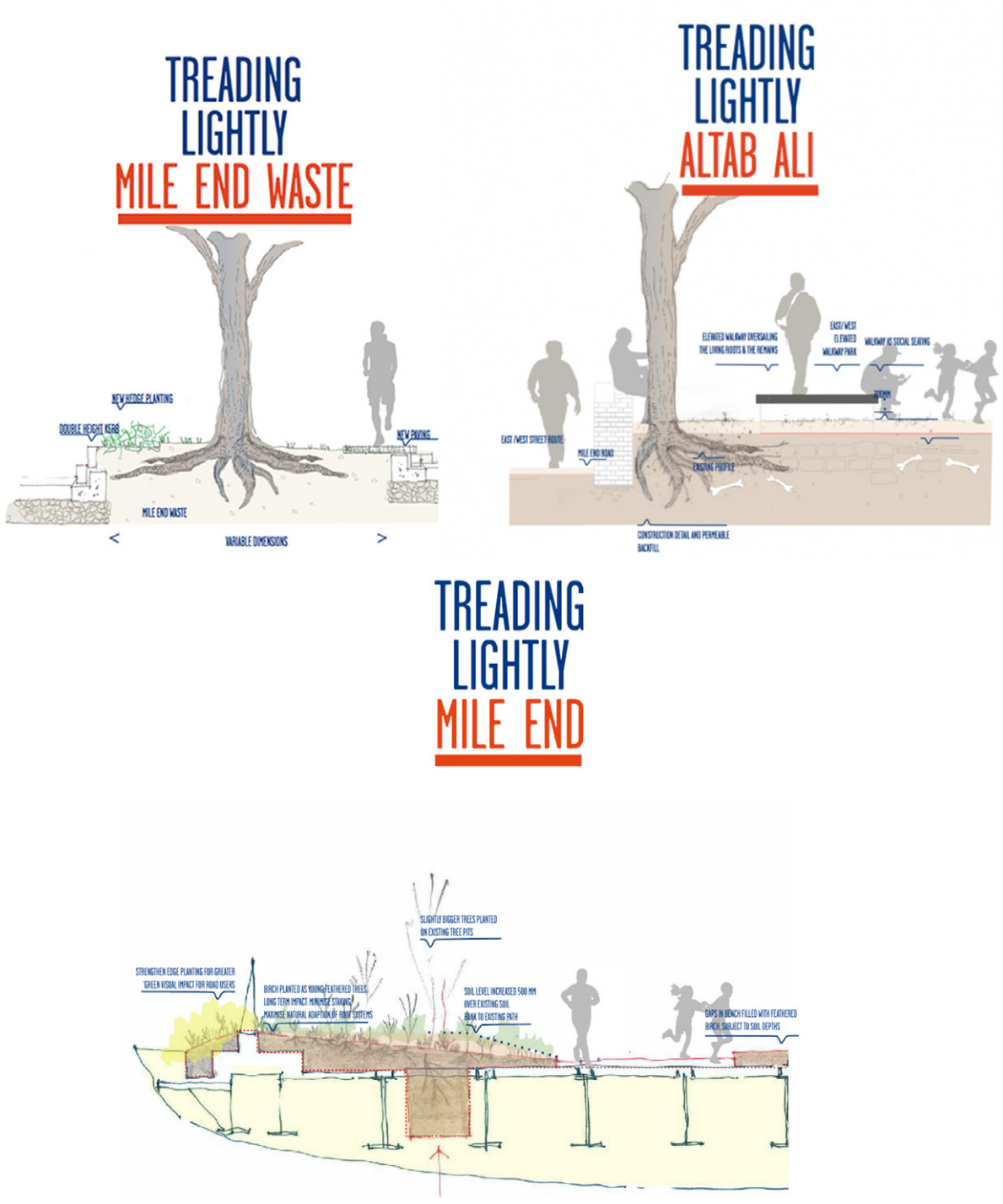


Figure 187 : Le concept du "treading lightly" adopté par l'agence Muf pour HS2012 a été décliné de manière transversale aux trois secteurs de projet où elle a été amenée à intervenir (http://www.muf.co.uk/, consulté le 17/02/2017).

En effet il a moins été question de création de nouvelles infrastructures vertes le long de cet axe que de l'optimisation de celles déjà existantes, qu'il s'agisse de parcs urbains comme *Altab Ali Park* ou

Mile end Park ou de la survivance d'un ancien *common* médiéval comme peut l'être *Mile End Waste.* Il s'est donc agi dans ces trois cas de conforter la dimension « infrastructure verte » de ces lieux tout en faisant en sorte de les rendre plus attractifs et d'en faciliter l'usage, que ce soit par une meilleure accessibilité ou par une plus forte mise en visibilité depuis la rue. A chaque fois l'enjeu n'a donc jamais véritablement été de tendre vers une plus forte diffusion de la nature dans les espaces publics environnants mais au contraire de favoriser leur dialogue ainsi que le passage de l'un à l'autre. Cette attitude générale se retrouve assez précisément dans le cas des travaux opérés autour des exemples de *Mile End Park* et de *Mile End Waste* sur lesquels nous allons maintenant nous concentrer[432].

Mile End Park est un parc urbain dont la planification remonte au Plan *Abercrombie* de 1944 et dont la mise en œuvre s'est notamment opérée sur des terrains touchés par les destructions dues au *Blitz* au cours de la deuxième guerre mondiale. Après avoir connu un développement que l'on pourrait qualifier de « chaotique », celui-ci a fait l'objet d'un important réaménagement au cours des années 1990. A cette occasion, l'un des éléments les plus emblématiques a sans conteste été la mise en œuvre d'une importante infrastructure, le *Green Bridge* : pont « paysagé », visant à assurer un cheminement continu entre les secteurs nord et sud de ce parc, jusqu'alors séparés par *Mile End Road*, soit l'une des voies composant le tracé d'*HS2012*. Malheureusement la végétation surplombant cet ouvrage d'art a progressivement décliné, faisant ainsi disparaitre l'effet d'« écho » avec le parc initialement envisagé pour en signaler l'existence depuis l'extérieur et en préserver l'ambiance apaisée initialement prévue pour ceux qui l'empruntent. Conformément aux attendus posés pour cet espace dans la *Vision Study* initiale, le travail de *Muf* s'est concentré sur le traitement des interfaces entre le parc et la rue, incluant notamment un travail spécifique autour du *Green Bridge* – une orientation ressortant clairement de l'affiche réalisée pour ce projet (cf. *Figure 188*).

[432] En laissant pour l'instant de côté l'exemple d'*Altab Ali Park*, sur lequel nous reviendrons ultérieurement, mais qui aurait néanmoins aussi eu toute sa place ici.

Figure 188 : Le panneau développé pour communiquer sur les aménagements opérés sur le secteur de Mile End Waste montre bien que les interventions se sont concentrées sur l'interface entre le parc et la rue ainsi que sur le Green Bridge, visible à l'arrière-plan (http://www.highstreet2012.com, consulté le 17/02/2017).

Les actions entreprises sur cet espace ont alors été guidées par une volonté d'amélioration à la fois visuelle et fonctionnelle de son entrée depuis la rue afin d'en favoriser la perception et encourager sa fréquentation par l'effet d'invitation ainsi généré. Un autre volet d'actions a concerné la re-végétalisation du pont, pour laquelle les contraintes induites par la faible quantité et profondeur de sol disponible ont incité à la recherche de solutions que le concepteur rencontré a justement, à leur évocation, associées à ce parti pris d'aménagement du "*treading lightly*" évoqué précédemment[433]. En termes d'impact, et malgré son caractère relativement « modeste » par rapport au niveau d'ambitions posé dans la *Vision Study* (du fait notamment d'un budget alloué n'ayant semble-t-il pas été à la hauteur de celles-ci[434] (entretien BR n° 11, cf. *Tableau 7*) cet aménagement apparaît néanmoins considéré comme ayant bien fonctionné au vu de l'évaluation dont il a fait l'objet. D'après les retours obtenus auprès des personnes interrogées dans ce cadre, il aurait ainsi permis une transformation significative du caractère et de l'attrait offert par cet espace (cf. *Figure 189*) :

[433] Pour reprendre ses mots : "*So the "treading lightly" was to plant a forest of one-year old tree so that they will make their roots horizontally as if they are on the side of a mountain*" (entretien BR n° 11, cf. *Tableau 7*).

[434] Un budget qui s'élève à un montant total de £215 000 et entièrement financé par la *London Development Agency* par l'intermédiaire de *Design for London* [Fluid, 2013 : 33].

"*Mile End Park is the smallest of the area-based projects, but nevertheless one that has had a significant impact. The works have provided new trees and planting on the green bridge, provided new play equipment, and improved the park entrance making is feel more welcoming and safer*" [Fluid, 2013 : 113].

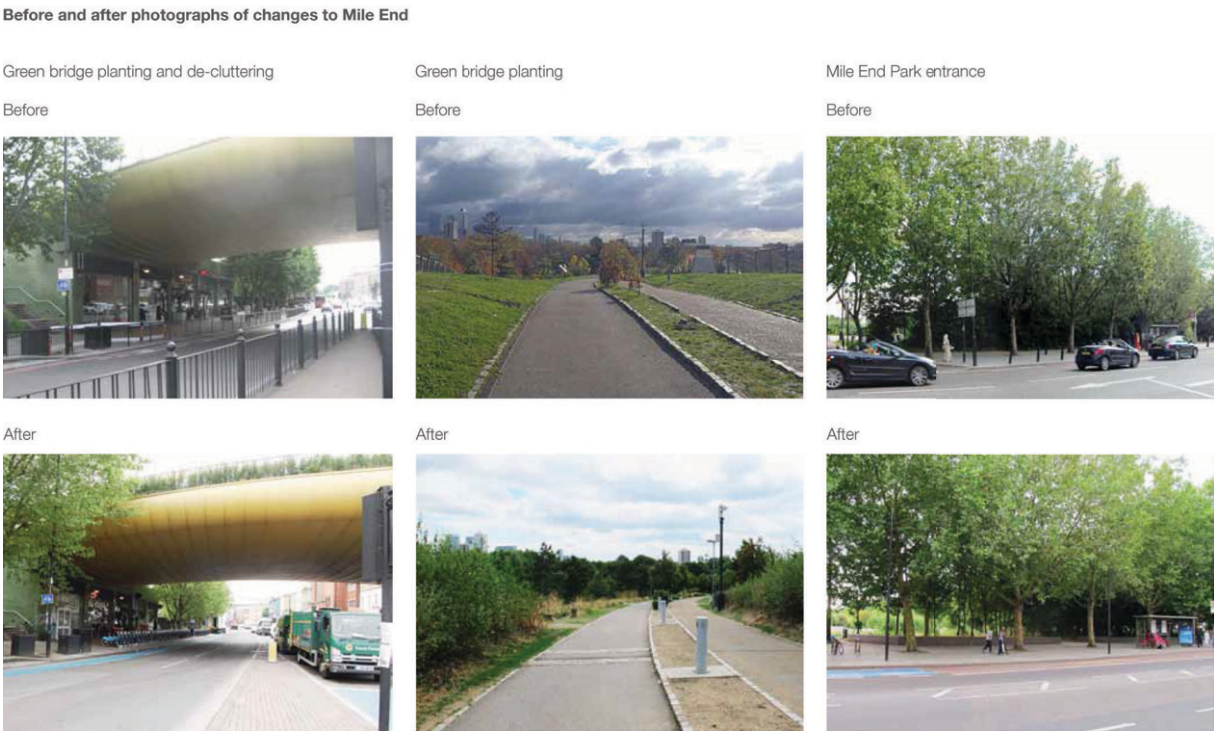


Figure 189 : Série de photos de type « avant-après » des aménagements opérés autour de Mile End Park et sur le Green Bridge et tirée de l'évaluation de ce projet d'HS2012 [Fluid, 2013 : 114].

L'aménagement de *Mile End Waste* semble aussi participer de cette même manière à chercher à mieux intégrer au projet les éléments de nature existants dont la particularité est ici de se trouver directement « incorporés » à la rue sous la forme d'une bande verte plantée de quelques mètres de large et délimitant l'axe principal d'une contre-allée présente uniquement sur cette section relativement large du tracé d'*HS2012*. Dans cet espace où les dimensions historiques et politiques demeurent fortes et notamment marquées par la présence de plusieurs statues à l'effigie de William et Catherine Booth[435], l'action sur la nature a principalement consisté en une plus grande ouverture et mise en accessibilité de l'espace vert existant. Ces transformations se sont traduites par la mise en œuvre d'un trottoir sur le côté le plus extérieur à l'axe (et auparavant dédié à des stationnements qui ont ainsi été reportés de l'autre côté de la contre-allée), allié au développement de cheminements visant à faciliter la traversée de cet espace en même temps que sa pratique.

[435] C'est en effet le lieu qu'avaient adopté le pasteur William Booth et sa femme Catherine pour tenir leurs discours et ses prêches aux populations pauvres de *l'East End* avant de fonder une mission chrétienne pour l'est de Londres qui prendra par la suite le nom d'« Armée du Salut » sous lequel elle demeure encore active aujourd'hui.

Figure 190 : L'affiche réalisée autour des travaux opérés dans le secteur de Mile End Waste témoigne de la volonté exprimée par la maîtrise d'ouvrage ainsi que la maîtrise d'œuvre de mieux valoriser l'espace vert et d'en favoriser l'accessibilité (http://www.highstreet2012.com, consulté le 17/02/2017).

Figure 191 : L'aménagement actuel du "waste", plus ouvert et au sein duquel la mise en valeur des éléments relatifs à l'histoire du lieu a fait l'objet d'une attention toute particulière de la part de ses concepteurs (clichés : Benoit Romeyer).

Au-delà de ces seuls sous-projets, l'impact sur la perception plus globale de l'élément naturel engendré par la somme des interventions inscrites dans ce registre de la "*green thread*" entreprises tout au long d'*HS2012*, aurait dans l'ensemble été plutôt positive et aurait permis de tendre vers les résultats initialement escomptés, toujours d'après l'évaluation de ce projet réalisée par *Fluid* :

"*The public perception is that the street has become greener suggesting that the approach of all projects contributing towards this street action has worked. This approach should be continued as part of any future interventions*" [Fluid, 2013 : 9].

Au final, pour *HS2012* ce renforcement des liens de nature par la rue apparaît s'être opéré sur un mode plutôt « ponctuel », et principalement par l'intermédiaire d'un renforcement de l'offre en infrastructures vertes déjà existantes sur et à proximité immédiate de l'axe dans une perspective d'amélioration de leur agrément propre ainsi que de la manière dont ceux-ci participent à améliorer celui de cette *high street*. Dans ce projet la nature a donc été principalement appréhendée comme un cadre à la rue en même temps que l'élément fondamental d'une série de lieux d'agrément la ponctuant et qu'il s'est agi de conforter dans leurs vocations.

Le parti pris adopté dans le cas de la rue Garibaldi a quant à lui été de tendre vers une conception nettement plus transversale et intégrée de la nature à l'intérieur de l'axe. Cette dimension s'avère d'ailleurs tellement centrale pour ce projet que certains des aspects relevant de ce prisme des « liens de nature » ont déjà été abordés lors de la présentation « factuelle » de ce projet. A commencer par l'idée de « mise en réseau des parcs urbains », qui constitue par ailleurs l'un des principaux ancrages de ce projet aux documents de planification en vigueur dans l'agglomération lyonnaise. Bien que déjà évoquée nous allons néanmoins y revenir brièvement avant de plus particulièrement développer la manière dont ce projet intègre des dimensions relatives à l'« écologie » et à l'adaptation au changement climatique qui nous ont semblé encore plus spécifiques et même novatrices vis-à-vis des rôles et fonctions attribués à la « nature » au sein de celui-ci.

Une des ambitions pour ce projet est ainsi de participer à la constitution d'une dynamique de mise en réseau des parcs urbains de l'agglomération déjà symboliquement amorcée par l'opération « fondatrice » des Berges de Rhône. En soi et posée comme telle, elle n'a fondamentalement rien d'extrêmement inédite, tant elle renvoie à ce que l'on pourrait qualifier de « vieux rêves » d'urbanistes et de paysagistes et remontant *a minima* dans le contexte français aux écrits précurseurs de Jean-Claude Nicolas Forestier. Dans son célèbre ouvrage de 1909, *Grandes villes et systèmes de parcs* [Forestier, 1997 : 1909], prônant le développement des espaces verts à disposition des habitants dans une perspective matinée de préoccupations d'ordre « hygiéniste », il préconise de rationaliser leur organisation. Il propose une typologie hiérarchisée suivant leur taille et leur fonction, et promeut la mise en lien des éléments les plus importants par l'intermédiaire d'« avenues-promenades », elles-mêmes reprises du modèle américain du *parkway* tel que développé par Frédéric Law Olmsted [Alonzo, 2013 : 206][436]. Il les définit comme « des voies d'accès et de communication agréables. Elles permettent

[436] Un tel écho entre ces théories urbanistiques relativement anciennes et les stratégies d'espaces verts mises en œuvre dans l'agglomération lyonnaise avait déjà été relevé par Stéphane Autran, dans un ouvrage s'intéressant justement à la manière dont la planification avait contribué à la constitution des espaces verts du Grand Lyon. Cette analyse historique l'a amené au constat que les thèses de Jean-Claude Nicolas Forestier apparaissent comme « le fondement contemporain de la conceptualisation la plus complète des espaces verts urbains », et que « ces

de ne jamais interrompre sa promenade. Elles peuvent contribuer à mettre en valeur les points de vue, les bords de rivière, les paysages intéressants et pittoresques » [Jean-Claude Nicolas Forestier cité par Donadieu, 1999 : 12]. La pensée de Jean-Claude Nicolas Forestier n'intègre en effet pas directement d'éléments relatifs à la dimension potentiellement « écologique » de telles infrastructures, qu'il limite à des fonctions principalement relatives à l'agrément qu'elles peuvent offrir à leurs usagers. Comme l'expliquent Monique Toublanc et Sophie Bonin, la pensée de Forestier « correspond à un projet social porté par une double vision hygiéniste (régénération à travers le contact de la nature, santé, salubrité) et esthétique (embellissement de la ville face à l'industrialisation). […] Ces espaces de nature, reliés entre eux, sont conçus pour structurer et accompagner le développement de la ville. L'enjeu est d'offrir un système de promenades aux citadins et de favoriser une meilleure circulation de l'air ; il n'est pas encore question de dynamique des populations végétales ou animales » [Toublanc et Bonin, 2012]. C'est à nos yeux au niveau des velléités de prise en compte de cet enjeu écologique au sein d'un tel « réseau vert » que nous semblent pouvoir se situer les véritables « spécificités » portées par le projet de réaménagement de la rue Garibaldi. Plus en tout cas que l'ambition affichée de mise en réseau des parcs qui, bien qu'elle s'inscrive à l'échelle d'une véritable « boucle » ainsi que nous l'avons évoqué précédemment, peut somme toute apparaître comme relativement « classique » à cet égard.

A l'échelle du Grand Lyon, l'engagement sur de telles thématiques n'a toutefois rien d'inédit, et cette collectivité locale est ainsi généralement considérée comme ayant joué, en France, un rôle pionnier par rapport à l'émergence de ces enjeux, au travers en particulier de la création d'une Mission écologie en 1991 et d'une *Charte de l'écologie urbaine* en 1992. Si cette affirmation d'un nouveau type d'appréhension de la nature a parfois pu se révéler plus « opportuniste » que réellement fondée sur de véritables considérations écologiques, elle a toutefois évolué au fil du temps. C'est ainsi que, progressivement, « la nature qui s'apparentait encore à un élément de décor, de mobilier urbain, conçue pour contenir l'étalement urbain de la ville, commence, au début des années 2000, à changer de nature au profit d'une vision où tout le vocabulaire des aménités et des services rendus apparaît » [Arnould *et al.*, 2011 : 64]. Les auteurs cités faisaient ainsi de ce projet de la rue Garibaldi, une « future « coulée verte » » pouvant « devenir un des axes majeurs du fonctionnement écologique de la trame verte urbaine de l'agglomération en permettant une meilleure circulation de la biodiversité dans la ville dense » [Arnould *et al.*, 2011 : 61‑62][437].

Le réaménagement de la rue Garibaldi apparaît en effet pouvoir être assez directement inscrit dans cette nouvelle perspective au sein de laquelle la question des continuités, et notamment des continuités écologiques, a constitué un élément majeur de la réflexion entreprise dans ce cadre. L'un des concepteurs rencontrés nous ayant fait part de son approche, a ainsi indiqué ne pas avoir « seulement »

---

principes seront tour à tour « oubliés » ou « redécouverts » au fil des décennies et des « nouvelles » manières de planifier l'urbanisme » [Autran, 2004 : 15]. L'auteur avance clairement que les politiques successives d'espaces verts de l'agglomération lyonnaise apparaissent avoir en grande partie cherché à en reprendre les grands principes, au point que « sans jamais être cité, le système de parcs théorisé par Forestier va être mis en œuvre dans l'agglomération lyonnaise avec plus ou moins de volonté », et qu'aujourd'hui les « avenues plantées sont devenues les coulées vertes ou cheminements verts le long des berges de la Saône et du Rhône » [Autran, 2004 : 18].

[437] Tout en notant par ailleurs que « le corridor écologique n'est pas le remède miracle pour renaturaliser la ville, mais certainement une possibilité offerte pour la repenser en intégrant une dimension écologique » [Arnould *et al.*, 2011 : 61].

cherché à travailler sur un simple « axe », mais bien sur la reconfiguration d'un « réseau », lui-même appréhendé en tant que « système à l'intérieur duquel se situe le vivant », vis-à-vis duquel le projet ambitionne de « créer de nouveaux équilibres au sein de la trame urbaine » (entretien BR n° 23, cf. *Tableau 8*). Un second concepteur rencontré a de son côté fait part de son sentiment que la dimension véritablement innovante de ce projet se situait dans l'attention qu'il porte à la composante « écologie urbaine ». Elle s'est, selon ses mots, traduite dans l'ambition qui y a été développée de refaire quelque chose qui ne soit « pas juste joli, mais vivant », amenant à la recréation d'un véritable « écosystème », que cet interlocuteur a d'ailleurs opposé au plus historique « mono-essence haussmannien » (entretien BR n° 24, cf. *Tableau 8*). En termes de partis pris de projet, ces intentions se sont alors traduites par un travail sur la création de continuités au travers de trois niveaux différenciés : le sous-sol, le sol et la canopée (cf. *Figure 192*).

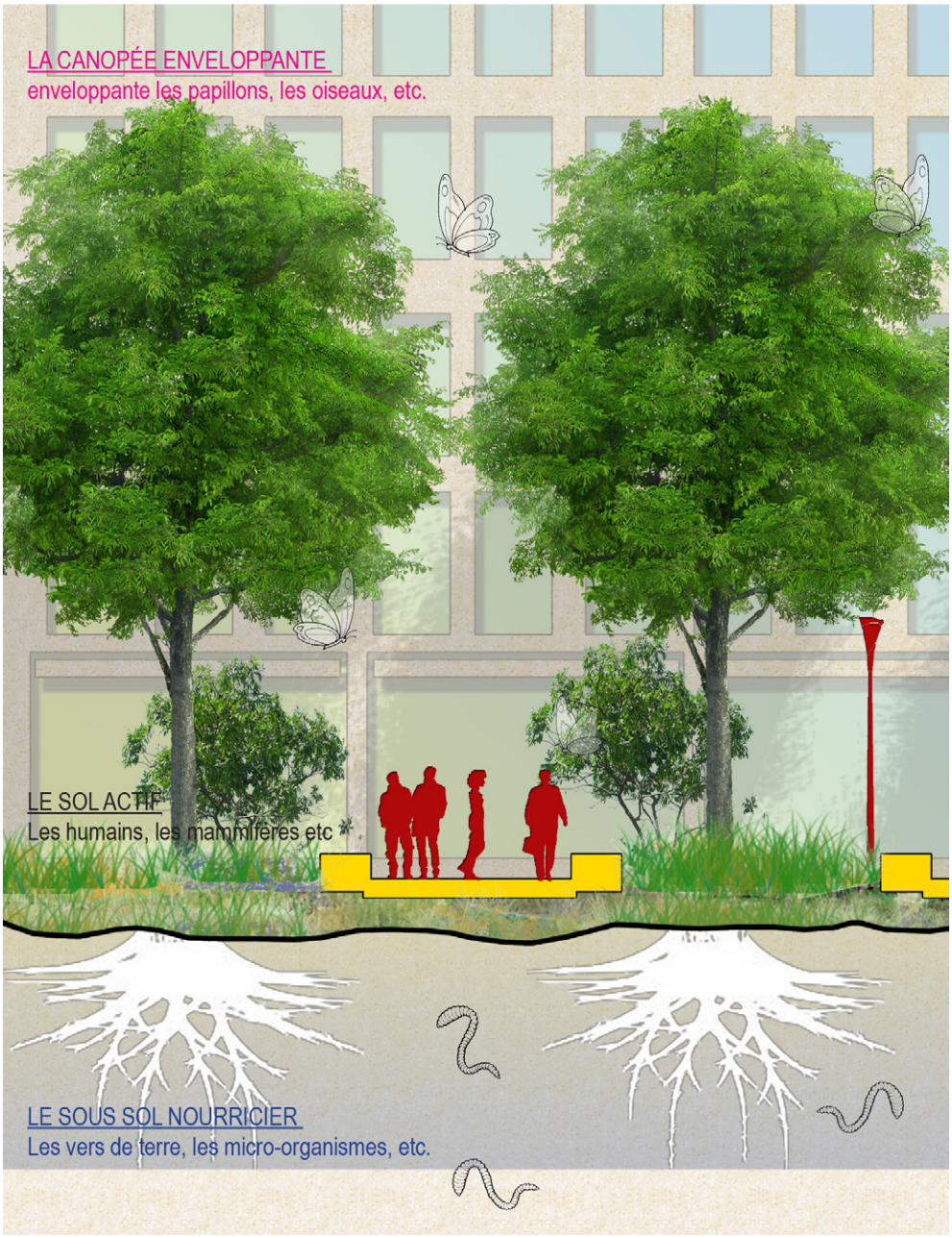


Figure 192 : Illustration schématique du principe de continuités à « trois niveaux » développées pour le projet de la rue Garibaldi [Atelier Marguerit et al., 2014 : 7].

En ce qui concerne le sous-sol, il s'est principalement agi de travailler sa perméabilité et sa continuité pour favoriser le développement des plantations ainsi que le traitement des eaux pluviales (qui constitue lui-même un enjeu spécifique à cet aménagement sur lequel nous reviendrons). Le travail sur le sol a consisté en la création d'une série de « bandes », dédiées alternativement aux modes doux et aux végétaux, prenant ici la forme de noues composées de strates arbustives et herbacées et ayant aussi pour fonction de permettre de délimiter les différents espaces de circulation présents sur la rue (cf. *Figure 193*).

Figure 193 : Vue sur la piste cyclable présente le long de la première phase du projet Garibaldi et délimitée par le biais de bandes végétalisées continues (cliché : Benoit Romeyer).

A ces deux premiers niveaux posant pour ainsi dire le « socle » de la création de ces trames stratifiées vient s'en greffer un troisième, celui de la canopée dont le rôle en matière de continuités écologiques est présenté dans le dossier d'enquête publique relatif à ce projet comme étant des plus fondamentaux pour la réalisation de cet objectif :

« Ce continuum végétal sera essentiellement formé par la canopée de plus de 400 arbres plantés et conservés, compensant largement la trentaine d'arbres supprimés, leur emplacement se trouvant alors dans les emprises des futures voiries du projet. […] Cette massification de la canopée, associée à la formation de nouveaux milieux, participera au développement de la biodiversité et notamment des différentes populations d'oiseaux déjà présentes au droit de la rue Garibaldi, mais également des insectes ou encore des chauves-souris. Le continuum végétal qui sera mis en place favorisera les connexions avec les espaces verts riverains et renforcera les échanges biologiques (flore et faune) avec ces derniers, notamment le square Sainte-Marie, la place de l'auditorium et le parvis des Halles de Lyon » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-10].

Figure 194 : Plans schématiques du sous-sol, des sols et des arbres développés pour le projet de la rue Garibaldi. L'apport en nouveaux végétaux s'y est autant que possible opéré dans une logique de préservation d'un patrimoine végétal existant [Atelier Marguerit et al., 2014 : 6].

A Lyon et à travers ce projet de la rue Garibaldi, on a cherché à développer un réseau de parcs urbains à l'intérieur de la ville, revisitant en cela un certain nombre d'écrits « canoniques » de l'urbanisme et du paysagisme à l'heure des « trames vertes et bleues » traduisant une montée en puissance des enjeux écologiques dans ces différents champs. Mais ces deux dimensions d'« agrément » et « écologique » ne constituent néanmoins pas les seules « fonctions » au nom desquelles l'élément végétal s'est vu explicitement mobilisé dans ce projet. Il s'y est aussi agi de réfléchir à une meilleure prise en compte de la diversité des fonctions que peut jouer l'élément végétal en ville, notamment en lien avec les

questions relatives au confort thermique ainsi qu'aux îlots de chaleur urbains. Dans l'enquête publique venant d'être citée, il apparaît en effet noté que : « La massification de la strate arborée participera à la fois à l'atténuation des effets aggravants des îlots de chaleur notamment en offrant un ombrage estival important, mais aussi au ralentissement des vents dominants Nord-Sud en constituant des barrières physiques » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-10].

Figure 195 : La partie traitée de la rue Garibaldi (ici en fond) contraste avec le caractère extrêmement minéral de certains espaces autour de la Part-Dieu, et qui feront ici l'objet de la deuxième tranche de ce projet dont la livraison est prévue pour fin 2017 (cliché : Benoit Romeyer).

A ce titre, ce projet de la rue Garibaldi s'inscrit dans un contexte de sensibilité plus générale développée par la Métropole du Grand Lyon autour des enjeux liés au réchauffement climatique suite notamment à la canicule de 2003. Ceci s'est traduit par l'inscription de la thématique Energie-Climat dans l'Agenda 21 du Grand Lyon, puis par la mise en œuvre d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET). L'un des interlocuteurs rencontrés dans les services techniques du Grand Lyon, a eu un rôle moteur dans la montée en puissance de cette thématique dans l'aménagement urbain en tant que responsable du service « Arbres et paysage » au sein de la puissante Direction de la Voirie. Il a présenté le développement de la composante « nature en ville » comme relevant non plus seulement d'une simple « volonté de recréer la demande sociale à vivre en ville » mais aussi de plus en plus souvent inscrite dans une dynamique d'adaptation de la ville au changement climatique » comme l'une des grandes « nouveautés » de l'urbanisme lyonnais de ces dernières années (entretien BR n°18, cf. *Tableau 8*). Cette

sensibilité émergente s'explique aussi à ses yeux en partie par la position traditionnelle de carrefour entre Europe « du nord », à la sensibilité environnementale généralement bien affirmée, et Europe du sud où la question des impacts liés au réchauffement climatique devrait se poser avec une acuité toute particulière au cours des prochaines décennies. Cette dimension « confort climatique » a d'ailleurs constitué un point d'attention assez nettement mis en avant par l'équipe mobilisée pour le projet urbain Lyon Part-Dieu. Cette dernière affiche « la qualité des ambiances des espaces publics » comme « une condition essentielle de l'attractivité de la Part-Dieu » dans laquelle presque tous les indicateurs font directement ou indirectement référence à des notions relevant du confort climatique : couverture végétale, perméabilité des sols, ensoleillement hivernal, albédo... Cette démarche vise ainsi à identifier différents types d'espaces au sein du quartier : « les lieux agréables en été, ou « Cool Spots » abrités du soleil et tempérés par la brise, ou les lieux agréables en hiver, ou « Hot Spots » ensoleillés et protégés du vent » [AUC, 2015 : 138]. Il est intéressant de noter que parmi les espaces cités comme pouvant s'inscrire dans cette première catégorie, la rue Garibaldi apparaît mentionnée, du fait qu'elle a vu « ses qualités d'ambiance augmentées, grâce à l'apaisement de la circulation (fermeture des trémies routières, réorganisation du profil de la voie, implantation d'un site propre de transport en commun, de pistes cyclables et de larges trottoirs) et à l'aménagement de promenades plantées de part et d'autre. L'ombrage des arbres, la fraîcheur procurée par la strate basse de plantations et l'espace disponible sur les trottoirs améliorent considérablement le confort des circulations piétonnes et cyclistes, et permettent l'installation de terrasses pour les cafés et restaurants qui bordent la rue côté ouest » [AUC, 2015 : 142].

Si la rue Garibaldi est ainsi valorisée comme un espace au profil de type « *cool spot* » assurant donc un confort d'été satisfaisant pour les résidents et usagers du quartier, c'est aussi du fait que ces enjeux relatifs à la notion de confort thermique ont fait partie intégrante de ce projet. Cela s'est fait en lien avec un certain nombre de préoccupations portées depuis quelques années au sein de l'agglomération autour de ces questions émergentes réinterrogeant la place et le rôle du végétal dans la ville, et vis-à-vis desquelles le service Arbres et paysage créé en 1992 a pu jouer un rôle moteur, par l'instauration notamment d'une Charte de l'arbre en 2000. C'est ainsi que la présence importante d'arbres dans ce projet, en plus de favoriser la création de continuités écologiques, vise aussi à favoriser l'instauration d'un meilleur confort thermique d'été dans cet espace. Les ombrages associés aux nécessaires insertions à des sols végétalisés (en lieu et place de sols minéralisés) vont dans le sens d'une certaine régulation thermique (cf. *Figure 196).* Cela est exprimé dans le dossier d'enquête publique au niveau des effets positifs du projet vis-à-vis du « contexte climatique local » :

« Les principaux effets positifs du présent projet sur le microclimat local se porteront essentiellement sur l'atténuation des effets aggravants de l'ilot de chaleur urbain et des vents dominants et de façon indirecte sur l'amélioration de la qualité de l'air (diminution des émissions de polluants atmosphériques liées à la diminution du trafic automobile) » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : 26][438].

[438] En écho avec ce qui vient d'être énoncé ci-dessus, l'un des interlocuteurs rencontrés a aussi fait part de sa conviction que l'amélioration du confort thermique constituait non seulement un élément incitatif à la pratique des modes de déplacements doux (soit ainsi que cela nous a été présenté faire le choix de l'« ombrage » à la « climatisation de la voiture »), mais aussi pour les usagers un facteur à l'importance forte en matière de choix d'itinéraire de déplacement (entretien BR n°18, cf. *Tableau 8*).

Figure 196 : Le nouvel aménagement de la rue Garibaldi offre des espaces dont l'agrément thermique en période de fortes chaleurs n'est plus seulement assuré par l'ombrage offert par les bâtiments mais aussi désormais par la forte présence végétale autour de l'axe (cliché : Benoit Romeyer).

Mais au-delà de ces effets « passifs » associés à l'arbre, ce projet intègre un second volet plus expérimental, pour lequel le service Arbres et paysage a joué le rôle de « pilote », et qui vise à lier dans cet aménagement la question du confort thermique aux arbres et au traitement des eaux pluviales. En remobilisant de manière originale un élément de l'aménagement antérieur, une des « emblématiques » trémies en tant que réservoir à eaux de ruissellement non polluées (et ne provenant donc pas des voies dédiées aux véhicules motorisés – automobiles et transports en communs) l'eau stockée peut ainsi être réutilisée tant pour le nettoyage de la rue que pour l'arrosage des végétaux. L'objectif sous-jacent, et constituant par ailleurs le cœur du volet « recherche » associé à ce projet, consiste à tester la possibilité de mobiliser la capacité « active » d'évapotranspiration des végétaux pour rafraîchir l'air ambiant (cf. *Figure 197*). Cette capacité existe seulement lorsque les végétaux bénéficient d'apports suffisants en eau, ce qui est très rarement le cas en période de canicule où l'évapotranspiration pourrait justement être la plus « utile » au regard de cet enjeu de régulation thermique (entretien BR n°18, cf. *Tableau 8*)[439].

[439] A noter que l'un des techniciens rencontrés dans le cadre de ce projet a émis des doutes quant à la pertinence d'un tel modèle de gestion de l'eau, dont les coûts risquent à long terme de se révéler très élevés pour la collectivité et, ce, même comparativement à l'emploi actuel d'eau potable pour l'arrosage comme pour le nettoyage de la voirie. Face à cela, la recherche d'un compromis plus équilibré entre cette solution jugée « ultra locale » et le système plus

Quoiqu'il en soit et au-delà de cette expérimentation dont les résultats n'ont pas encore été diffusés, il s'est agi du côté des concepteurs d'adopter une gamme d'essences végétales capables de « travailler » au maximum « sans apports d'eau extérieurs » (entretien BR n°18, cf. *Tableau 8*)[440], de sorte que « la palette végétale épouse ce système, tout en privilégiant un arrosage minimal. Si les « jardins lisières » comprennent des espèces adaptées au milieu humide, ailleurs, des plantes économes en eau prévalent. Les arbres de première grandeur (huit chênes chevelus par carrefour) et de seconde grandeur (merisiers, charmes, cerisiers) ne seront arrosés que de pluie. Pour compenser, les fosses de plantation, en terre végétale ou en mélange terre-pierre sont continues et de grande dimension (jusqu'à 12 m de largeur) » [Gilette, 2013 : 21].

Ainsi, et en faisant abstraction du volet expérimental de ce projet dont la pertinence et l'efficacité demeurent à établir, une publication réalisée par les services techniques du Grand Lyon (ici la Direction de l'eau) et intitulée *La gestion intégrée des eaux pluviales Nature et bien-être en ville: Des solutions adaptées au changement climatique*, met quoiqu'il en soit en avant le fait que ce projet apporte « une amélioration significative de la situation existante par la déconnexion d'une partie des eaux pluviales jusqu'alors envoyées dans le réseau unitaire. L'infiltration de ces eaux de pluie et l'augmentation des espaces végétalisés de cet axe urbain contribueront conjointement à limiter les effets d'îlot de chaleur urbain de ce quartier de centre-ville » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2013 : 11]. De la même manière, et dans une perspective de communication vers un public plus extérieur à ce territoire, ce projet de la rue Garibaldi (ainsi que la réflexion plus largement entamée dans le cadre du projet Part-Dieu) apparaît fortement mis en avant dans le chapitre consacré à la ville de Lyon dans l'ouvrage tiré du volet du programme de recherche POPSU Europe consacré à la question de la prise en compte des îlots de chaleurs urbains ainsi que du changement climatique [Ponsar et Mary, 2015].

global en vigueur lui apparaissait néanmoins comme une piste potentiellement fructueuse à explorer (entretien BR n°22, cf. *Tableau 8*).

[440] A noter que le fait que les végétaux plantés aient effectivement réussis à perdurer et à se développer sans apports d'eau extérieurs a été souligné par Alain Marguerit à l'occasion d'une réunion publique organisée autour de ce projet tenue au cours de l'été 2015, juste après une période de très fortes chaleurs.

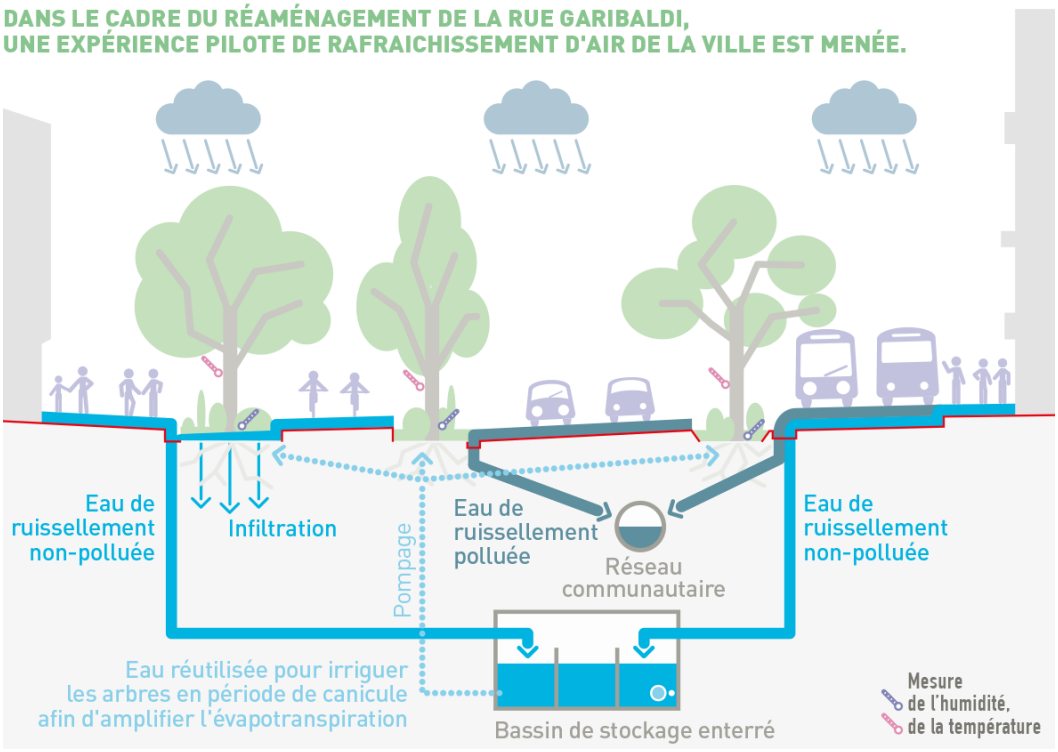


Figure 197 : Vue en coupe de la nouvelle rue Garibaldi, illustrant à la fois, le nouveau système de récupération des eaux pluviales développé pour celui-ci, ainsi que son adossement à un projet expérimental de rafraîchissement de l'air reposant sur la capacité d'évapotranspiration de ses végétaux [Ponsar et Mary, 2015 : 73].

Au cours de cette mise en regard de la manière dont ces deux projets ont abordé la question du renforcement ainsi que la création de liens de nature par et au travers de ces rues artérielles, les approches fortement différenciées adoptées par chacun d'entre eux vis-à-vis de cette thématique ont été mises en exergue :

- Pour le projet d'*HS2012*, il s'est principalement agi de révéler autant que d'améliorer une offre en « infrastructures vertes » en grande partie déjà existante et principalement conçue comme un élément participant de l'agrément et de la qualité du cadre de vie offert aux résidents des quartiers autour de la rue ainsi qu'à ses usagers.

- Dans le cas de la rue Garibaldi cette appréhension s'est révélée à la fois plus « volontariste », intégrée et complexe. En plus de la dimension ornementale et récréative traditionnellement associée à l'élément naturel en milieu urbain, cet aménagement s'est aussi positionné en faveur d'un renforcement des fonctions de réservoir de biodiversité ainsi que de régulateur thermique associées à cet axe. Comme nous avons pu plus largement l'aborder par ailleurs, cet aménagement s'inscrit aussi dans le cadre d'un investissement plus général de cette agglomération dans ces deux champs que sont l'écologie urbaine et l'adaptation au réchauffement climatique. Ces deux domaines y sont très fortement montés en puissance au cours des années 2000, et apparaissent faire l'objet de dynamiques de convergence croissantes depuis lors, autour, en particulier, de la place accordée au végétal dans la ville.

Par ailleurs, et au-delà de ces différences entre les deux projets vis-à-vis de la prise en considération des potentialités des « liens de nature » associées à ces rues artérielles, nous ne voudrions toutefois pas paraître trop « caricaturaux » quant à ce qui peut plus généralement être retiré de cette mise en regard par rapport aux positionnements respectifs des deux agglomérations vis-à-vis de ces questions relatives à la biodiversité et à l'adaptation au réchauffement climatique. En effet, nous avons particulièrement insisté sur le fait que l'agglomération lyonnaise s'est assez fortement investie sur ces deux enjeux dont nous avons ainsi pu constater qu'elles transparaissent de manière forte du projet de la rue Garibaldi. Cependant, il convient de rappeler que des documents d'inspirations et de portée relativement « similaires » existent aussi à Londres autour de ces mêmes thématiques[441]. De plus, la manière dont nous avons fait le choix de rendre compte de cette mise en regard des discours et des contenus portés par ces deux projets ne doit pas faire oublier qu'ils s'inscrivent dans des existants assez fortement différenciés constituant une variable explicative de première importance par rapport aux différences constatées sur ces deux terrains. Outre des disparités évidentes d'un point de vue climatique, précisons par ailleurs que l'offre disponible en espaces verts dans l'est londonien est manifestement plus élevée que celle des quartiers de la rive gauche du Rhône à Lyon (cf. *Figure 198* et *Figure 199*). Ceci a pu participer à ce que le projet d'*HS2012* n'accorde pas une importance similaire aux enjeux relatifs à la biodiversité et à la mise en réseau des parcs urbains. Leur « densité » ainsi que leur proximité y apparaissent fortes et n'impliquent selon toute vraisemblance pas les mêmes enjeux au regard de la création de continuités écologiques. Les deux cartes des *Figure 198* et *Figure 199* représentant les espaces verts présents autour de ces axes, témoignent de plus de leur distribution différenciée par rapport à ceux-ci : plutôt répartis de part et d'autre d'*HS2012* tandis plutôt localisés au niveau de ses extrémités dans le cas de la rue Garibaldi. Malgré ces réserves, le principal enseignement à tirer de cette mise en regard tient à nos yeux dans le rappel du fait que les spécificités des territoires ainsi que leur histoire influent fortement dans les rapports qu'ils entretiennent avec l'élément naturel, et en particulier au niveau des fonctions pour lesquelles le végétal peut (ou non) être mobilisé dans les projets qui en sont issus. Ainsi, et par contraste avec le volet précédent traitant des « liens physiques » où un même modèle pouvait faire office de grille de lecture quasi « universelle », cette question de l'appréhension de ces « liens de nature », s'est montrée nettement moins « générique » dans ses « référentiels » et ses « parti pris ». Elle s'avère même au contraire très substantiellement spécifique aux « enjeux » et aux « cultures » en lien avec la place du végétal dans la ville au sein des territoires considérés. Les manières très fortement différenciées qu'ont eu ces deux projets dans leur appréhension de cette thématique ont pu en apporter une illustration parlante. Cette caractéristique risque là encore potentiellement d'être amenée à se renforcer à mesure que la réalité d'un réchauffement climatique devrait s'avérer de plus en plus tangible, ouvrant à des situations et à des stratégies d'adaptation potentiellement très diversifiées à une échelle européenne telle que nous avons commencé à l'approcher ici.

[441] Nous pouvons à simple titre d'exemple faire état des deux documents stratégiques suivants consacrés à ces thématiques : le premier relatif à la question de la biodiversité et datant de 2002 *Connecting with London's nature. The Mayor's Biodiversity Strategy*
(https://www.london.gov.uk/sites/default/files/gla_migrate_files_destination/Adaptation-oct11.pdf, consulté le 17/02/2017), et l'autre de 2011 et consacré à la question de l'adaptation au changement climatique, *The Mayor's climate change adaptation strategy* (https://www.london.gov.uk/sites/default/files/biodiversity_strategy.pdf, consulté le 17/02/2017).

Figure 198 : Carte des principaux espaces verts autour de la rue Garibaldi réalisée à partir d'une base de données relatives à l'occupation des sols (réalisation : Benoit Romeyer à partir de données Corinne Land Cover de 2006).

Figure 199 : Carte des principaux espaces verts autour d'HS2012 réalisée à partir d'une base de données relatives à l'occupation des sols (réalisation : Benoit Romeyer à partir de données Corinne Land Cover de 2006).

c. Mise en regard par les liens « sociaux-économiques » : entre mesure d'accompagnement et attente d'effets d'entraînement

« L'espace peut contraindre des usages. Il peut faciliter des pratiques. Il ne peut ni empêcher ni produire les faits sociaux. L'aménagement peut contribuer à renforcer ou au contraire à affaiblir les effets de coupure ou d'antagonisme qui se lisent dans l'espace urbain. Il produit des lieux, des objets qui seront le support de situations que créeront les habitants et usagers. L'intervention urbaine doit donc être attentive à renforcer les possibles, permettre les échanges et les mobilités, tout en répondant aux attentes de sécurité, de confort ou de statut des résidents et des citadins » [Voisin, 2001 : 46].

C'est maintenant la question des positionnements adoptés par les deux projets de réaménagement de rues artérielles vis-à-vis des liens socio-économiques qu'ils ambitionnent, ou non, de générer ou de renforcer, qui va être abordée. Mais il est d'abord nécessaire de clarifier les grandes entrées que nous avons choisi de lui associer[442]. Sans prétendre à l'exhaustivité, nous en avons identifié quatre principales à même de constituer un champ à la fois assez englobant mais suffisamment défini, et qui témoignent ainsi des velléités potentiellement affichées par des projets de réaménagement de rues artérielles à :

1) Participer d'une recomposition de l'offre existante en matière d'habitat et à travers cela pouvoir jouer sur les dynamiques de peuplement sur et autour de l'axe,

2) Influer sur les valeurs foncières et locatives ainsi que sur le développement économique par l'intermédiaire en particulier d'une modification quantitative et/ou qualitative de l'offre en commerces, services et équipements,

3) Inciter au développement de nouvelles pratiques, potentiellement en lien avec d'autres formes espérées de « vivre-ensemble » pour leurs résidents et usagers,

4) Impliquer les populations au sein d'un processus de projet.

De celles-ci, seule la première est apparue relativement « absente » de ces deux projets, dans le sens où ils se sont cantonnés à un simple rôle d'accompagnement d'opérations immobilières en cours, mais sans véritablement se positionner par rapport à ces dernières. Ainsi en est-il des différentes « tours » construites autour de ces deux axes qui sont plus apparues comme des « données » que comme de véritables « variables » sur lesquelles ces deux projets avaient l'objectif (et les moyens) de peser. Mais de manière plus générale, ni le projet de la rue Garibaldi ni celui *d'HS2012* n'ont inclus dans leur programme des créations de logements, d'équipements ou de services.

Une remarque similaire peut être faite par rapport à la question du peuplement qui n'a pas non plus été abordée par ces deux projets, si ce n'est là encore comme un élément « de contexte » ayant éventuellement pu plus ou moins directement influer sur le contenu des aménagements effectivement mis en œuvre. Si à Lyon, aucune opération majeure d'habitat n'a été identifiée à proximité immédiate

[442] Et ce, d'autant plus que certains éléments de ces deux projets apparaissent en effet difficilement dissociables du volet des liens « symboliques et culturels », ainsi que nous aurons l'occasion de le voir.

de la rue Garibaldi[443], le projet d'*HS2012* traverse pour sa part de nombreux quartiers en plein renouvellement urbain (voire même en pleine « rénovation urbaine » à l'instar de l'ensemble d'*Ocean Estate* évoqué précédemment). Le plus emblématique d'entre eux est à n'en pas douter celui de Stratford, où les changements ont été aussi les plus spectaculaires au cours de ces dernières années. Mais, bien que ces opérations immobilières aient effectivement et pour une bonne part pris place à proximité de l'axe d'HS2012, les signes d'une quelconque coordination entre ces différentes dynamiques demeurent toutefois difficiles à percevoir. Comme le montrent en effet les travaux de Manuel Appert sur ce secteur, la *London Thames Gateway Development* Corporation, organisme public ayant notamment pour fonction la gestion des permis de construire autour du site olympique et par ailleurs principal financeur de projet d'*HS2012* sur ce même secteur de Stratford, concentre ses efforts dans cette requalification de la *high street,* faute d'arriver à se mettre en capacité de négocier avec les promoteurs. Cette portion de l'axe a en effet fait l'objet d'une dynamique de « verticalisation » donnant l'impression de n'avoir été que peu contrôlée par la puissance publique, du fait que « les tours résidentielles s'y sont multipliées sans qu'équipements collectifs et activités commerciales ne suivent » [Appert, 2012]. De plus, et en ce qui concerne la question des populations attendues dans ces nouvelles opérations, Manuel Appert constate :

« Les caractéristiques de ces nouveaux logements indiquent clairement que les promoteurs ont avant tout souhaité répondre aux ménages prospères et de petite taille sans répondre aux problèmes du manque de logements sociaux dont Stratford souffre. […] le long de High Street (A11), sur un total de 2 500 logements livrés en 2010-2012, seuls 18% ne seront ni vendus ni loués au prix du marché. C'est finalement proche de ce que la loi SRU exige des municipalités françaises, mais, du fait des prix exorbitants de l'immobilier londonien et de la faiblesse relative du volume de construction de logements, c'est très insuffisant. Nous sommes loin en effet des objectifs fixés par la directive du logement contenue dans le plan stratégique du Grand Londres » [Appert, 2012].

Du fait que ces deux projets n'ont pas directement cherché à véritablement « peser » sur les dynamiques en matière d'habitat et de peuplement le long de leurs axes respectifs, nous nous concentrerons donc sur les trois autres grandes entrées afférentes à cette question des liens à portée ou vocation « socio-économique » associés à ces deux projets. Nous les aborderons une à une et dans l'ordre établi précédemment.

La question des valeurs foncières et locatives, et en particulier celle relative à leur possible évolution dans le temps et dans l'espace induite par ces aménagements urbains, ne semble pas avoir bénéficié de la même attention dans ces deux projets, ce qui peut renvoyer à des différences assez nettes d'approche de cet enjeu au sein de ces deux agglomérations. Relativement « absente » côté lyonnais dans les discours disponibles se rapportant à ce projet[444], elle apparaît en revanche avoir été assez attentivement « scrutée » côté londonien, où l'évolution à la hausse de ces valeurs s'avère *a priori* considérée comme le signe d'un investissement public « rentable » [voir ainsi Fluid, 2013 : 32]. Pour le projet de la rue Garibaldi, le fait que l'argent investi par la collectivité dans la transformation d'un espace

[443] Ici, la principale opération de construction a été celle de la tour Incity, ensemble « tertiaire » dont la dimension « co-production » évoquée précédemment s'est toutefois cantonnée à une intégration de son parvis à l'aménagement d'ensemble.

[444] De tels enjeux n'apparaissent ainsi aucunement mentionnés dans le rapport du commissaire enquêteur comme ayant pu faire partie des thèmes abordés par les différentes observations recueillies au cours de l'enquête publique.

public puisse avoir un impact sur la valeur des biens environnants n'est jamais véritablement abordé dans l'étude d'impact adossée à l'enquête publique préalable (si ce n'est assez indirectement en ce qui concerne les commerces dont il est simplement considéré qu'ils devraient voir leur « attractivité » augmenter par ce réaménagement [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EVI-36]). Cet enjeu s'avère à l'opposé nettement plus « assumé » pour le projet d'*HS2012*, et de manière générale à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, où existent d'ailleurs déjà un certain nombre d'études mettant en lien ces deux éléments [voir en particulier CABE Space, 2007]. Bien que cette question n'apparaisse pas avoir été directement traitée dans ce projet, elle est néanmoins directement abordée dans son évaluation ainsi que mise en lien avec l'étude venant d'être évoquée :

"*The detailed analysis of ten high streets across London in* Paved With Gold *clearly makes the link between investment in the public realm and an increased economic value in high street property, which is generally considered to take up to five years to be realised. This effect has been difficult to evidence due to the relatively short time since the bulk of the interventions were completed (between mid 2011 and mid 2012) and the impact of the global recession since publication of the High Street 2012 Vision. However, it is well worth noting that the anecdotal and survey evidence collected for this evaluation does suggest that values will increase in the longer term*" [Fluid, 2013 : 3].

Pour ce qui est maintenant de la capacité de ces deux projets à influer sur le dynamisme commercial de leurs axes respectifs, deux attitudes relativement différenciées émergent encore. Côté lyonnais, il s'est plutôt agi de miser sur les effets d'entraînement induits par ce projet vis-à-vis d'une partie de l'offre existante qu'il était espéré voir se développer, en particulier dans le domaine de la restauration. Cette ambition transparaissait déjà assez clairement dans le programme d'aménagement initialement développé pour ce projet, et ce, au niveau des contraintes d'activités à prendre en considération pour les commerces et magasins :

« La rue Garibaldi comporte sur l'ensemble de son déroulé un nombre important de commerces et de moyennes surfaces commerciales de proximité. Actuellement, les commerces bordant la rue Garibaldi restent essentiellement des commerces de flux, d'activités de services, de moyennes surfaces alimentaires (de type Monoprix, Spar, Marché Plus) et des activités de café restauration, implantées plus particulièrement sur la rive ouest. La présence de stations-services traduit le caractère daté de pénétrante routière de la rue Garibaldi ; un nouvel aménagement avec un autre partage des usages, permettra dans un cadre apaisé le développement de nouvelles activités commerciales plus liées à la proximité (échanges est/ouest facilités entre les rives) avec une meilleure insertion urbaine ainsi que le développement de la fonction restauration » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 52].

Ce programme d'aménagement fait par ailleurs écho à des propos recueillis auprès d'un interlocuteur de l'Agence d'urbanisme rencontré au cours de nos entretiens faisant part de son ressenti autour du fait que l'offre commerciale présente sur un axe découle de manière presque « directe » des types de flux circulatoires qui le traversent (entretien BR n°15, cf. *Tableau 8*). De fait, avec les nouvelles formes de mobilités intégrées à ce projet, l'offre commerciale de la rue Garibaldi serait ainsi supposée évoluer en conséquence, avec notamment la diminution des commerces liés à l'automobile ; le cas des stations-services évoquées dans la citation précédente ayant ainsi été pris pour exemple par cet interlocuteur. Il ne s'est néanmoins pas agi ici de seulement tabler sur une évolution de l'offre existante

mais bien aussi de miser sur son amélioration, comme le mentionne le volet « activités et équipements » de l'étude d'impact réalisée pour ce projet :

« Avec plus de 42% de la surface dédiée, le projet permettra la réappropriation de l'espace public par les piétons et améliorera la visibilité des commerces. L'afflux de piétons empruntant la rue Garibaldi favorisera les diverses activités situées aux rez-de-chaussée. L'élargissement des espaces publics permettra aux divers restaurants et bars l'installation de terrasses, contribuant ainsi à l'attractivité de ces commerces et à l'animation globale du quartier » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EVI-36].

Dans le cas de la rue Garibaldi, il a donc principalement été question de miser sur les effets induits par l'aménagement et le nouvel environnement ainsi produit pour permettre à l'offre existante d'évoluer en faveur d'une nouvelle, certes en continuité de la précédente, mais néanmoins souhaitée encore plus orientée vers le domaine de la restauration (ce dernier pouvant en particulier profiter aux nombreux actifs travaillant dans le secteur de la Part-Dieu, et notamment aux employés du Grand Lyon).

Si la question de l'évolution de l'offre commerciale est ainsi apparue comme relativement « connexe » à l'aménagement en lui-même côté lyonnais, sa prise en compte s'est en revanche révélée plus au centre des préoccupations portées par le projet d'*HS2012*. La *Vision Study* affichait d'emblée comme un des quatre principaux objectifs assignés à ce projet celui de participer au développement d'une rue saine ("*healthy*"), et se traduisant notamment par la volonté de favoriser l'implantation d'une offre de restauration alternative aux nombreux commerces de type « *fast-foods* » existants. Leur importante présence le long de cet axe est ainsi soulignée à de nombreuses reprises dans ce document, et s'avère par ailleurs présentée comme l'un des éléments « saillants » ressorti de la consultation menée auprès des populations :

"*The fact there is a predominance of fast food outlets and 'chicken shops' along the high street was considered by many to be an issue that should be tackled for health reasons, and in connection with establishing 'real places', rather than 'pit stops'*" [Fluid, 2009b : 9].

Cette volonté d'agir sur l'offre commerciale ne s'est néanmoins pas traduite par des actions du registre du coercitif dans le cadre de ce projet d'*HS2012*. Les interventions entreprises dans cette optique ont plutôt porté sur une amélioration de l'environnement dans lequel se déroulent ces activités. Elles se sont principalement traduites de deux manières : l'une plutôt localisée au travers du réaménagement du marché populaire de *Whitechapel*, et l'autre plus transversale ayant consisté en une aide à la fois financière et logistique à la réhabilitation des devantures et façades des commerces présents le long d'*HS2012*, avec notamment une attention forte portée à la dimension patrimoniale des bâtiments qui les accueillent.

Le travail sur le marché de *Whitechapel* se tenant de manière presque quotidienne sur une des périodiques « surlargeurs » de l'axe *d'HS2012* a principalement consisté en une amélioration du cadre dans lequel il a lieu, et ce, malgré des marges de manœuvre ainsi qu'un financement relativement « modeste » au regard des relativement importantes ambitions de réorganisation exprimées

initialement[445]. Celles-ci se sont de plus heurtées à la fois aux réticences des pouvoirs publics à récupérer la charge de la gestion d'un tel marché, et dans une moindre mesure à celle des vendeurs craignant de voir leurs coûts d'installation augmenter (entretiens BR n°6 et 8, cf. *Tableau 7*)[446]. Bien que n'ayant pas abouties, plusieurs hypothèses d'installation de structures fixes, semi-fixes ou démontables mais gérées par la collectivité sur le modèle de certains marchés parisiens ont ainsi été envisagées pour essayer de donner un peu plus de cohérence et d'unité à ce marché (entretien BR n°1, cf. *Tableau 7*) où chaque vendeur aménage et organise ses étals à peu près comme il l'entend à l'intérieur de l'emplacement qui lui a été alloué.

Figure 200 : Vues sur le marché populaire de Whitechapel prenant place presque tous les jours de la semaine en face du Royal London Hospital après son réaménagement. A noter que des façades et devantures de magasins rénovées dans le cadre d'High Street 2012 sont visibles sur la photographie de gauche (clichés : Benoit Romeyer).

L'autre volet visant à l'action sur les commerces a consisté en l'apport d'aides financières et techniques à la réhabilitation de bâtiments situés à l'intérieur de quatre « poches » principales identifiées le long de cet axe. C'est ainsi qu'en plus d'une centaine de façades, pas moins de 43 devantures de magasins ont été rénovées, dans le cadre d'interventions témoignant d'une forte attention apportée à la question patrimoniale et sur laquelle nous reviendrons dans la partie consacrée aux liens que nous avons qualifié de « symboliques et culturels ».

[445] Comme cela nous a été exprimé par l'un des concepteurs de cet aménagement : "*it was a very big project with a very low budget*" (entretien BR n°6, cf. *Tableau 7*).

[446] Le fait que le marché fasse cohabiter des forains quasi permanents à d'autres ne venant que ponctuellement et ne réservant leur emplacement que pour la journée a aussi constitué un facteur de complexité dans les négociations entreprises (entretiens BR n°1 et 6, cf. *Tableau 7*).

Figure 201 : Photographies de type « avant – après » montrant le travail fin opéré sur les façades et vitrines des magasins pour leur donner un aspect plus « qualitatif » et plus en accord avec la dimension patrimoniale mise en avant dans le cadre de ce projet d'High Street 2012 ; ici au niveau de Mile End Waste (http://www.regenfirst.co.uk/essential_grid/historic-buildings-conservation-scheme/, consulté le 17/02/2017).

Au-delà de ces interventions, l'évolution de l'offre commerciale a par ailleurs constitué un sujet d'attention particulier au sein de l'évaluation ayant été conduite autour de ce projet[447]. Elle a ainsi montré que malgré un contexte économique peu favorable, l'économie de la *high street* a plutôt bien résisté avec toutefois des évolutions plus ou moins fortes et significatives en fonction des secteurs considérés[448] :

"*High Street 2012 is a relatively successful high street. It has a has a vacancy rate below national averages, 8% compared to between 10 and 13% nationally, despite undergoing a significant process of regeneration in which retail units were temporarily closed or subject to redevelopment initiatives. There are more retails units on the street than 5 years ago, significant levels of current construction activity and more development awaiting to happen, indicated by the number of vacant sites and recent planning approvals*" [Fluid, 2013 : 3].

En ce qui concerne les types de commerces et activités présents dans la rue, le rapport d'évaluation met en avant le fait que cette volonté initiale d'aller dans le sens d'une rue plus « saine » a en partie trouvé à se réaliser, malgré d'autres évolutions interprétées comme relevant des signes d'une économie tendant à se « fragiliser » :

"*There has been a shift in the commercial offer of the street from retail to service industries that include more restaurants, cafés and coffee shops, but a reduction in the number of fast food outlets, an aim of the original High Street 2012 Vision study. However with this shift there has also been a rise in the number of money transfer, betting shops, and nail bars, all often considered a sign of an areas decline*" [Fluid, 2013 : 3].

Plus largement, pour les auteurs de ce rapport les tendances actuelles seraient plutôt en faveur d'une concentration des commerces dans les secteurs où la chalandise est la plus forte, allant de fait dans le sens d'une sorte de dynamique de renforcement de la différenciation de l'offre commerciale déjà existante entre les secteurs[449].

---

[447] Cette attention forte vis-à-vis de cet enjeu peut aussi être mise en lien avec un contexte plus national soucieux du devenir plus général des *high streets* vues comme doublement menacées par la mondialisation et la crise économique, ainsi que l'ont suggéré deux des principales parties prenantes de ce projet du côté de la maîtrise d'ouvrage : "*Times have changed since HS2012 was first mooted four years ago. There is now more of a focus on job creation and support for local businesses in the area, to help entrepreneurs flourish and provide sources of employment for local residents. In December 2011, the Portas Review outlined recommendations to revitalise high streets across the country, explaining that this is vital to ensure that they do not lose the battle with internet shopping and out-of-town shopping centres*" [Awofolaju et Harper, 2013 : 37]. Des éléments similaires apparaissent aussi mentionnés dans l'évaluation de ce projet : "*The High Street 2012 evaluation is undertaken at the height of the impacts of the 2008 global economic crisis in UK retail landscapes, where 3,400 shop closures have occurred across London since 2008 (GLA 2013). Average high street vacancies of between 10 and 13 per cent are distorted by far more pronounced vacancies in hard hit areas*" [Fluid, 2013 : 50].

[448] C'est en particulier le cas sur ses extrémités où, à l'ouest les commerces tendent à être remplacés par des services en lien avec les dynamiques d'extension de la *City* en direction de ce secteur (cf. *Figure 202*), et à l'est, une forte augmentation de la fonction résidentielle dans les secteurs de *Bow* et de *Stratford*.

[449] "*The six-kilometre stretch has distinctly different cultural and economic ecosystems. Changes to retail landscapes including shifts to online shopping and the recession are likely to further exaggerate these differences: where high street retail is weak it will likely become weaker, if not disappear. There is a likelihood of greater retail concentrations,*

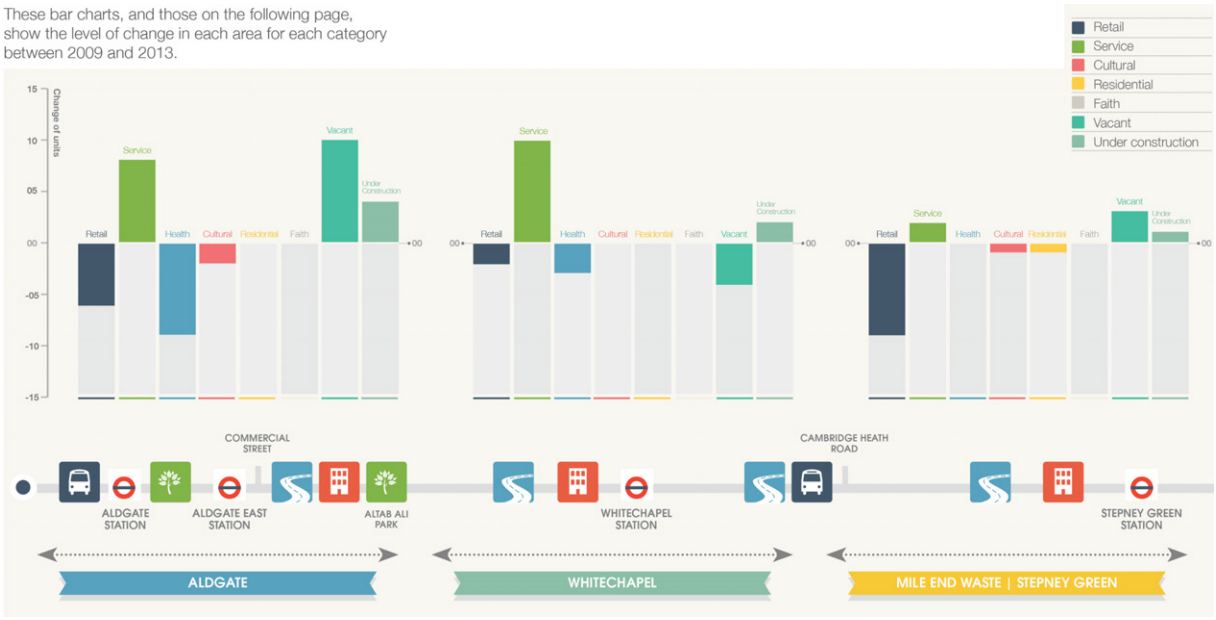


Figure 202 : Graphique extrait de l'évaluation d'High Street 2012 et montrant les évolutions des occupations en rez-de-chaussée de différents secteurs le long d'High Street 2012. Ressort ici la relative montée en puissances des commerces de services aux détriments des commerces de détail dans les franges est de la City [Fluid, 2013 : 51].

Ainsi, à l'issue de cette mise en regard de la manière dont ces deux projets envisagent la question du développement économique, s'ils espèrent bien tous deux (et sans réelles surprises) des retombées positives à court et moyen termes sur la vitalité des commerces qu'ils accueillent, ils ont aussi pour point commun de tabler tous deux sur une réorientation plus qualitative de l'offre en matière de commerces de restauration. Ces deux projets se différencient en revanche assez substantiellement au niveau de la manière dont chacun d'entre eux entend contribuer à la réalisation de ces évolutions souhaitées. Tandis qu'à Lyon l'intervention sur le domaine public (incluant les espaces dédiés à la circulation) est considérée comme étant *a priori* de nature à pouvoir à elle seule permettre d'induire une modification de l'offre commerciale à plus ou moins long terme, dans le cas d'*HS2012* un certain nombre d'actions ont été entreprises dans le but d'améliorer l'attractivité des commerces en place que cela soit directement par la réhabilitation d'un nombre substantiel de devantures et de façades ou indirectement par l'amélioration des espaces publics alentour. Plus largement dans le cas londonien les évolutions connues par ce secteur commercial semblent avoir été scrutées de manière beaucoup plus attentive comme en témoigne l'attention fine portée aux données statistiques relatives à ce secteur au sein de l'évaluation réalisée sur ce projet (cf. *Figure 202*)[450].

particularly where footfall is high, sustained by good public transport and high residential and workplace densities" [Fluid, 2013 : 50].

[450] Ce lien entre investissement dans les espaces public et création d'un environnement plus favorable aux commerces est rappelé dans la présentation faite de ce projet au sein de son dossier d'évaluation, le posant comme un objectif de la politique d'amélioration des espaces publics mise en œuvre dans l'agglomération londonienne : "*The High Street 2012 project is part London's Great Outdoors programme, an initiative by the Mayor*

La grande entrée suivante renvoie à la manière dont ces deux projets abordent (ou non) les possibilités de faire émerger de nouvelles pratiques dans ces espaces, de favoriser la mise en présence de différents types d'usagers, d'agir sur les modalités de leur « rencontre » et ainsi potentiellement ouvrir à d'autres formes de « vivre ensemble ». Du fait qu'elle traite de questions relativement « sensibles » dans le champ des sciences sociales en renvoyant à des velléités d'agir sur le « social » par le « spatial », elle nécessite un certain nombre d'éclaircissements préalables.

Traiter de ce genre de questionnements relatifs à la manière dont les concepteurs d'espaces urbains appréhendent les incidences attendues et espérées de leurs productions sur les usages et pratiques des populations les fréquentant peut en effet assez rapidement prêter le flanc à une critique sur les affres du « spatialisme ». Cette dernière pointe généralement du doigt les échecs répétés des concepteurs vis-à-vis de leur capacité à vouloir « mécaniquement » transformer des manifestations du registre du « social » par des interventions inscrites principalement dans le registre du « spatial ». Face à cet écueil potentiel dont les tenants ont déjà été assez clairement posés dans un ouvrage d'Eric Charmes [Charmes, 2006 : 144‑147], nous précisons ainsi notre positionnement. D'une part, notre approche par rapport à ces questions s'inscrit dans la droite lignée des travaux de ce dernier et desquels on retient l'idée que « le spatial offre au social des ressources et lui impose des contraintes qui peuvent actualiser ou au contraire laisser dans le virtuel certaines pratiques » [Charmes, 2006 : 145]. D'autre part, il s'agit aussi de constater que de telles considérations liant « spatial » et « social » font partie intégrante du quotidien des praticiens de l'urbanisme vis-à-vis desquelles ils sont fréquemment missionnés. Il n'est pas ici question de chercher à discuter de la pertinence de ces velléités « dans l'absolu », mais bien de comprendre comment ces ambitions ont pu participer à orienter le contenu donné à nos deux cas d'études. Ces précisions effectuées, nous pouvons avancer dans cette caractérisation des tendances affichées par ces deux projets vis-à-vis de cette entrée.

Concernant le projet de la rue Garibaldi l'argumentaire transversalement mobilisé autour de ce projet a principalement consisté en l'affirmation du fait que ce réaménagement allait permettre d'ouvrir à une plus grande diversité d'usages et de pratiques, dans un espace qui en était d'une certaine manière dépourvus. C'est ainsi que dès le programme d'aménagement étaient établis un certain nombre de constats en ce sens :

« La géométrie et les aménagements existants sur la rue Garibaldi montrent la difficulté d'organiser les activités et les pratiques sociales présentes tout au long de son déroulé ; ils manifestent une absence du partage des espaces ; elles n'expriment pas une réelle mixité des usages mais plutôt une différenciation des vocations. Ces caractéristiques révèlent une absence de dynamique de quartier ; elles relèguent les usages en les situant de part et d'autre de la rue Garibaldi ; elles ouvrent des échanges entre rives de la rue à quelques points d'échange ; elles conduisent aussi à des conflits d'usages (goulots d'étranglement). La recherche du partage de l'espace urbain entre les flux motorisés et les flux de déplacement doux constitue un objectif à atteindre ; elle en constitue également une contrainte dans l'organisation urbaine du déroulé de la voirie » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 49].

of London to improve public spaces in the city. London's Great Outdoors recognises that investment in public space enhances the look and feel of the city, making it a more healthy and pleasant place for residents and visitors and an environment in which businesses can thrive" [Fluid, 2013 : 26].

Plus largement, une telle vision nous a semblé partagée par les concepteurs de ce projet pour qui il s'est en effet agi, au travers de celui-ci, de chercher à passer d'un « endroit sans usages » à des « espaces animés » (entretien BR n°24, *Tableau 8*), en rendant les espaces publics à la fois « plus agréables » et « plus fréquentables » (entretien BR n°23, cf. *Tableau 8*). La communication développée autour de ce projet et ayant notamment servi à « habiller » les palissades de protection de la phase chantier, a ainsi mis en avant cette volonté de voir émerger de nouveaux usages par l'intermédiaire de slogans tels que : « Bientôt rue Garibaldi il y aura une vie après les heures de bureaux » ou encore « Bientôt rue Garibaldi les piétons ne se déplaceront plus, ils se promèneront »[451]. Le premier slogan fait écho à ces mots de notre interlocuteur de l'Agence d'urbanisme pour qui ce projet de la rue Garibaldi s'adossait à une volonté plus générale de voir s'y développer une « sociabilité liée à l'activité tertiaire de la Part-Dieu » (entretien BR n°20, cf. *Tableau 8*). Le second renvoie à l'accent qui a en effet clairement été mis dans l'amélioration à la fois quantitative et qualitative des espaces à disposition des piétons, dont le diagnostic d'une forte carence le long de cet axe avait été là encore posé dès le programme d'aménagement :

« Les observations mettent en évidence des flux piétonniers principalement d'échanges entre rives (est/ouest). Les principaux flux piétons sont liés au caractère du quartier de la Part-Dieu, soit constitutifs d'une vie résidentielle (les habitants), soit liés à la fréquentation des pôles de commerces et services (les visiteurs) ; soit découlant des activités d'un quartier d'affaires majeur (les actifs). Il est noté que, dans son déroulé, la rue Garibaldi ne présente que très peu d'usage à échelle du piéton ; elle n'offre que très peu d'occasion propice à la promenade ou au délassement ; les principales places (Martyrs de la Résistance et Stalingrad restent en retrait sans relation directe à la voirie consacrée uniquement à la circulation automobile.[…] Ainsi, même si la rue Garibaldi concilie des usages liés aux piétons et aux automobiles, elle apparaît comme un lieu peu approprié aux déplacements doux en raison de la prédominance des flux motorisés ; l'amélioration des cheminements piétons et la valorisation de la qualité des espaces urbains restent à prendre en considération » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 50].

Bien qu'il soit fait ici mention d'une catégorisation des usagers piétonniers, cette approche n'est manifestement pas celle qui apparaît avoir été effectivement mobilisée dans ce projet de la part de ses parties prenantes, au profit d'une autre plus « universalisante » et nécessairement moins « sélective ». De fait, ce par quoi les « édiles » ont pu chercher à « favoriser ou non, à travers leur choix d'aménagement, le vivre ensemble » [Bertoncello *et al.*, 2013 : 293] se révèle notamment ici au travers de l'addition régulière d'un mobilier urbain fixe dans les espaces piétons ainsi dégagés et venant proposer une offre d'assises complémentaire à celles des terrasses des cafés et restaurants présentes le long de cet axe (cf. *Figure 203*). C'est d'ailleurs à propos de l'adjonction de ce genre d'éléments que l'un des concepteurs rencontrés a assumé l'idée que cet aménagement participe en effet bien d'un objectif général de « vivre-ensemble » et ce, sans pour autant bénéficier d'un affichage particulier vis-à-vis de cette thématique[452].

[451] Ce même type d'argumentaire apparaît par ailleurs lui aussi repris dans la présentation de ce projet développée auprès du grand public par l'intermédiaire de son « journal d'information » : « Les caractéristiques autoroutières de l'actuelle rue Garibaldi sont dépassées. Transformé par des aménagements paysagers de qualité donnant la part belle à la détente et à l'environnement, cet espace redeviendra agréable, accueillant et vivant » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2012b : 6].

[452] Sa mise en œuvre s'est parfois localement heurtée à un certain nombre d'obstacles liés à la crainte de voir ceux-ci devenir l'objet d'appropriations jugées « déviantes » par certaines catégories d'usagers ; une situation qui s'est

Figure 203 : En plus des espaces laissés aux terrasses des cafés, le réaménagement de la rue Garibaldi a inclus l'apport d'un nombre substantiel de mobiliers urbains fixes offrant une assez importante diversité d'assises et d'utilisations potentielles (cliché : Benoit Romeyer).

Mais, plus largement, ces deux projets s'accordent dans leur volonté générale de ne pas présager *a priori* de catégorie d'usagers spécifiquement ciblés par ce réaménagement. C'est en tout cas le point de vue affirmé par l'un des porteurs du projet d'*HS2012* pour le compte de *Tower Hamlets*, et par ailleurs tout à fait en accord avec l'intention générale exprimée vis-à-vis de cet enjeu dans le cadre de la *Vision Study* :

"*So, who are we doing the project for? We are doing the projects for anybody who visits the road. So whether that's a pedestrian, whether that's a road user, whether that's people who live in the area, whether that's people who just walk in the area. It's a comprehension of all of these different groups*" (entretien BR n°1, cf. *Tableau 7*)[453].

également posée, et de manière similaire, dans le cadre du projet d'*HS2012* où le spectre de ce qui y est identifié sous le terme général d'"*anti-social behaviour*" a parfois contrecarré l'implantation prévue de certains mobiliers d'assise le long de la rue (entretien BR n°1, cf. *Tableau 7*).

[453] Il n'en reste pas moins que la responsabilité de ce projet au sein de *Tower Hamlets* a été assumée par son département *Development and renewal*, impliquant des priorités différenciées de celles d'un service de la voirie - comme cela est le cas à Lyon -, et en l'occurence vraisemblablement plus centrées sur les besoins des populations locales. Comme ce même interlocuteur a pu le déclarer, le fond de son action a ainsi été guidé par cette idée de "*trying to provide Olympic legacy for local people*" (entretien BR n°1, cf. *Tableau 7*).

Cette ambition se retrouve d'ailleurs de manière assez identique, mais cette fois en tant que constat général issu de l'évaluation menée sur ce projet :

"*People using the street clearly recognise and appreciate these improvements whether they are everyday street users, residents or business owners*" [Fluid, 2013 : 1].

Ce principe général a néanmoins localement pu souffrir d'exceptions dans le sens où parfois il s'est aussi agi de modifier certains équilibres dans les pratiques existantes lorsque celles-ci ont été considérées comme peu favorables au développement d'un véritable « vivre ensemble ». L'exemple le plus significatif de cette posture ponctuellement adoptée est à nos yeux celui d'*Altab Ali Park*, dernier aménagement d'*HS2012* à avoir été réalisé sous l'égide de l'agence *Muf* (cf. *Figure 204*).

Cet espace, situé à proximité d'un important secteur d'immigration Bangladeshi, tire son nom de celui d'un jeune membre de cette communauté tué lors d'une agression à caractère raciste, symbole des tensions ayant pu exister autour de cette communauté. Aujourd'hui, l'identité Bangladeshi est reconnue, assumée au point d'avoir assez récemment été « instrumentalisée » en élément touristique par l'instauration d'un « Banglatown », créé sur le modèle des « Chinatown » existant dans de nombreuses autres métropoles mondiales. L'un des « dysfonctionnements » identifiés par les concepteurs autour de ce parc, résidait dans son investissement presque exclusif par un type de population à certains moments de la journée :

"*One of the things that struck us immediately about the park was the fact that it was very, very well used at particular times of the day by different kinds of people. And one of the most dramatic transformations was at about half past three and lunch time, when the young men who come from Bangladesh to attend the business schools in the area came out of the schools either for their lunch or at the end of the day. They would come to the park in quite large groups of twenty to thirty, and there was nowhere for them to sit, so they used to colonise the childrens' play equipment. The mere presence of a large group of young men immediately gave a very particular atmosphere to the park, and one that – we discovered through talking to other people – made it less attractive a place for young women or for people with children to come to*" [Clark, 2011 : 10].

L'intervention proposée par l'agence *Muf* a ainsi tenté de pallier cette sorte de « déséquilibre » perçu en cherchant à favoriser une fréquentation plus large de ce lieu par l'intermédiaire de son nouvel aménagement voulu plus lisible et perméable d'une part, mais aussi d'autre part par l'intermédiaire d'une démarche de mobilisation des populations environnantes sur laquelle nous reviendrons :

"*Our ambition was to make accommodation for all users of the park without prioritising one over the other, and to understand the site as a microcosm of the wider neighbourhood of this part of London, where historically many different cultural, religious and political influences have shaped the fabric and the people who live here*" [Clark, 2011 : 10].

Figure 204 : Vue sur l'Altab Ali Park dont l'un des enjeux de l'aménagement entrepris dans le cadre d'HS2012 a consisté à favoriser sa plus large fréquentation, en lien avec les multiples identités de ce lieu et des quartiers environnants (cliché : Benoit Romeyer).

A cette exception près d'un lieu pour lequel l'enjeu a aussi consisté à favoriser sa plus large fréquentation en prenant, comme nous le verrons, appui sur l'histoire et les identités diverses de ce site, au cours de l'ensemble de ce projet il ne nous a pas véritablement paru avoir été question de se positionner en faveur de certaines pratiques des espaces publics (si l'on fait toutefois abstraction de la forte politique d'incitation à la pratique du vélo portée par l'agglomération londonienne). La volonté générale semble ainsi avoir plutôt été de se positionner en faveur d'une logique d'« intensification[454] des usages et pratiques existants ou en cours d'évolution et liés aux modes doux au sein des espaces publics présents sur cette *high street*, par la provision d'un environnement plus « qualitatif » et donc supposé plus propice à leur développement. Les questionnaires passés auprès des populations sur leur utilisation de la rue comme destination dans le cadre de l'évaluation de ce projet ont ainsi mis en avant le fait que l'usage de la rue était réparti de manière relativement équitable entre ceux qui la fréquentent pour des motifs liés au travail, pour ses commerces, ou simplement du fait qu'ils habitent à proximité. Ceux-ci

[454] Si la notion d'« intensification » ou d'« intensification urbaine » a pu apparaître assez régulièrement mobilisée dans la littérature urbanistique de ces dernières années, en tant que pendant plus « qualificatif » au mot d'ordre en faveur de la « densification », nous nous en tiendrons pour notre part à l'employer dans un sens plus littéral, en tant que simple « hausse des activités humaines sur un espace donné » [Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2009 : 8].

ont aussi montré que les usagers de la rue avaient par ailleurs tendance à plus utiliser les commerces de proximité et alimentaires et ce, sans que les autres usages recensés aient connu de baisse significative dans le même temps (cf. *Figure 205*).

Figure 205 : Graphique illustrant les changements de motifs de fréquentations déclarés par les populations fréquentant l'axe d'High Street 2012 suite à ce projet [Fluid, 2013 : 60].

En ce qui concerne la question du positionnement de ces deux projets par rapport au développement souhaité ou attendu de nouvelles pratiques, nous avons pu voir que celles-ci se sont principalement articulées autour d'un développement souhaité des usages circulatoires modes doux. En dehors de cela, dans les deux cas la question des usagers ciblés par l'aménagement n'a semble-t-il pas non plus été frontalement abordée, même si le développement d'une offre de commerces alimentaires relativement qualitative a pu constituer une ambition commune à ces deux projets. En revanche, en ce qui concerne les ambitions exprimées au sein de ces projets vis-à-vis de la capacité de ces « nouveaux » espaces à favoriser la mise en présence et la rencontre, cet enjeu paraît (à l'exception certes notable de l'aménagement d'*Altab Ali Park*) considéré principalement comme « induit » par l'amélioration qualitative du cadre donné à l'épanouissement de pratiques pouvant s'inscrire dans ce registre. Dans les faits, cette capacité s'est, dans le cas londonien, essentiellement articulée à un effort de « désencombrement » des espaces publics et, dans le cas lyonnais, à un très substantiel apport d'assises fixes au sein de ces espaces nouvellement dédiés à la nature et aux modes doux.

Le quatrième et dernier point relatif à cette question de l'approfondissement de liens socio-économiques renvoie à la question des modes de mobilisation des populations au sein de ces deux projets. C'est à partir d'ici qu'il s'avère que notre grille de lecture par « typologies de liens » atteint pour ainsi dire ses « limites ». En effet, dans le cas d'*HS2012*, l'implication des populations dans le projet s'est fortement adossée à ce qui aurait aussi pu pour nous relever du registre des liens « symboliques et culturels ». Il nous a semblé difficile de complètement dissocier ces deux catégories de liens dans notre restitution de la grille de lecture que nous avons appliquée à ce projet. Cette dernière grande entrée sera alors l'occasion, et au travers de ce cas d'études en particulier, d'opérer la transition avec le quatrième et dernier type de « liens » par lequel nous avons cherché à mettre en regard ces deux projets. C'est

pourquoi nous traiterons ici principalement des seuls volets relatifs au registre de la « concertation » développée pour ces deux projets tandis que nous reviendrons plus longuement sur cet aspect spécifique au cas londonien dans la partie réservée au traitement des liens « symboliques et culturels ».

Ces deux projets ont en effet inclus un volet de concertation avec les populations pour les informer de l'existence même du projet et recueillir leur avis en amont ainsi que pour les tenir au courant de son avancée, une fois la mise en œuvre de celui-ci amorcée. Sans non plus rentrer dans le détail complet des démarches pouvant être incluses dans ce registre[455], nous pouvons d'ores et déjà remarquer qu'elles ont pris, dans leur philosophie générale, des formes relativement différentes d'un projet à l'autre ; un aspect renvoyant en premier lieu à leurs statuts respectifs vis-à vis de ces deux projets.

La concertation menée autour du réaménagement de la rue Garibaldi s'est pour sa part inscrite dans un registre « règlementaire », et mené en deux phases principales entrecoupées par l'approbation d'un bilan partiel le 10 janvier 2011 par délibération du Conseil Communautaire. Celle-ci a ensuite été suivie d'une enquête publique prescrite le 1er aout 2011 par le président de la Communauté urbaine. A l'opposé nous n'avons pas eu connaissance d'éléments relatifs à une quelconque dimension « légale » de la concertation entreprise dans le cadre d'*HS2012*. Ici encore, elle a néanmoins donné lieu à deux phases distinctes : une première menée à l'échelle de la rue dans son ensemble dans le but de nourrir les ambitions ainsi que le cadre donné à la *Vision Study*, et une seconde menée sous la responsabilité des équipes de conception sur leurs propres sites de projet.

A ces cadres distincts se surajoutent (et certainement aussi découlent) des contenus relativement différenciés eux aussi. Côté lyonnais l'implication des populations dans le projet s'est faite par l'intermédiaire d'une combinaison entre des procédures de type « institutionnel » (mise à disposition de registre, réunion d'information…) et d'autres « plus libres », ayant pris la forme de cinq ateliers thématiques en format en salle (parmi lesquels un a été consacré aux enjeux liés à l'environnement, deux à ceux des déplacements, et deux autres à la question des espaces publics) et de deux autres « en marchant », auxquels il convient aussi d'ajouter la mise en œuvre d'une mini-exposition itinérante destinée à présenter le projet pendant sa phase « travaux ». Dans le cadre d'*HS2012*, les démarches de consultation/concertation ont ainsi pris un format plus souple avec notamment l'installation d'un camion de glaces itinérant le *Nice Dream Van*, destiné à permettre de recueillir les avis des populations présentes tout au long de la rue sur les attentes qu'elles pouvaient avoir d'un tel projet tout en en assurant la communication. A l'instar du cas lyonnais et à l'issue de ce premier recueil d'avis se sont succédés différents ateliers *in situ* avec les populations ainsi qu'une réunion publique terminale de présentation de la *Vision Study* ainsi constituée.

Plutôt que de détailler ces deux consultations auxquelles nous n'avons quoi qu'il en soit pas eu l'occasion d'assister ou de prendre part, un autre point en particulier, commun à ces deux projets et relatif à la manière dont la communication avec les populations s'y est opérée nous semble pertinent à présenter ici. Il réside dans la mise en regard d'un des outils de communication développés pour informer les populations des aménagements entrepris dans le cadre de ces deux projets : le journal

[455] Un bilan relativement exhaustif de tous les éléments relatifs aux démarches de concertation mises en œuvre dans le cadre de ces deux projets apparaît disponible : dans le cas de la rue Garibaldi à l'intérieur du dossier d'enquête publique où celle-ci est extensivement présentée [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-8, C-9] et de manière plus éparse à l'intérieur de l'évaluation réalisée sur *HS2012* [Fluid, 2013 : 38, 86, 90].

d'informations. En effet ce média y apparait mobilisé d'une manière relativement différente et à nos yeux assez concordante avec la philosophie plus largement développée autour de chacun de ces deux projets. Le réaménagement de la rue Garibaldi s'est ainsi accompagné d'un journal d'informations prenant la double forme d'exemplaires papier et numérique accessibles gratuitement et visant principalement à informer les populations du contenu ainsi que de l'avancement des travaux. A ce jour sept numéros ont été édités à un rythme de publication irrégulier et s'étalant de mars 2011 à janvier 2015, dont le contenu peut être assez schématiquement divisé en trois temps principaux. Le premier a consisté en la présentation du projet en lui-même (n°1 et 2), au travers d'illustrations et de textes eux-mêmes régulièrement rythmés par la présence d'encarts réservés aux « paroles d'acteurs » où les différentes personnes intervenues dans la conception et la mise en œuvre de cet aménagement s'expriment sous la forme de brefs entretiens (cf. *Figure 206*). Le second correspond à la phase chantier de ce projet, et inclut à ce titre des contenus principalement relatifs aux différents ajustements et perturbations induits par le chantier (n° 3, 4 et 5). Le troisième et dernier est celui de la finalisation de la première phase de travaux et vise à présenter les différents aménagements effectivement mis en œuvre ainsi que les diverses actualités relatives aux « suites » de ce projet (n° 5, 6 et 7).

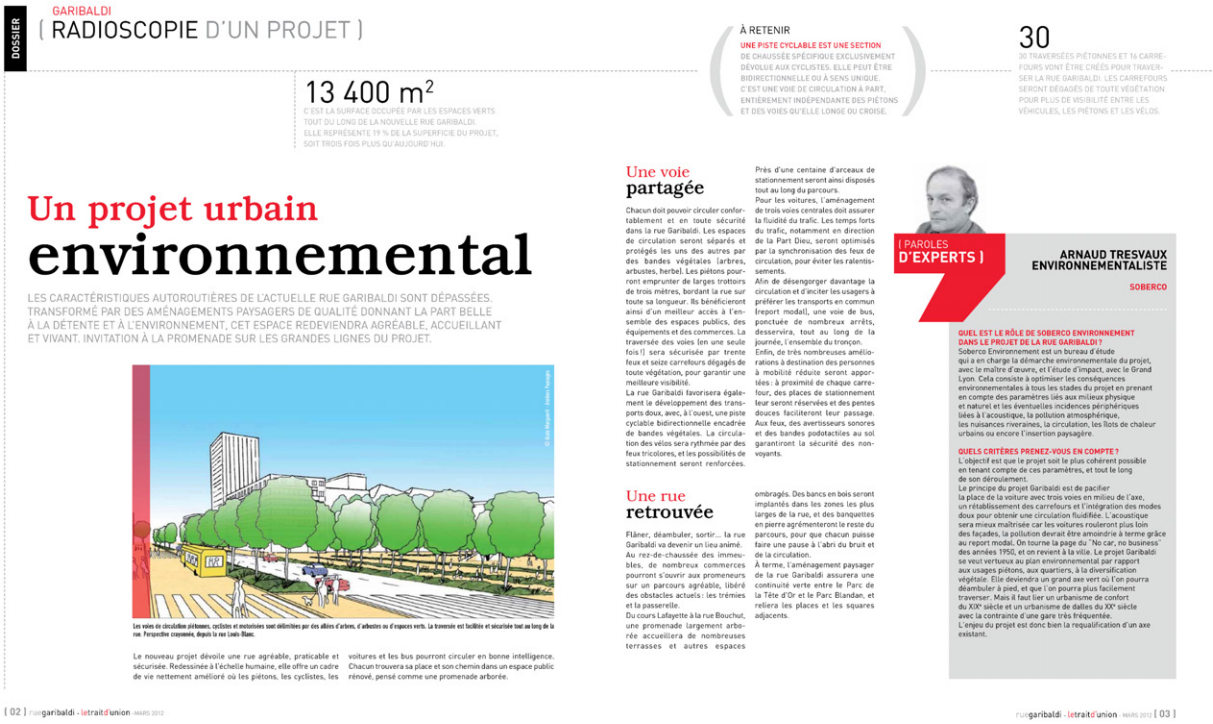


Figure 206 : Extrait d'une double page tirée du journal d'informations développé pour le projet de la rue Garibaldi : l'accent y est mis sur le contenu du projet en lui-même et agrémenté par des témoignages de ses différents acteurs [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2012b : 2-3].

Les questions relatives au projet, à son contenu et les modalités de sa mise en œuvre apparaissent avoir été mises au cœur de cet élément du dispositif de communication développé autour de ce projet par le Grand Lyon et vis-à-vis duquel l'un des concepteurs rencontrés nous a confié ne pas véritablement

avoir de « prise » (entretien BR n°24, cf. *Tableau 8*). Bien que la réalisation ait été confiée à un prestataire extérieur[456], les points de vue exprimés dans cette publication, s'inscrivent dans la droite lignée de la communication plus largement développée par le Grand Lyon. L'optique a été radicalement différente dans le cas d'*HS2012*, tant dans la forme que le contenu de ce qui peut apparaître comme le plus proche équivalent à ce journal d'information sur le projet Garibaldi et qui a ici pris le nom de "*The Unlimited Edition*". Trois numéros en ont été distribués à un rythme mensuel entre aout et octobre 2011 et ont ensuite été compilés et accompagnés de quelques ajouts au sein d'un quatrième numéro paru au cours du mois de juin 2012, soit quelques semaines avant le lancement des Jeux Olympiques. De plus et contrairement au projet Garibaldi, les différents textes qui parsèment ce document apparaissent beaucoup plus libres, foisonnants et voire même « indépendants », au point qu'une mention préalable prévient que les propos tenus n'engagent que les auteurs invités à s'y exprimer et en aucun cas les responsables et/ou financeurs de ce projet d'*HS2012* (même si ces derniers aient parfois eux-mêmes aussi pu être amenés à directement contribuer à ce journal). Bien qu'épisodiquement centrée sur le projet en lui-même au travers de focus sur des aménagements et des points de vue de ses parties prenantes, cette publication laisse néanmoins la place à de nombreux éléments relatifs au patrimoine de la rue, ses habitants ainsi que son histoire (cf. *Figure 207*) et aussi parfois à des opinions plus « critiques » sur les évolutions actuellement connues par cet axe[457].

[456] A noter néanmoins qu'il ne s'est pas agi du même « profil » de prestataires sollicités d'un projet à l'autre. Si une agence de communication a été sollicitée côté lyonnais, c'est en revanche l'agence d'architecture et urbanisme *We made that* qui s'est vue confier cette tâche dans le cas d'*HS2012*.

[457] L'un des textes parus dans ce journal sous la plume du critique d'architecture du journal le *Guardian,* Oliver Wainwright, s'avère notamment assez ouvertement critique vis-à-vis des dynamiques de renouvellement alors en cours autour du quartier de Stratford [We Made That, 2011b : 7].

4 THE — UNLIMITED — EDITION ISSUE I — SURVEY — AUGUST 2011

Ring Ring Bell

Helen Ottoway, Artmusic

The Ring Ring Bell project by Artmusic forms part of of the High Street 2012 Heritage, Culture and Community Grants programme. In this article lead artist,

Helen Ottoway, introduces the project and tells us what to expect in the coming months leading up to June 2012.

Church bells – bicycle bells – door bells – bus bells – hand bells – shop bells – telephone bells – finger bells – ankle bells – boxing ring bells – school bells – the bell is everywhere and has many functions and meanings: it punctuates our daily life announcing beginnings and ends; it is used to attract attention or sound a warning; we use it for prayer, for celebration, for mourning – and bells make music.

Ring Ring Bell is an exploration of bells along the High Street documenting and recording their sounds and their uses, their stories and histories. Bells of all sizes and from different cultures will combine together in a new audio work and a ring tone to be created.

The project will start in earnest in January 2012 but the company have already been out on the High Street checking out some of the bells that are visible from the street. The Ring Ring Bell music and the ring tone will be available in May 2012 and the project will culminate in a procession of bells in June 2012.

There will be many ways for people to get involved in the project from sharing a bell story or contributing a bell sound, to taking part in the final performance or simply by using the ring tone.

Bells from the High Street. Images: Frances Ottoway

THE — UNLIMITED — EDITION ISSUE I — SURVEY — AUGUST 2011 5

Thomas Rowlandson, 'Entrance from Mile End or Whitechapel Turnpike', 1798

Whitechapel High Street in the Eighteenth Century

Derek Morris, Historian

A thirsty traveller from Stratford, Southend or Harwich arriving at Mile End in 1800 entered a four-mile long area of retail therapy that stretched along Whitechapel High Street through Aldgate to Cheapside, St Paul's Cathedral and the Strand. On each side of the High Street soared three and four-storeyed houses, shops and taverns, a mighty contrast to the low houses and hovels in Essex and Suffolk. Also impressive were the London Hospital, Dowman's School and the Whitechapel Bell Foundry.

As most travellers arrived by horse the immediate need for stabling was met in the fields near The Hayfield tavern and the White Horse in Mile End. For a glass of beer, a tot of gin or a glass of Spanish wine there were over one hundred taverns to choose from in Whitechapel and amongst those whose names have survived for over 250 years is The Grove Maurice near the Royal London Hospital.

The shops catered for every need from clothing to food and the supply of luxury goods such as gold watches and silver cups and candlesticks and catered for the increasingly fashionable tea drinking rituals of the middle class.

Dominating the High Street was the largest hay market in England that survived until the 1920s.

By the 1750s the Whitechapel hay market had spread along the south side of the High Street, from the northern end of Lemon Street, to the eastern boundary of the City of London, a distance of several hundred yards. The market was open three days a week. In the spring and summer the market was open from 7am until 5pm, but closed an hour earlier in the winter months.

Probably over 100 hay waggons would have rumbled through the night from Essex and Hertfordshire in order to claim a prime position in the middle of the High Street. Inevitably this led to parking problems and conflicts with travellers trying to make their way into London, and shop keepers whose yard entrances were blocked up by intransigent waggoners.

A young labourer from Essex on his first visit to London would have been amazed at the variety of entertainment and found himself subject to a variety of pressures in Whitechapel. There were theatres and bowling greens, brothels

"For a glass of beer, a tot of gin or a glass of Spanish wine there were over one hundred taverns to choose from"

and the haunts of homosexuals. At night there were many cases of men being robbed whilst 'cheery merry' in Whitechapel High Street. Typically young women would invite young men 'into a house, offer them a drink and ask them to stay the night.' As the victims could seldom remember in the morning what had been stolen the courts were not very sympathetic; and would tell the victims 'if you have no other evidence you must reap the Fruit of your own Folly for going to such wicked Places.'

Modern tourist guides like to emphasise the association of Whitechapel with the famous highwayman Dick Turpin but never mention the millionaire merchants, knights of the realm and Fellows of the Royal Society that lived in Whitechapel. There were wealthy Scandinavian merchants importing timber, tar and hemp from the Baltic and brewers and sail cloth merchants supplying the Royal Navy.

So Whitechapel High Street has three hundred years of history to celebrate starting with the royal gardener to King Charles II. In his 40 acre nursery in Whitechapel Nicholas Gurle supplied the king, Samuel Pepys and other gentry with twelve varieties of peach, two of nectarine, eight of plum, eight of pear, three of cherry, three of apple, two of apricot and one quince. Not bad for a supposedly smoky suburb downwind from the City of London.

Derek Morris is a noted historian and speaker of London's eastern parishes in the eighteenth century. His latest book 'Whitechapel, 1600–1800: A Social History', will be published later this year by the East London History Society. His earlier and very popular books include 'Wapping 1600–1800: A Social History', written with Ken Cozens, which was published in 2009 and 'Mile End Old Town, 1740–1780: A Social History', which was published in 2007. All his books have been published by The East London History Society.

Figure 207 : Extrait d'une double page tirée du journal d'informations développé pour le projet d'HS2012, et dont le contenu relativement hétéroclite mais néanmoins assez fortement axé sur les dimensions historiques et patrimoniales de l'axe ressort ici nettement [We Made That, 2011a : 4-5].

Ainsi, la lettre d'information proposée pour le projet Garibaldi, apparaît bien comme un outil de communication institutionnelle développé pour s'assurer d'une « bonne » information des populations autour de son contenu et de son déroulement. Dans une perspective assez différente, celle développée pour *HS2012* s'est voulue plus ouverte au niveau de son contenu et donc finalement moins centrée sur les éléments du projet en lui-même que sur la mise en valeur d'éléments morphologiques, historiques, sociaux et culturels propres à son objet d'intervention et principalement présentés au travers d'essais et d'analyses diverses. Si la mobilisation des populations s'est donc en partie opérée sur le registre de la communication dans ces deux projets, elle s'est plus axée sur un volet relatif à l'acceptabilité du projet en ce qui concerne la rue Garibaldi, et plus comme un outil de sensibilisation - au projet certes – mais aussi aux dimensions historiques, patrimoniales et culturelles de l'axe concerné ainsi que nous aurons l'occasion de l'approfondir par la suite.

Au terme de cette mise en regard de la manière dont ces deux projets se positionnent vis-à-vis de leur capacité à participer à la génération ou au renforcement de nouveaux liens économiques et sociaux, nous avons pu constater un certain nombre de points communs et de différences entre eux que nous chercherons à rappeler ainsi qu'à synthétiser. L'enjeu d'un renforcement du dynamisme économique de l'axe, notamment par l'implantation de commerces de restauration « qualitatifs » est ainsi apparu comme un objectif relativement partagé par ces deux projets. Néanmoins, si cette ambition

est restée du seul registre de l'« attendu » ou de l'« induit » dans le cas lyonnais, en plus d'avoir constitué un objectif à part entière de ce projet auquel un certain nombre d'actions ont ainsi pu être associées, son évolution a par ailleurs été assez finement suivie et mesurée du côté londonien. En ce qui concerne les enjeux liés au développement de nouveaux usages et pratiques, dont nous avions postulé qu'ils pouvaient aussi potentiellement renvoyer à de nouvelles formes attendues ou espérées de « vivre-ensemble » pour ces rues artérielles, ces deux projets se positionnent tous deux en faveur d'une « intensification » des usages modes doux :

- sur la rue Garibaldi en offrant la possibilité spatiale à de nouveaux usages plus sociaux et récréatifs de se développer,
- dans le cas *d'HS2012* par la simple provision d'un cadre plus qualitatif et ainsi supposé plus « incitatif » aux développements d'usages principalement déjà existants (bien qu'en évolution).

Par ailleurs, que ce soit pour l'un comme pour l'autre de ces projets, nous n'avons pas vraiment eu l'occasion d'identifier de véritables éléments de discours renvoyant à un certain ciblage de catégories d'usages et d'usagers spécifiques ; le dénominateur commun à ce niveau entre ces deux projets se situant à nos yeux dans leurs velléités respectives de développement des usages non-motorisés accueillis par ces axes.

Pour ce qui est du quatrième volet dédié à la part et aux enjeux laissés à la mobilisation des populations au sein du processus de projet, et vis-à-vis de laquelle nous avons fait le choix de nous limiter à la prise en compte de ce qui pouvait y relever du registre du « consultatif », nous avons constaté un certain nombre de différences de cadre, d'ambitions et de contenus, les rendant de fait difficilement « comparables » de prime abord. Toutefois, le passage par les journaux d'informations développés pour chacun d'entre eux, nous a semblé pouvoir faire office de révélateur de la différence de philosophie plus générale existant entre ces deux projets, et que nous allons continuer à explorer. Ainsi, alors qu'*HS2012* vise à « améliorer et célébrer » l'héritage patrimonial et culturel d'une des plus importantes *high street* londonienne, le réaménagement de la rue Garibaldi se présente plus comme la « réinvention » d'une rue aujourd'hui jugée « inadaptée aux évolutions urbaines » - bien que l'ambition de renouer avec l'héritage de Charles Delfante à la Part-Dieu apparaisse lui aussi assez présent dans les discours de ses acteurs. Autant d'éléments que le quatrième volet de cette mise en regard consacré cette fois à la question des liens symboliques et culturels sera par ailleurs l'occasion de développer et d'approfondir.

d. Mise en regard par les liens « symboliques et culturels » : des histoires et identités comme ressources de projets ?

"*Human memory is spatial. The shaping of space is an instrument for the shaping of memory. A shared space - such as a street - can be a locus of collective memory in a double sense. It can express group identity from above, through architectural order, monuments and symbols, commemorative sites, street names, civic spaces, and historic conservation; and it can express the accumulation of memories from below, through the physical and associative traces left by interweaving patterns of everyday life. In practice the two types are inseparable – national commemoration in street and pub names are woven into the soap operas of everyday life, private lives are played out in the rhetorical space of public symbolism*" *[Hebbert, 2005b : 592].*

« *Ce qui est déterminant aujourd'hui, c'est bien la qualité intrinsèque d'une ville, l'univers symbolique auquel elle est identifiée, l'image que l'on a d'elle, les valeurs qui la fondent, tant pour ses habitants que pour l'extérieur. Et ce d'autant plus que l'espace métropolitain est diffus, que les populations sont hétérogènes, qu'il existe une standardisation de l'offre. L'enjeu, pour se distinguer, est de construire à la fois de la cohésion, de l'adhésion, de la visibilité, par une image cohérente qui emprunte aussi bien au passé qu'à la construction d'un imaginaire à venir, via une mise en scène symbolique de la métropole* » *[Collomb et Haëntjens, 2009 : 30].*

« *L'imaginaire de la ville, fondé dans la ville elle-même, sécrété par la société, fait d'observations, d'expériences et aussi de généralisations, induisant des conduites, est un enjeu autrement sérieux, capable d'en imposer à son tour aux images de marque. C'est de l'intérieur d'abord qu'il peut être changé. Il n'est qu'une version de l'espérance* » *[Roncayolo, 2014 : 355].*

Nous avons dans les paragraphes précédents annoncé que les modes de mobilisation des populations dans le projet d'*HS2012* ont été fortement adossés à des questions relatives à l'histoire et au patrimoine de cet axe, au point que le découpage proposé entre liens « sociaux et économiques » et liens « symboliques et culturels » a semblé difficile à tenir dans ce cas précis. Aussi, cette sous-partie débutera en repartant de l'aménagement d'*Altab Ali Park*, du fait que ses concepteurs s'y sont tout particulièrement attachés à « imbriquer » ces deux approches. Elle s'ouvrira ensuite plus largement à la manière dont ces questions relatives aux identités et aux représentations ont pu être respectivement abordées par les deux projets d'*HS2012* et de la rue Garibaldi.

Deux éléments ont déjà été évoqués concernant ce projet de réaménagement du site d'*Altab Ali Park* : le fait que ce lieu était considéré comme étant l'objet d'appropriations parfois jugées trop « exclusives » de la part d'un certain type de population et le fait qu'il avait aussi une histoire riche. En effet, le quartier de *Whitechapel* dans lequel il s'insère tire son nom d'une ancienne église dont l'emplacement était celui de l'actuel parc. Démolie puis reconstruite sur le même site au cours des siècles, elle a finalement été détruite après avoir été sévèrement endommagée par les bombardements qui ont touché Londres au cours de la seconde guerre mondiale. La parcelle qui l'accueillait est devenue un parc de quartier où les traces de ce passé étaient depuis littéralement « enfouies ». L'un des enjeux de ce projet a ainsi été de le faire « réémerger », d'une manière aussi bien physique que symbolique.

Une des premières étapes du projet proposé par *Muf* a consisté en la mise en œuvre d'une vaste démarche d'archéologie participative en collaboration avec le Museum d'archéologie de Londres. Par la redécouverte de l'histoire du site, au travers en particulier des fondations des différents bâtiments qui se

sont succédés à cet endroit, l'objectif était d'inciter à une plus grande et plus diverse fréquentation de celui-ci en lien avec un certain nombre d'évènements organisés parallèlement à cette initiative[458]. Les nombreux objets récupérés lors de cette démarche ont aussi permis d'interroger la mémoire du lieu et l'histoire du quartier au prisme de ses identités actuelles (cf. *Figure 208*)[459]. Cette volonté de prendre appui sur la dimension multiculturelle de ce site, notamment caractérisée par la présence d'éléments renvoyant aussi clairement à son identité bangladeshi[460], pour la remobiliser au sein du projet et de l'aménagement ressort nettement de cet extrait tiré d'un passage consacré au projet d'*HS2012* au sein d'un ouvrage du critique d'architecture anglais Rowan Moore traitant des transformations actuelles de Londres :

"*As part of the High Street 2012 project muf architecture/art enriched the park with real and fictive archaeology, revealing or creating the outline of the church, fragments of carving and paving, rocks and odd logs, while leaving an eighteenth-century stone tomb, approaching the size and shape of a skip, to stand proud and alone. The idea was to bring together these suggestive fragments, Christian, Muslim and whatever, in such a way as to animate the previously bland turf and to hint at but not prescribe different ways of inhabiting the space*" [Moore, 2016][461].

[458] Comme l'explique Catherine Clark, l'une des conceptrices de ce projet au sein de l'agence *Muf* : "*The dig was used as a means to invite people in to the park, so we had about 800 people coming through and either partaking in the dig or coming and seeing the exhibition that we laid on. We had interns that actually worked alongside the Museum of London, and we had young women and girls from Mulberry Girls School come along as well as primary school children, as well as those young men who came to the park for their lunch. So we sort of orchestrated this cultural space where they all met*" [Clark, 2011 : 11].

[459] Pour plus d'informations sur cette démarche d'archéologie participative ainsi que sur les différents évènements lui ayant été associés, se reporter en particulier à l'interview de Catherine Clark parue dans le troisième numéro de *The Unlimited Edition* [Clark, 2011].

[460] En plus de l'important héritage chrétien associé à cet espace, il convient en effet de signaler qu'il est aussi depuis la fin des années 1990 le lieu d'accueil d'un monument à la charge symbolique forte pour la communauté bangladeshie environnante : le *Shaheed Minar* correspondant à la réplique au 1/5ème d'un monument érigé à Dacca pour commémorer les répressions meurtrières liées aux premières démarches en faveur de l'indépendance de ce pays. Celui-ci a bénéficié d'une attention particulière dans le cadre de ce projet, caractérisée par la mise en œuvre d'un aménagement paysager dédié et favorisant son accessibilité (cf. *Figure 209* et *Figure 210*). Pour plus d'informations sur les différentes identités attachées à ce lieu, et en particulier celle liée à l'importante présence de populations d'origine bangladeshie, ainsi que la manière dont elles ont participé de la construction du projet développé par l'agence *Muf* [voir Muf et Keith, 2012].

[461] Celui-ci relève néanmoins à la suite de ces propos relativement élogieux que même si l'aménagement résultant fonctionne effectivement plutôt bien, "*it would have worked better if its budget had been less palpably small*" [Moore, 2016].

Figure 208 : La démarche d'archéologie participative initiée par l'agence Muf en lien avec le Museum d'archéologie de Londres a visé à révéler les traces des anciennes occupations de ce lieu afin aussi d'en favoriser la fréquentation autour d'un certain nombre d'évènements associés (http://www.muf.co.uk, consulté le 17/02/2017).

L'aménagement résultant n'est cependant pas le simple produit de ce travail de « révélation » par excavation de l'histoire (entretien BR n°11, *Tableau 7*). Celle-ci a nourri le travail des concepteurs qui en ont ensuite proposé leur « réinterprétation » permettant d'atteindre leurs objectifs d'intensification des lieux. Le nouveau mur implanté sur le site n'est ainsi qu'une « évocation » de l'emprise de l'ancienne église, et ne respecte d'ailleurs pas le tracé exact de ses fondations. Sa vocation est surtout de proposer un cheminement alternatif permettant de continuer la rue tout en étant dans le parc, par l'intermédiaire d'un passage surélevé (cf. *Figure 187* et *Figure 209*).

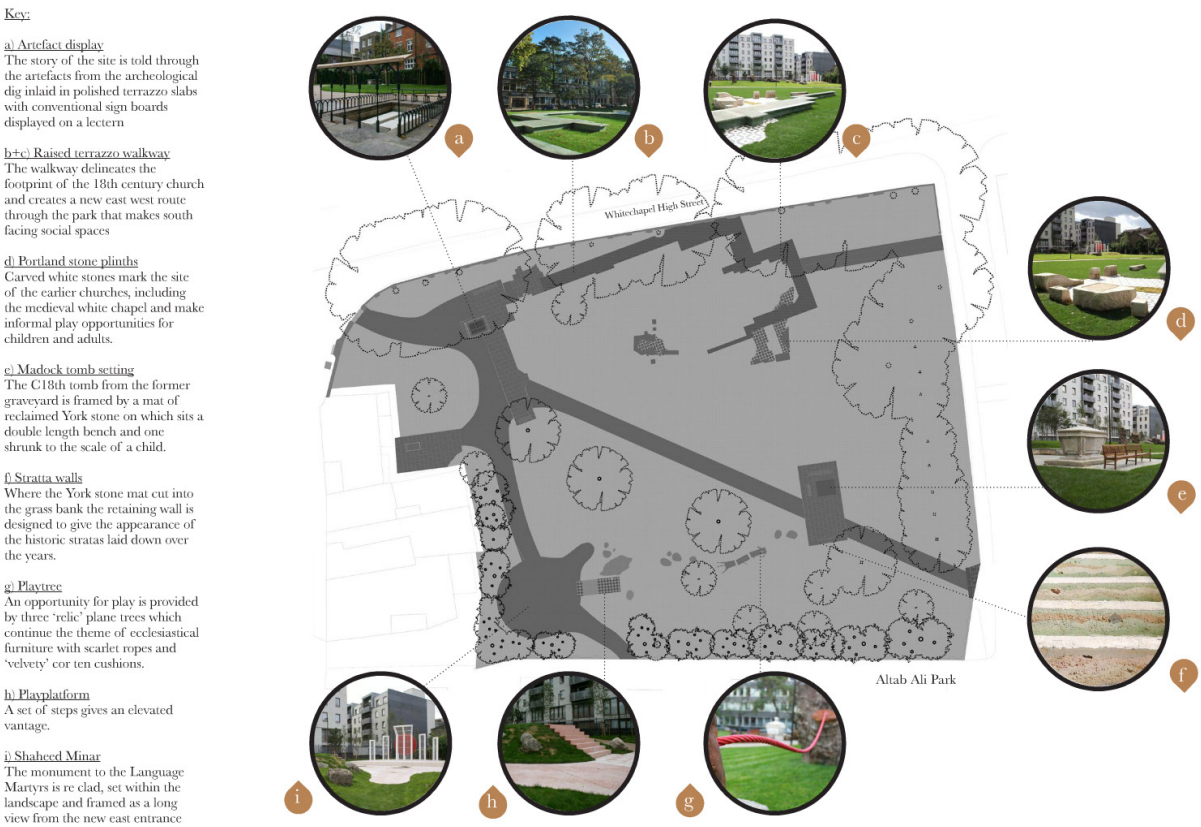


Figure 209 : Illustration développée par l'agence Muf pour présenter les différents aménagements ayant été développés pour le projet sur Altab Ali Park (http://www.muf.co.uk/, consulté le 17/02/2017).

Au-delà de ce seul élément d'aménagement, ce parc apparaît plus largement parsemé de micro-lieux, d'objets, de panneaux et d'inscriptions faisant référence à son histoire et à ses différentes formes d'« existants »[462], tout en s'inscrivant pour la plupart dans le registre de la « réinvention » (cf. *Figure 209* et *Figure 210*). L'aménagement résultant est globalement apparu comme une réussite aux yeux de la presse locale qui a émis des commentaires généralement assez élogieux vis-à-vis de ce projet, ainsi que de la part de ses « évaluateurs », qui ont souligné le fait que :

"*Muf's Altab Ali Park was recognised by many participants and stakeholders as a highlight. Central to its success was the relationships it forged with local schools and the Museum of London and how well it engaged community members, gathering information through listening to people and involving them in the process from planning through to delivery. Many agreed it was the combination of public realm improvement and community involvement and participation that made it such a successful project*" (Fluid, 2013, p. 93).

[462] Les représentations visuelles produites pour illustrer les projets développés par l'agence *Muf* nous semblent d'ailleurs à ce titre faire écho à la philosophie plus généralement développée dans le cadre d'*HS2012*. A l'opposé des « perspectives » en image de synthèse qui tendent aujourd'hui à se généraliser en accompagnement des projets, celles réalisées pour ce projet *d'HS2012* s'appuient sur un cadre existant en trame de fond. Le contraste ainsi généré permet de bien faire ressortir la manière dont les nouveaux aménagements s'intégrent à celui-ci (cf. *Figure 210*).

Figure 210 : Affiche présentant les transformations opérées dans le cadre du réaménagement d'Altab Ali Park (http://www.highstreet2012.com, consulté le 17/02/2017).

La réussite particulière de ce projet a aussi été soulignée dans le cadre de son évaluation menée auprès des parties prenantes, montrant l'intérêt des rapprochements qui y ont été opérés entre des actions du registre du « culturel » avec d'autres relevant de celui du « spatial »[463]. En effet ce projet d'*HS2012* s'est accompagné d'un ensemble d'interventions à portée principalement « culturelle » connexes à l'aménagement en lui-même visant dans le même temps à sensibiliser les populations au projet ainsi qu'à la profondeur patrimoniale de l'axe. Elles ont été divisées en trois sous-ensembles au sein du rapport d'évaluation : l'apport d'œuvres d'art public[464], les démarches d'implications des populations alentour au sein des projets d'aménagement tel celui d'*Altab Ali Park* que nous venons d'évoquer, et enfin celles relatives au patrimoine, aux cultures et aux communautés ("*heritage, culture and community*") sur lesquelles nous allons nous focaliser.

Ces dernières ont principalement pris la forme d'un appel à projets lancé en juin 2011 par le *borough* de *Tower Hamlets* avec le soutien financier de l'*Heritage Lottery Fund* afin de permettre à des initiatives locales en lien avec le projet d'*HS2012* d'être prises en charge. Principalement orienté autour

[463] "*More links between the physical and cultural projects should have been encouraged. For example, the engagement work during design development at Altab Ali Park is widely recognised to have enriched the project*" [Fluid, 2013 : 58].
[464] Celles-ci se sont limitées à un nombre restreint d'actions, dont la plus notable apparaît être l'intervention de l'artiste britannique Rachel Whiteread sur la façade de la *Whitechapel Gallery* [Fluid, 2013 : 94].

d'enjeux historiques, identitaires et patrimoniaux, l'appel à projets avait été divisé entre les quatre grands thèmes suivants :

- *"Revealing our High Street - exploring hidden histories of people and places.*
- *Recording our High Street - capturing and documenting the High Street during this time of change.*
- *Re-imagining our High Street - using the High Street as a catalyst for new creativity.*
- *Celebrating our High Street - unifying and sharing the heritage of the people and the streetscape"* [Fluid, 2013 : 86].

Dix-sept projets très disparates – parmi lesquels figure celui de *The Unlimited Edition* – et dont il ne sera pas ici lieu de donner le détail[465] ont bénéficié de ces financements dont le montant total s'est élevé à 150 000 livres [Design for London, 2011 : 17‑18]. L'ensemble des différentes initiatives réalisées dans ce cadre a donné lieu à un évènement terminal intitulé *Summer Safari* afin de les mettre en valeur et organisé sur trois jours au cours de l'été 2012 préalablement à la tenue des Jeux Olympiques. C'est toutefois d'une autre initiative, soutenue par le même financeur mais n'étant néanmoins pas passée par le filtre de cet appel à projet dont nous avons souhaité faire plus particulièrement état : celle de *Panorama High Street East* conduite par la compagnie *The Building Exploratory*. Cette initiative a consisté en la recension d'informations sur le patrimoine architectural présent le long de cet axe au travers de recherches documentaires et d'enquêtes réalisées par une trentaine de citadins volontaires, en vue de constituer un vaste « panorama » de la rue, consultable de manière pérenne au travers d'un site internet dédié (cf. *Figure 211*). Celui-ci permet non seulement d'offrir un aperçu de l'ensemble des façades des bâtiments de part et d'autre de cette *high street*, mais aussi de disposer pour un nombre important d'entre eux d'informations telles que leur période de construction, leurs concepteurs, leurs différents usages au fil du temps... En plus de la construction de cet outil visuel et interactif, cette démarche a aussi inclus une place dévolue à l'expression des populations quant à ce que pouvaient être leurs bâtiments « préférés » le long de cet axe, au travers d'une plateforme électronique de vote et de recueil d'avis. Les bâtiments plébiscités ont alors pu être mis en avant dans ce « panorama » au travers d'un marquage spécifique.

[465] Pour accéder à la liste complète de ces projets, se reporter à la liste établie par *Fluid* [Fluid, 2013 : 88-92].

Figure 211 : Aperçu du site internet développé dans le cadre de l'initiative Panorama High Street East *pour valoriser le patrimoine architectural de l'axe d'*High Street 2012 *prenant ainsi la forme d'un « panorama » continu le long de celui-ci et offrant aussi la possibilité de disposer d'un nombre plus ou moins important d'informations sur les différents bâtiments ainsi représentés (capture d'écran tirée de http://panoramaeast.org.uk, consulté le 17/02/2017).*

Cette volonté de chercher à renouer avec le patrimoine bâti de cette rue ne s'est néanmoins pas cantonnée à ce seul cadre « consultatif » et « documentaire », elle s'est aussi traduite dans ce projet par un certain nombre d'actions « physiques », au premier rang desquelles figure un important travail de réhabilitation des façades de nombreux bâtiments le long de l'axe. Entrepris sous la houlette de l'agence *Julian Harrap Architects* spécialisée dans la requalification d'immeubles patrimoniaux, cette action s'est inscrite dans le cadre d'un *Historic Buildings Conservation Scheme* impliquant la reprise d'une centaine de façades et dont le montant total des interventions s'est élevé à un peu moins de 5 millions de livres. Sa démarche générale a consisté à redonner, sur la base notamment de photographies d'époque, leur « lustre » passé à un certain nombre d'immeubles historiques présents le long de la rue et pour la plupart assez, voire très dégradés, en veillant toutefois à leur assurer la capacité à répondre aux attendus et aux usages actuels, notamment en matière d'activités commerciales, et ce, en négociant avec leurs occupants le cas échéant. Bien qu'il n'y ait pas eu ici de véritables interventions à l'intérieur de ces bâtiments, la qualité du travail réalisé a été fréquemment soulignée et l'ensemble de cette opération de restauration a par ailleurs été récompensé par un prix d'« excellence » décerné en 2014 par le *Royal Institute of British Architects*.

Figure 212 : Illustrations des transformations parfois assez spectaculaires opérées dans le cadre de l'Historic Buildings Conservation Scheme développé pour High Street 2012 (ici au niveau d'Aldgate) et dont l'objectif a consisté à redonner un aspect plus « authentique » à certains immeubles présents le long de l'axe tout en n'obérant pas leur capacité à répondre aux besoins actuels, en particulier en matière d'occupation commerciale (clichés donnés par l'interlocuteur rencontré lors de l'entretien BR n°1, cf. Tableau 7 *; auteur inconnu).*

Ce travail sur les façades a constitué un élément fort du projet d'*HS2012* en tant qu'appui, voire levier, d'une révélation de la dimension historique et patrimoniale de cet axe. Dans ce même esprit une autre intervention, plus ponctuelle cette fois mais prenant là encore une façade pour objet, paraît intéressante à évoquer, du fait qu'elle se situe elle aussi à l'interface entre le « physique » et le « culturel ». Elle apparaît à ce titre assez illustrative de l'esprit d'ensemble plus largement visé par ces liens que nous avons qualifiés de « culturels et symboliques » dans le cadre d'*HS2012*. Bien qu'entreprise à l'initiative d'un propriétaire privé, la fresque dont il est question ici (cf. *Figure 213*), réalisée par l'artiste Mychael Barratt, constitue une forme de « célébration » de la rue et de son histoire plus généralement souhaitée au travers de ce projet. Elle met en scène un certain nombre d'immeubles et de figures pouvant être associés à cet axe en faisant s'y côtoyer des « *dockers* » avec des personnages historiques tels William Booth, James Cook ou encore Lénine l'ayant fréquenté ou y ayant même vécu de manière plus ou moins prolongée.

Figure 213 : Vue depuis l'axe d'High Street 2012 de la frise murale peinte au niveau de Mile End Waste par l'artiste Mychael Barratt et remobilisant un certain nombre de figures et éléments identitaires relatifs à la rue (cliché : Benoit Romeyer).

Au travers de ces différents éléments relatifs à la manière dont cette question des liens symboliques et culturels a pu être intégrée au projet d'*HS2012*, ressort une volonté de développer une approche relativement compréhensive du patrimoine existant, pris dans des acceptations à la fois matérielles mais aussi immatérielles. Dans un article paru au sein de *The Unlimited Edition* et écrit par Eleanor Fawcett, alors responsable du secteur *Design* de la *Olympic Park Legacy Company*, organisme développé pour s'assurer du bon devenir du site olympique et de ses alentours après les Jeux Olympiques, une telle démarche a même été comparée à celle développée par Denise Scott Brown et ses collègues dans leur célèbre analyse du *Strip* de Las Vegas. Elle pourrait même selon elle être associée à un renouvellement plus profond des pratiques urbanistiques au sein du Grand Londres :

"*I was struck by the parallels between her work and the sensibility that can be seen in the work of Design for London and many emerging practices working across London today, and that permeates the High Street 2012 initiative. Her seminal 'Learning from Las Vegas' project took the visually chaotic, messy and marginal Las Vegas of the 1970's, which didn't have any real status amongst architects and urban planners, and was able to present a whole new take on its role and importance as somewhere rich and wonderful. At their heart, Learning from Las Vegas and High Street 2012 are projects which carefully and*

thoughtfully celebrate and reveal the special character of places by starting with what is there already, and reject the notion that new models must be imported to 'improve' such areas" [Fawcett, 2011 : 3] [466].

Si cette comparaison peut paraitre quelque peu abusive à certains égards (du fait notamment qu'il ne s'y est pas seulement agi de la décrire comme dans l'exemple mais bien de véritablement en faire évoluer la forme), elle n'en reste pas moins révélatrice de la manière dont la question des représentations associées à cet axe a pu être prise en compte au cours de ce projet. Celle-ci ouvre par ailleurs à la question de savoir dans quelle mesure la création d'un relatif sentiment d'« unité » peut ou non survenir de l'addition d'une série d'actions éclatées aussi bien dans le temps que dans l'espace et visant justement à mettre en avant les spécificités des lieux traités. Par cela, nous souhaitons également aborder la question des « imaginaires » suscités par ce projet ; le nom même *d'HS2012* témoignant d'une volonté de symboliquement « unifier » un axe constitué d'anciens hameaux, et dont l'« agrégation » est à la fois le produit de leur croissance propre ainsi que de celle plus généralement liée à Londres. Le lien entre ces spécificités propres à l'urbanisation londonienne et certaines des ambitions affichées par ce projet a ainsi été assez directement évoqué par l'un des concepteurs rencontrés dans le cadre de nos entretiens :

"*I think that London's artery roads are so long that they are not always conceptually understood as entities. […] they are understood much more as a series of localised places. […] I feel that the idea of the "corridor" as a concept, the artery road, is for the HS2012 more a "salesman's speech", more used to somehow frame a sort of public realm and regeneration opportunity rather than actually being about how the place is really understood. […] I feel that people understand what was the HS2012 as a number of individual places* [...]" (entretien BR n°6, cf. *Tableau 7*).

Toutefois, malgré ces diverses initiatives en termes d'implication et de communication, au-delà des interventions « localisées », il semblerait que la perception de l'existence de ce projet d'ensemble auprès des populations environnantes soit demeurée relativement « faible », ainsi que cela apparait souligné au sein de son évaluation :

"*Very few people, 13%, had heard of High Street 2012 and even fewer recognised the graphic identity, 8%. 12% of people felt they could identify public realm*" [Fluid, 2013 : 61][467].

Un autre facteur ayant pu être limitatif à cette ambition de créer un véritable axe identifié en tant que tel malgré son évidente hétérogénéité, réside dans le constat que la collaboration forte espérée entre les deux *boroughs* de *Tower Hamlets* et de *Newham* s'est avérée plus difficile que prévue à mettre en place. C'est aussi ce qu'ont mis en avant certains acteurs de ce projet (entretiens BR n°1, n°3 et n°12,

[466] Cette nouvelle approche aurait même selon elle déjà « percolé » dans les réflexions entreprises par rapport au devenir du site associé aux Jeux Olympiques de 2012 : *Even the proposals for the redevelopment of the Olympic site post-2012 – perhaps the ultimate tabula rasa project – have scaled up this philosophy and the vision for the Olympic legacy is really all about 'Learning from London'. The challenge of introducing a fine grain and 'growing' places within the Olympic site which are really part of East London is an amazing opportunity for the creativity and inventiveness which the High Street 2012 project showcases"* [Fawcett, 2011 : 3].

[467] Dans un autre registre mais poursuivant une veine similaire, les entretiens menés auprès des parties prenantes de ce projet ont quant à elles mis en avant "*the lack of a dedicated communications team that could have helped significantly in securing more press coverage and a greater awareness by local people*" [Fluid, 2013 : 8].

cf. *Tableau 7*), du fait notamment des participations différenciées de ces deux *boroughs* dans ce « méga-événement » constitué par les Jeux Olympiques :

"[…] *Tower Hamlets were very committed and very active. Newham have different priorities. There will always going to be a challenge to cross that boundary. The street itself changes dramatically at the borough boundary, the character of it, what was there, the complete lack of any population around the road to Newham.* […] *The focus of Newham was very much eastwards and not to its western boundaries. So they had a very different relationship to all of the works. Also the nature of Olympic Park, being more in Newham than in Tower Hamlets, again affected that attitude […] I think the biggest disappointment is that intersection around Bow, Bow roundabout, that boundary line, which is still quite a harsh line and not as blurred as it might would have been. About it's the nature of the way projects are funded, and delivered, and the amount of time the officers were able to give to the project on both side of that boundary"* (entretien BR n° 12, cf. *Tableau 7*).

Même si l'ensemble des interventions entreprises a pu participer à de nombreuses améliorations locales remobilisant la profondeur patrimoniale et identitaire de cette *high street*, leur somme n'a semble-t-il pas non plus permis de durablement instituer, dans les représentations collectives, cet axe comme s'apparentant à une seule et unique entité ; ne serait-ce que du fait de la coupure représentée par l'imposant nœud routier implanté à l'interface entre ces deux *boroughs*, mais dont le visage est néanmoins susceptible d'évoluer de manière très substantielle au cours des prochaines années[468].

Ainsi, une des ambitions d'*HS2012* a consisté à proposer un regard d'ensemble sur un axe qui s'était depuis toujours développé de manière disparate et sans grand plan directeur sur la base d'un tracé initial ayant par la suite constitué un axe fort de toute l'histoire de l'urbanisation londonienne. La situation apparaît relativement différente dans le cas de la rue Garibaldi qui se présente comme un axe créé de toute pièce à l'époque contemporaine (bien qu'ayant connu des phases d'élargissements hétérogènes au fil de son évolution), portant un nom unique, et ayant par ailleurs déjà fait l'objet de visions et plans d'aménagement d'ensemble, tel celui porté par Charles Delfante et son équipe de l'Atelier d'Urbanisme de la Ville de Lyon en 1967.

C'est en effet avec la vision développée par Charles Delfante pour cet axe dans le cadre de l'aménagement du centre tertiaire de la Part-Dieu de l'époque que nous avons entamé notre présentation du projet de la rue Garibaldi. Si les évolutions qu'elle a effectivement connues ont substantiellement divergé de ce dessein initial, il est intéressant de noter que les projets actuellement développés pour cette voie et pour la Part-Dieu, ambitionnent tous deux assez explicitement de renouer avec cet « esprit » initial souhaité pour ce quartier par cette grande figure de l'urbanisme lyonnais. C'est ainsi que leurs concepteurs ont été amenés à rencontrer Charles Delfante pour échanger avec lui sur leurs projets respectifs (entretien BR n°21, cf. *Tableau 8*)[469], et dont chacun revendique à sa manière la volonté de

[468] Pour plus d'informations sur ce projet, se reporter à la page qui lui est dédiée sur le site internet de *Tfl* : https://tfl.gov.uk/travel-information/improvements-and-projects/bow-vision, consulté le 17/02/2017).

[469] Quelques jours avant sa mort, celui-ci évoquait le projet Part-Dieu dans les termes suivants : « Lorsque je me suis plongé dans le Plan guide, j'ai été passionné et ravi par ce que j'y ai trouvé. Je salue bien bas l'ampleur du travail accompli, la pertinence des constats et la qualité des propositions. Des mauvaises langues diront que j'applaudis parce que ce Plan guide reprend un certain nombre de principes qui nous avaient guidés à l'origine. Peu importe ! Je trouve dans cette « réinvention » tout l'enthousiasme et l'esprit qui animaient mon équipe, il y a quelques 50

s'inscrire dans cet « héritage »[470]. Ces liens historiques et symboliques les unissant influent aussi sur la manière dont le projet de la rue Garibaldi se positionne quant à la question des liens que nous avons décidé de qualifier de « culturels ». L'opération Part-Dieu apparaît en effet plus explicitement engagée vis-à-vis de ceux-ci, au travers de sa proposition de création d'une « traverse culturelle », qui y inclut néanmoins assez fortement la rue Garibaldi.

Cette « traverse culturelle » constitue ainsi l'une des quatre principales « stratégies de programmation » développées pour ce projet dont les concepteurs ambitionnent qu'elle prenne presque uniquement appui sur un socle d'équipements existants qu'il s'agit notamment de mieux mettre en relation par l'intermédiaire des espaces publics :

« Pour le projet Part-Dieu, le dispositif de la Traverse Culturelle consiste au contraire à valoriser des équipements qui existent déjà et dont l'excellence est reconnue (les Halles de Lyon, l'Auditorium, la Bibliothèque de la Part-Dieu), en les rendant plus visibles, plus ouverts sur l'espace public, et en augmentant leurs capacités par leur mise en réseau, leur programmation, la rénovation, la reconfiguration et le développement de leurs espaces lorsque cela est nécessaire » [AUC, 2015 : 53].

ans ». Celui-ci se prononçait d'ailleurs également à cette occasion sur le projet Garibaldi, en mettant encore une fois en avant les liens forts qui l'unissent et qui pourraient à ses yeux parfois mieux ressortir en prenant là encore l'exemple déjà évoqué de la place de l'Auditorium : « Je pense également que le projet Garibaldi, avec les aménagements paysagers de la place Charles de Gaulle, devrait gagner en épaisseur, être plus partie prenante du projet Part-Dieu. Malheureusement, l'architecte en chef des monuments de France ne semble rien vouloir modifier, sous prétexte que l'Auditorium et la place bénéficient du label « patrimoine du XXe ». Or cet Auditorium et la place Charles de Gaulle ont été conçus en fonction d'un environnement donné à Garibaldi qui a abouti à cet espèce de fiasco. Ce sont des objets intéressants, mais ils doivent pouvoir s'adapter, être retravaillés en fonction des évolutions de leur environnement » [Mission Part-Dieu et Delfante, 2011 : 72-73].

[470] A la question de savoir quel a été son rapport à l'histoire dans ce projet de la rue Garibaldi, Alain Marguerit répondait de la manière suivante dans un des numéros de son journal d'informations : « Oui, j'ai voulu comprendre d'où venait la rue Garibaldi, et la Part-Dieu dont elle est indissociable. J'ai repris l'histoire de Lyon, de leur construction, de leur réalisation. J'ai rencontré Charles Delfante et je prends un peu son relais » [Alain Marguerit dans Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011c : 3].

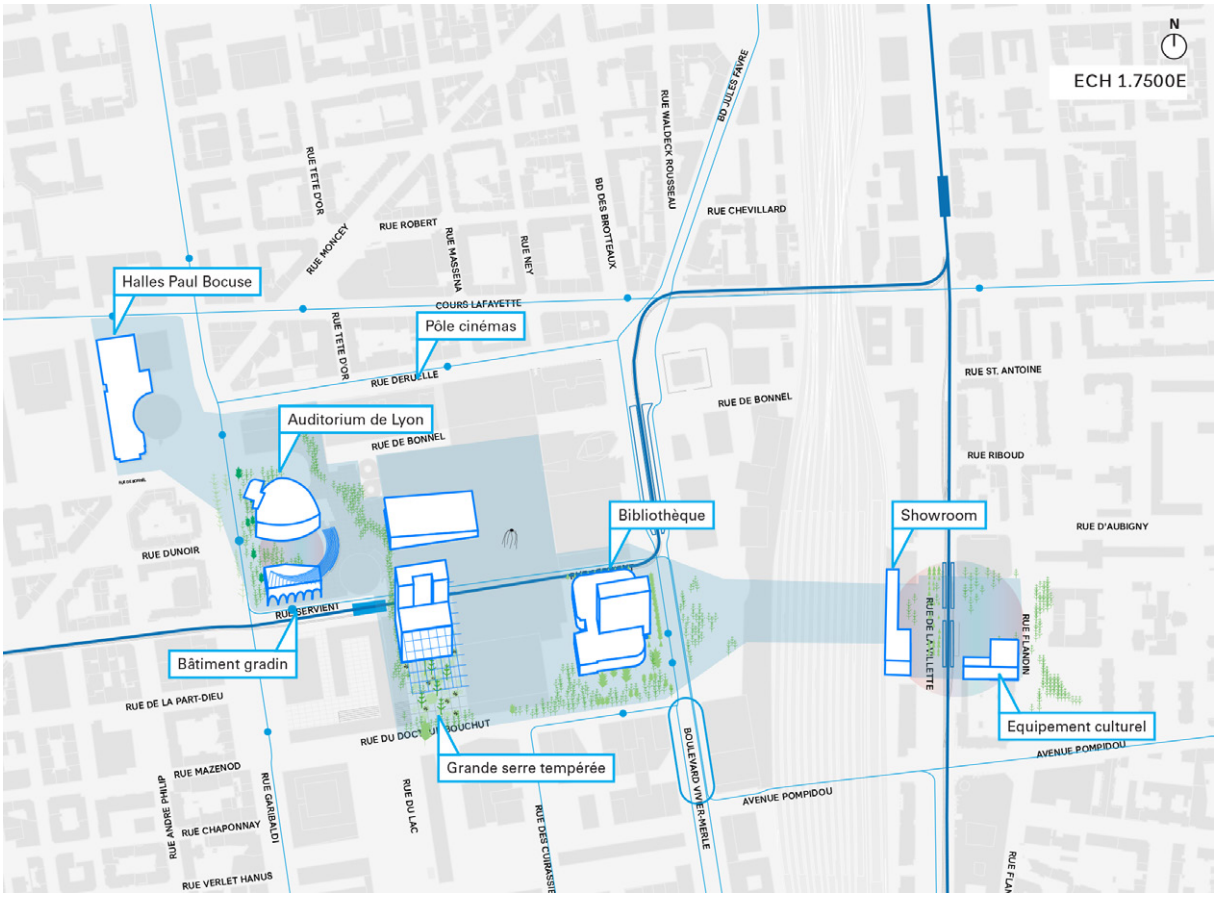


Figure 214 : Représentation du concept de « traverse culturelle » développée dans le cadre du projet Lyon Part-Dieu par l'agence AUC et de laquelle ressort son ancrage assez fort à la rue Garibaldi qu'elle enjambe [AUC, 2015 : 57].

De fait, et étant donné les équipements qu'elle relie (cf. *Figure 214*), cette traverse culturelle apparaît alors en lien assez direct avec le projet de réaménagement de la rue Garibaldi, du fait qu'en plus de la traverser, elle inclut aussi un certain nombre d'espaces faisant partie intégrante de son programme initial, tel le parvis des Halles ou encore la place de l'Auditorium. A ce titre, si pour le parvis des Halles il est noté que les aménagements entrepris dans le cadre du projet Garibaldi vont « contribuer à les valoriser » [AUC, 2015 : 64], l'un des enjeux identifiés pour la place de l'Auditorium consiste à « mieux ouvrir la place sur le nouvel espace public de la rue Garibaldi apaisée et transformée en promenade urbaine, pour en faire un lien et une transition vers les terrasses du centre commercial » [AUC, 2015 : 58] (cf. *Figure 215*).

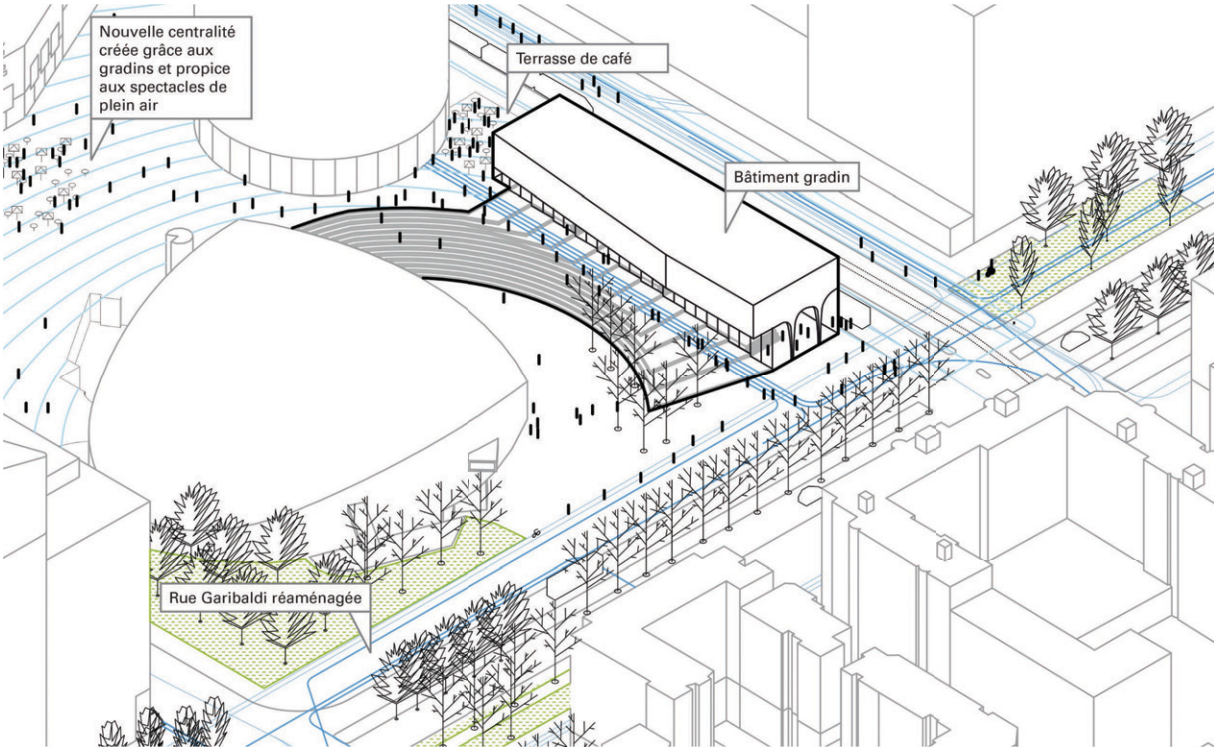


Figure 215 : Zoom de ce que pourrait donner la mise en place de ce concept de « traverse culturelle » au niveau de l'Auditorium situé au droit de la rue Garibaldi [AUC, 2015 : 58].

Mais, si comme nous l'avons vu certains éléments patrimoniaux pouvant être fortement associés à l'identité « moderne » de la Part-Dieu, tels l'auditorium, ont été inscrits dans des dynamiques de revalorisation, ce n'est toutefois pas le cas de tous. Il est intéressant de mettre cela en balance avec le sort réservé à un certain nombre d'entre eux appartenant à la rue et qui ont été pour la plupart soit carrément détruits (tour UAP laissant la place à la nouvelle tour *Incity*, station-service enlevée pour dégager un parvis aux halles, passerelles piétonnes supprimées…), soit réemployés pour un nouvel usage, telle la trémie devenant un réservoir d'eau de pluie. Néanmoins, dans un cas comme dans l'autre, ces différents éléments ont ainsi disparu du nouveau paysage urbain constitué dans le cadre de ce « renouveau » de la rue Garibaldi.

Parmi les grands objectifs présents dans le programme d'aménagement associé à ce projet, si certains renvoient bien à cette idée d'un profond changement : « dessiner une nouvelle géométrie », « imaginer de nouvelles sensibilités urbaines », d'autres renvoient au contraire plus à l'idée de s'inscrire dans une dynamique d'amélioration de l'existant : « améliorer le fonctionnement urbain », « relier des tissus urbains, « maîtriser la gestion urbaine », « restaurer la chalandise dans un contexte apaisé » tandis qu'un dernier se positionne plus à l'interface entre ces deux postures : l'idée de vouloir « refonder un tracé urbain » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 5‑6]. Concernant ce dernier aspect en particulier, l'interlocuteur de l'Agence d'urbanisme rencontré a ainsi fait part de son sentiment que cet axe faisait à ses yeux partie « de la famille des grands tracés de la ville de Lyon », et qu'il s'agissait dès lors au travers de cet aménagement de lui redonner la dimension « unitaire » qui pouvait lui faire défaut au

regard des autres grandes « compositions » présentes dans l'agglomération (entretien BR n°20, cf. *Tableau 8*).

S'il est difficile de se prononcer davantage sur cette dimension « composition urbaine » pouvant être associée à cet aménagement du fait que seule une portion relativement limitée de l'axe a pour l'instant été traitée, il convient de s'interroger sur ce qui peut déjà, et au-delà des seules dimensions « profil en travers » et « continuités vertes » évoquées précédemment, participer plus symboliquement au caractère « unitaire » de cet axe. Dans le contexte actuel évoqué par ce même interlocuteur de fin de ce qu'il a appelé la « tram-mania », il est ainsi important de noter que l'adjonction d'un site propre dédié aux transports en commun a aussi induit une reconfiguration de l'offre en la matière sur cet axe, concourant à potentiellement mieux le faire exister en tant que tel pour ses usagers. Le même raisonnement peut plus largement s'appliquer à l'ensemble des usagers modes doux qui bénéficieront d'un couloir dédié et continu le long de cet axe. Si nous avons ici choisi de mettre l'accent sur cet aspect relatif aux « transports en commun » qui a assez peu été évoqué jusqu'alors[471] c'est aussi du fait que cet élément nous a renvoyés à ces propos tenus par l'un des concepteurs de ce projet. Pour celui-ci, dans le contexte économique actuel, cet appui sur les réseaux de transports en commun constituait désormais l'un des « seuls moyens de faire du linéaire en masse dans la ville » (entretien BR n°24, cf. *Tableau 8*).

Cette entrée par les liens « symboliques et culturels » apparaît dans l'ensemble plus hétérogène voire « en retrait » dans le cas de la rue Garibaldi que dans celui d'*HS2012* où ces deux « entrées » se sont avérées être assez fortement adossées l'une à l'autre, ainsi qu'assez transversalement liées à la question de mobilisation des populations environnantes au sein du processus de projet que nous avons pourtant été ici amené à aborder de manière séparée. La dimension « symbolique » associée au projet de la rue Garibaldi s'est révélée principalement portée par son renouveau annoncé et lui-même inscrit dans une perspective de « désinsularisation » de la Part-Dieu, pour reprendre un terme revenu à différentes reprises au cours de nos entretiens. Quant à sa dimension « culturelle », bien qu'existante et intégrée à l'aménagement, le discours développé autour de celle-ci est cependant apparu principalement porté par le projet urbain Lyon Part-Dieu qui en a d'ailleurs fait l'un de ses éléments forts.

Si nous avons ainsi pu voir qu'*HS2012* poursuit le double objectif d'améliorer et de célébrer le patrimoine physique et culturel d'un des axes majeurs de l'urbanisation londonienne traversant les quartiers de l'*East End*, le réaménagement de la rue Garibaldi se présente pour sa part comme relevant plus du registre de la « réinvention » d'une voie devenue « inadaptée aux évolutions urbaines » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011c : 2], et pour laquelle l'enjeu a consisté à lui « redonner […] une caractéristique de « rue » [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011c : 6]. Il ne s'est néanmoins pas agi d'une « réinvention » *ex nihilo* mais au contraire de chercher à renouer avec une « destinée contrariée » au moment de l'aménagement du centre tertiaire par l'intermédiaire d'une meilleure intégration aux territoires qu'elle traverse et relie, et inscrite en particulier dans le cadre d'une meilleure intégration de la Part-Dieu dans la ville. Dit autrement, et en se plaçant désormais du côté des changements des représentations associées à leurs objets d'intervention respectifs attendus à la suite de ces projets, on peut faire le constat de deux postures là encore assez différenciées. D'un côté l'intention

[471] Celui-ci n'est aussi pas forcément celui qui a été le plus mis en avant dans le cadre de ce projet, d'autant plus que l'intégration de cet enjeu au projet est semble-t-il principalement resté dans le seul giron du Sytral, l'AOTU de l'agglomération lyonnaise (entretien BR n°27, cf. *Tableau 8*).

de « révéler » et « signifier » un axe par un système d'interventions ponctuelles et prenant assez fortement appui sur sa profondeur culturelle, patrimoniale et historique. De l'autre, la volonté de le transformer de manière relativement « spectaculaire » par une intervention physique « lourde » et « unitaire » mais témoignant toutefois d'une attention réelle à l'histoire ainsi qu'aux spécificités du site.

Ce constat d'une approche relativement différenciée des liens culturels et symboliques entre ces deux projets transparaît aussi dans la manière dont ils ont pu chercher à appréhender les recompositions de l'« imagibilité » des espaces urbains que leurs réaménagements induisent. En nous appuyant sur ces travaux pionniers de Kevin Lynch en faveur d'une approche active de la composition urbaine comme principale clé de structuration mentale de la ville, il nous a ici semblé pertinent de revenir sur la manière, consciente ou non, dont ces deux réaménagements ont pu chercher à participer d'une amélioration de la lisibilité des environnements urbains dans lesquels ils ont pris part[472]. Si les « parcours » ont pu être identifiés par Kevin Lynch comme constituant l'un des principaux vecteurs de la structuration mentale de l'espace urbain permettant de s'y repérer de manière dynamique, ces deux projets peuvent là encore apparaître comme ayant adopté des approches radicalement opposées en la matière. Car rappelons-le, Kevin Lynch propose de partir de la forme urbaine pour améliorer l'imagibilité de la ville et faciliter le repérage à l'intérieur de celle-ci. Cette perspective l'a ainsi amené à mettre en avant le fait que, dans cette optique :

« Les lignes-clés devraient posséder certaines qualités particulières qui les distinguent des chenaux environnants : une concentration de certaines utilisations ou de certaines activités particulières le long des bords, une qualité spatiale caractéristique, une texture particulière du sol ou des façades, un modèle d'éclairage spécial, un ensemble unique d'odeurs ou de sons, un détail ou un style de plantation typiques » [Lynch, 1998 : 111].

Plusieurs des caractéristiques ici évoquées se retrouvent remobilisées dans le projet de réaménagement de la rue Garibaldi, qu'il s'agisse de son profil en travers continu ou encore de son revêtement de sol distinctif. Bien qu'indirectement abordé lors de nos entretiens, l'enjeu d'amélioration de la lisibilité n'a, à notre connaissance pas été explicitement mis en avant dans le cadre du projet de la rue Garibaldi. A l'opposé celui-ci a pu apparaître comme l'un des principaux objectifs associés au projet d'*HS2012*. Pourtant et contrairement aux préconisations initialement développées dans le cadre de la *Vision Study* [Fluid, 2013 : 9], le mode d'amélioration de la lisibilité choisi se démarque nettement de l'approche développée par Kevin Lynch pour principalement s'axer sur l'enjeu de la signalisation plutôt que sur la dimension forme urbaine. Pour cela, ce projet a pris appui sur les éléments préalablement élaborés dans le cadre du dispositif *Legible London* mis en œuvre par *TfL* à l'échelle du Grand Londres. Si les ressorts et enjeux de ce programme - dont le nom même renvoie assez directement aux travaux de Kevin Lynch - ont déjà pu être évoqués plus en détail dans d'autres travaux [Lavadinho, 2011 : 222‑227], l'approche qui y est exposée se révèle en effet quasiment inverse à la sienne. Les documents de cadrage relatifs à ce programme évoquent ainsi l'idée que la forme urbaine de Londres est presque « par nature » peu claire et qu'il est de notoriété publique que l'on peut très facilement s'y perdre. Cette faible imagibilité y est néanmoins présentée comme étant en grande partie due au développement organique

[472] Bien qu'une telle perspective puisse - à juste titre - s'avérer contestable, nous appréhenderons ici l'« imagibilité » comme une valeur intrinsèquement positive.

qu'a connu la ville, mais qui en retour fait aussi pleinement partie de son attrait et de son charme. De fait, et plutôt que d'agir directement sur une forme urbaine vue comme faiblement lisible par sa recomposition, le programme *Legible London* propose de compenser cet état de fait par la provision d'un système d'orientation et de signalisation pensé pour fonctionner à l'échelle du piéton. L'enjeu d'amélioration de la lisibilité apparaît en effet directement mis en lien avec d'autres démarches en faveur de la promotion de la marche en ville [Martin, 2011]. Le but initial de l'opération a ainsi bien explicitement été de promouvoir la marche afin de participer de la décongestion du métro. En effet, un certain nombre de travaux préalables à ce programme avaient mis en avant le fait que l'usage de ce transport ne se révélait pas toujours des plus « rationnels », au regard de trajets qui auraient pu être plus rapidement effectués à pied, en surface. Mais, et quoiqu'il en soit de leurs réussites respectives à ce niveau, dans des contextes de villes consolidées et où les possibilités d'interventions massives sur la forme urbaine s'avèrent « par définition » relativement limitées, les différences entre les approches plus spécifiquement proposées par ces deux projets nous apparaissent ainsi relativement cohérentes avec d'autres différences de positionnements plus largement identifiées par ailleurs.

Figure 216 : Le système de signalisation développé dans le cadre du programme Legible London implanté tout au long de l'axe d'High Street 2012 et pensé en articulation aux arrêts de transports en communs (cliché : Benoit Romeyer).

A l'issue de cette mise en regard thématique opérée au prisme des différents types de « liens urbains » pour lesquels les rues artérielles nous sont apparues être en capacité de participer d'une « intensification », nous avons pu constater les nombreuses différences présentées par ces deux projets de réaménagements de la rue Garibaldi et d'*HS2012* tant en termes de démarche, de positionnements respectifs que d'éléments pris en compte. Assumant le caractère relativement partiel et « arbitraire » de la grille de lecture proposée, car plus centrée sur les enjeux relatifs à la conception de ces projets que sur les modalités de leur réception, il convient maintenant de remettre en perspective les différents éléments qui en sont ressortis. Cette brève recomposition de l'ensemble des résultats en un seul et même déroulé a aussi pour but de revenir à une vue d'ensemble de ces projets, pour plus largement s'interroger sur la manière dont ils peuvent ou non être plus largement reliés à différentes approches canoniques du projet d'urbanisme cohabitant au sein de la fabrique urbaine contemporaine. Enfin, la seconde partie de cette thèse se conclura par un retour sur les enseignements pouvant être retirés de la mise en regard développée ici en vue de l'analyse « croisée » de ces deux projets.

L'entrée par les « liens physiques » a révélé que si, dans le cas de la rue Garibaldi, la transformation substantielle de l'offre en matière de transports et déplacements s'est d'emblée retrouvée mise au cœur des débats afférents à ce projet, cette question n'a en revanche été véritablement visible qu'« en creux » dans celui d'*HS2012*. En effet, les interventions sur les espaces de la circulation automobile ont été assez marginales sur cette pénétrante identifiée comme stratégique pour la circulation londonienne, et principalement centrées sur l'amélioration du fonctionnement et de la lisibilité de certains carrefours clés, en lien aussi avec l'implantation d'une piste cyclable continue le long de cet axe. Nous avons par ailleurs cherché à voir si ces « positionnements différenciés » en la matière, pouvaient plus largement être rattachés à de plus stratégiques « différences de positionnement » entre ces deux axes au sein des plans d'aménagement et de fonctionnement du réseau viaire développés dans ces deux agglomérations. Nous avons préalablement pu voir qu'ils apparaissaient tous deux globalement en phase avec un même « modèle générique d'organisation des circulations » plus généralement identifié à l'échelle européenne. Si cette mise en regard de l'articulation entre projet et plan s'est révélée assez concluante sur le fond, elle a dans le même temps permis de faire ressortir le fait qu'il était possible d'agir sur de tels axes, sans pour autant passer par une modification radicale de leur profil en travers ainsi que cela a été le cas pour le projet de la rue Garibaldi. Par ailleurs, nous avons pu remarquer que la question des liens transversaux à ces deux axes et renvoyant au double statut généralement associé à ces rues artérielles, de limite en même temps que d'interface entre deux quartiers, avait été abordée d'une manière assez différente d'un projet à l'autre, entre registre de l'« épaisseur » pour la rue Garibaldi et registre de la « profondeur » pour *HS2012*.

Des différences existent aussi concernant la place associée aux éléments de nature dans ces deux projets, en particulier en ce qui concerne les fonctions et usages attendus et vis-à-vis desquels ils ont pu y être mobilisés. Coté *HS2012*, les actions entreprises en la matière ont principalement consisté en une forme d'« optimisation » de l'offre en espaces verts déjà relativement conséquente et existant actuellement autour de l'axe. Pour la rue Garibaldi en revanche, leur mobilisation s'est révélée fortement axée sur la multifonctionnalité et clairement inscrite dans la prise en compte de problématiques émergentes en matière d'adaptation au réchauffement climatique, et au-delà de son

inscription dans des théories paysagistes « classiques » qu'aurait pu laisser entrevoir de prime abord son ambition première de liaison entre parcs urbains.

La prise en compte des potentialités relatives au renforcement des liens sociaux et économiques a pour sa part montré qu'elle a été assez fortement et transversalement prise en considération et intégrée au projet d'*HS2012* (et tout particulièrement « suivie » en ce qui concerne la question de l'économie) par l'intermédiaire d'actions dédiées ou directement adossées aux projets d'aménagements eux-mêmes, en tant qu'action d'accompagnement. A l'opposé, ces liens-ci se sont révélés être plus traités dans le registre de l'« induit » dans le cadre du projet de la rue Garibaldi, dont la première phase apparaît aussi en termes de périmètre directement incluse au sein du plus vaste projet de renouvellement urbain de la Part-Dieu et dans lequel la prise en compte des enjeux économiques (mais aussi culturels) revêt une place centrale. Il est en revanche apparu que les questions d'habitat et de peuplement sur et autour de ces deux axes n'ont semble-t-il été intégrées aux deux projets qu'au seul titre d'« éléments de contexte ».

La prise en compte des populations y a aussi été menée de manière assez distincte, et notamment au travers des manières dont elles ont été associées au processus de projet. Cette consultation et/ou association s'est faite en optant pour le choix de procédures aussi institutionnellement conséquentes que relativement bien balisées dans leurs contenus, et prenant pour objet principal le projet en lui-même dans le cas du réaménagement de la rue Garibaldi. Elle a pour sa part été menée de manière plus libre et ouverte dans son contenu dans le cas d'*HS2012*, en plus d'avoir été adossée à une volonté plus générale de sensibilisation à la richesse patrimoniale et historique de cet axe, renvoyant ainsi à la question des liens culturels et symboliques. Ceux-ci apparaissent en effet avoir été mis au centre de ce dernier projet, et ressortent de manière assez forte des nombreuses initiatives y ayant été développées pour célébrer et faire reconnaître (plus que véritablement exister) cet axe en tant que tel. A l'opposé et dans le cas de la rue Garibaldi, il s'est surtout agi, de réinventer cet axe pour le remettre en phase avec les modes de vies contemporains, en lien aussi avec la vocation initiale d'un « quartier à vivre » pour la Part-Dieu, et avec laquelle ce projet a aussi cherché à renouer.

Plus généralement, la mise en regard de ces deux projets témoigne de la diversité des « composantes » et « entrées » vis-à-vis desquelles les rues artérielles peuvent effectivement être engagées dans la fabrique urbaine contemporaine. Ainsi, le réaménagement de la rue Garibaldi s'est essentiellement positionné sur des thématiques relatives à la place des mobilités et de la nature en ville dont les recompositions et les rééquilibrages se sont principalement opérés par l'intermédiaire d'une intervention lourde sur les espaces publics. Celui d'*HS2012* s'est axé sur la valorisation des richesses territoriales, identitaires, et patrimoniales pouvant être associées à cet axe auquel l'enjeu a été d'offrir une véritable visibilité et reconnaissance. Cette volonté s'y est traduite par un ensemble d'interventions à la fois plus hétérogènes mais aussi plus discontinues qui, bien que principalement centrées autour d'actions visant à l'amélioration de son cadre (en termes d'espaces publics mais aussi d'habitat), en ont aussi inclus d'autres ne relevant pas du registre de l'aménagement à proprement parler, mais plutôt de ceux du « social » et du « culturel ».

Mais, au-delà de ces nombreux éléments saillants de différenciation qu'ont permis de mettre au jour ces quatre mises en regard thématiques successives, il nous a semblé pertinent de maintenant

s'interroger sur la manière dont les deux approches adoptées par ces deux projets peuvent plus largement être rattachées, à des tendances ou courants représentatifs de « cultures » plus transversales coexistant dans le champ de l'urbanisme. Nous avons pour cela fait le choix de les mettre en perspective avec les trois types d'urbanisme contemporains proposés par Françoise Fromonot : urbanisme de « programmation », de « révélation » et de « composition » [Fromonot, 2011]. Si aucun de ces deux projets ne se révèle intrinsèquement « pur » au regard de ces trois catégories, ils nous ont paru pouvoir être caractérisés comme relevant principalement du registre de l'urbanisme de révélation, en tant que « […] fondé sur une archéologie patiente et délicate des territoires, sur l'exaltation de la mémoire dans toutes ces dimensions, sur une conception du temps qui fait de l'à-venir une extrapolation du déjà-là […] » [Fromonot, 2011 : 53]. Dans le cas d'*HS2012*, les aménagements opérés sous l'égide de l'agence *Muf* ainsi que le travail de réhabilitation assez atypique entrepris sur les façades des immeubles de la rue se sont, chacun à leur manière et dans la mesure des budgets variables alloués à leurs interventions respectives, clairement inscrits dans une telle philosophie d'approches des sites et au sein de laquelle il s'agit de « puiser dans son substrat (géographique, historique, symbolique…) les principes de sa mutation dans le temps [Fromonot, 2011 : 47]. Mais, au-delà de ces deux exemples, il s'est néanmoins aussi avéré que ce projet a pu inclure des aménagements relativement plus « lourds » et peu contextualisés qui, tels la *Cycle SuperHighway* ou par sa faible accroche physique aux tours résidentielles érigées le long de *Stratford High Street*, peuvent pour leur part renvoyer à une forme d'urbanisme de « programmation », elle-même plus centrée sur une exaltation des flux et de l'« objet ». La tentative de transposition de cette même grille de lecture des projets et de leurs approches au cas du projet de la rue Garibaldi se montre tout aussi délicate. En effet, et même s'il semble également pencher du côté de cet urbanisme de « révélation », il relève aussi par d'autres aspects d'un urbanisme de « composition ». Ceci, notamment par sa prise en compte de l'articulation du « site hérité aux programmes à venir » [Fromonot, 2011 : 54], qu'il s'agisse des transformations programmées des quartiers de la Part-Dieu et de Gerland, ou encore de celles plus « ponctuelles » liées aux transformations des Halles ou à l'édification la tour Incity. De tels exemples renvoyant à d'autres « types » d'urbanisme pourraient par ailleurs être multipliés pour ces deux projets. Mais de manière générale et au regard aussi des entretiens menés auprès de leurs parties prenantes, les deux projets nous sont chacun à leur manière apparus plutôt inscrits dans cette thématique de la « révélation » : révélation d'un passé « enfoui » qu'il s'agit de refaire émerger et de célébrer dans sa diversité pour *HS2012*, révélation d'un existant « latent » avec lequel il s'agit de renouer tout en préfigurant d'une urbanité future pour la rue Garibaldi.

Les difficultés découlant de l'exercice auquel nous venons de nous livrer et consistant à relier ces projets à une seule et même famille de cette « classification » proposée par Françoise Fromonot n'ont toutefois rien d'étonnant dans le sens où elle-même la présente comme s'apparentant plutôt à : « […] un champ dynamique où situer de manière relative les projets et réflexions actuels » [Fromonot, 2011 : 50]. Une difficulté qui s'avère plus présente dans le projet d'*HS2012*, à certains égards bien plus hétérogène dans son contenu que celui de la rue Garibaldi où une seule et unique équipe de concepteurs a été mobilisée. Si pour le premier, nous avons pu nous rendre compte des liens forts que la plupart des équipes entretenaient avec le maître d'ouvrage *Design for London*, avec lequel la majorité d'entre elles avaient déjà collaboré à de nombreuses reprises et dont l'influence

plus générale sur ce projet s'est d'ailleurs révélée primordiale[473], en ce qui concerne le second il nous paraît important d'insister plus particulièrement sur sa dimension éminemment « paysagiste ». L'approche, les partis pris ainsi que les termes plus généralement adoptés par les concepteurs de ce projet nous ont en effet semblé faire directement écho aux principales caractérisations de ce que revêt la notion de « projet de paysage » proposée par Jean-Marc Besse pour qui :

« […] la problématique paysagère consiste à penser la ville à partir de ses relations et dans son intégration avec le sol, le territoire, le milieu vivant. Elle permet plus précisément, de retisser des liens entre la ville et son site, entre la ville et son territoire, la ville et son milieu naturel. Cette problématique du « tissage » paraît, à vrai dire, décisive pour déterminer de façon exacte le type d'actions qui est propre au paysagiste. Nous sommes là dans l'horizon d'une réalité contextuelle. Le mot « composer », soulignons-le renvoie à l'idée de « tisser avec ». Et l'on peut se demander si le projet de paysage n'est pas, justement, de l'ordre de cette activité de « tissage avec » » [Besse, 2009 : 63].

Au-delà de l'attention témoignée par ce projet à la prise en compte du « sol » et du « vivant » dont la partie sur les « liens de nature » a pu principalement rendre compte, et à celle de la prise en compte d'échelles territoriales plus vastes, complémentairement abordée avec l'analyse des « liens physiques », de tels propos nous ont ainsi semblé faire tout particulièrement sens par rapport au projet de la rue Garibaldi dont, en écho avec cette métaphore du « tissage », l'un des concepts structurants est justement celui de la « dentelle ».

Pour continuer sur ces questions relatives aux représentations associées à ces deux projets mais en se détachant quelque peu de leur « contenu » programmatique et projectuel à proprement parler pour désormais plus interroger leur « portée » ainsi que leur « sens », il a paru pertinent de repartir d'une hypothèse proposée par Eric Charmes et Agnès Sander en introduction d'un numéro de la revue *Flux* consacré à la rue, et voulant « qu'aujourd'hui, dans les centres anciens où le réseau des rues est déjà constitué et où les percées nouvelles sont rares, le pouvoir continue à tenter de s'afficher par le biais d'opérations de requalification de l'espace de la voirie » [Charmes et Sander, 2006 : 5]. En effet, des auteurs tels que Jane Jacobs ou Kevin Lynch ont pu en leurs temps insister sur l'importance de la rue dans la structuration des images d'une ville. Dans le contexte de concurrence interurbaine actuel où ces dernières apparaissent explicitement mobilisées et mises au service de l'attractivité des villes et des agglomérations, on peut en effet supposer que ces enjeux relatifs à la constitution des « images » mais aussi des « imaginaires » associés aux agglomérations tendent à occuper une position de plus en plus centrale dans les processus de projet associés à ces réaménagements de rues. Cette question renvoyant à la manière dont ces différentes villes cherchent ou non à s'« incarner » au travers de ces grands axes de circulation n'a pas véritablement été mise au cœur de nos analyses. Toutefois, et à l'échelle de ces deux terrains d'études, il nous est apparu que ceux-ci se sont bien plus qu'attendu[474] révélés aussi être à de nombreux égards « à l'image » des

[473] La conjonction de ces deux éléments nous amène d'ailleurs à supposer que ce projet peut lui aussi être, en creux, révélateurs de certains des « tropismes » dans les approches alors promues par cet organisme.

[474] Il s'agissait en effet bien de l'un des critères ayant présidé à leur identification ainsi qu'à leur sélection (cf. *Chapitre 5)*.

« cultures urbanistiques » en matière d'espaces publics généralement associées à ces deux agglomérations :

- pour Lyon et le réaménagement de la rue Garibaldi une attitude que l'on pourrait qualifier de généralement « volontariste » et, inscrits au sein d'une agglomération où, après avoir été mobilisés pour participer d'une construction communautaire et identitaire, les espaces publics apparaissent désormais aussi faire office de « vitrine » mise au service de la promotion de sa qualité de vi(ll)e,

- pour Londres et le projet d'*HS2012* une posture dans l'ensemble plus « opportuniste », développée dans une agglomération où les capacités de l'action publique en matière d'aménagement d'espaces publics peuvent apparaître globalement plus limitées. Par ailleurs, en témoignant d'un traitement plus contextualisé et différencié suivant les sites d'interventions, le projet considéré correspond aussi assez bien à cette image qui demeure durablement associée à Londres : celle d'être une ville composée de multiples villages et communautés.

Nous avons de plus dans ces deux villes fait le constat de la diffusion de nouveaux documents-cadres plus « qualitatifs » d'organisation du réseau viaire. Sans avoir encore de portée réellement prescriptive, ils tendent néanmoins à assez fortement se détacher des schémas hiérarchiques traditionnels, afin de mieux arriver à prendre en compte les spécificités des différentes rues qui le composent effectivement, et en particulier celle des rues artérielles, ouvrant ainsi la porte à de nouveaux aménagements potentiellement mieux adaptés aux cultures et identités locales. Là encore, chacun à leur manière, ces deux projets paraissent être en mesure de participer à les préfigurer dans leur ville respective, du fait notamment qu'ils sont apparus y avoir rapidement atteint le statut de « bonnes pratiques », et y être promus en tant que tel.

Finalement, c'est justement dans ces allers-retours entre projets et contextes d'actions publiques inscrites dans le champ de l'urbanisme que réside aussi à nos yeux l'un des principaux enseignements méthodologiques pouvant plus largement être retiré de cette analyse de projets d'urbanisme par mise en regard. En effet, l'analyse fine du contexte d'élaboration de ces projets, de leurs contenus, de leurs démarches et de leurs « formes », alliée à la compréhension des rapports entretenus par ces territoires avec leurs objets d'interventions sur le temps long de leur histoire nous a permis de bien faire ressortir leurs spécificités respectives. De plus, une telle approche ne minore pas pour autant la part des nombreux déterminants structurels et conjoncturels auxquels ces projets sont soumis dans le contexte urbanistique actuel, qualifié par certains d'« urbanisme d'après-crise » [Bourdin, 2014], et dont différents éléments relatifs à leur contenu ainsi qu'à leur devenir nous ont aussi semblé pouvoir témoigner. Ainsi, et en permettant de faire « tenir ensemble » la prise en compte des contextes territoriaux et cultures urbaines locales au sein desquels ces projets d'urbanisme sont élaborés avec celle de leurs modes de conception et contenus effectifs, l'approche par « mise en regard » développée ici nous est, à l'épreuve du terrain et des entretiens menés auprès des acteurs, apparue propice à leur appréhension compréhensive et transversale tout en étant, et du fait des « décentrements » qu'elle implique, aussi à même d'encourager une prise de recul favorable à leur nécessaire analyse critique.

Conclusion générale

Au terme de ces développements au cours desquels il s'est agi d'apporter une diversité de regards et d'éclairages à nos interrogations initiales sur le renouvellement de la place et des fonctions attribuées à la rue au sein de l'urbanisme contemporain, cette conclusion générale visera en premier lieu à revenir sur les principaux résultats issus de cette recherche, au travers de leur confrontation aux hypothèses de départ. Ces retours seront par ailleurs l'occasion d'évoquer différentes pistes révélées par nos analyses. Et, si la plupart de ces ouvertures s'inscriront en continuité assez directe avec nos investigations relatives aux formes prises par les stratégies et projets de recomposition des « rues artérielles » de la ville consolidée, nous chercherons *in fine* à interroger les possibilités de leurs mises en lien avec d'autres réflexions inscrites dans des perspectives de développement métropolitain.

La première hypothèse consistait à considérer que **les récentes évolutions de l'urbanisme induites par la remise en cause du fonctionnalisme et la montée en puissance des problématiques environnementales, se sont accompagnées d'un renouvellement significatif des interactions pensées et produites entre formes urbaines et mobilité dans la ville consolidée, mais dont les grands axes de circulation (ou « rues artérielles ») n'ont qu'assez marginalement été les bénéficiaires**. Principalement explorée dans le cadre de la *Partie 1* de ce travail, celle-ci s'est avérée globalement vérifiée par nos analyses, même s'il demeure néanmoins difficile d'être pleinement affirmatif sur l'ensemble des points contenus. C'est pourquoi nous nous proposons de l'aborder en deux temps distincts, renvoyant aux deux principales propositions qui la composent.

Concernant la première, portant sur l'idée d'une inflexion notable des rapports entre ville et transports induite par les transformations de l'urbanisme ces dernières décennies, nos investigations nous conduisent à rester relativement nuancés dans l'affirmation d'un tel constat. **Des transformations notables au niveau des conditions de prise en charge et d'accueil des différents types de mobilités dans la ville ont en effet pu s'y manifester, traduites par une plus grande variété et mixité dans l'aménagement des espaces publics. Néanmoins, une investigation d'échelle plus globale tend à parallèlement faire émerger le constat inverse d'une forte inertie des référentiels, tant théoriques que techniques, ressortant en particulier de l'analyse des documents de planification des transports urbains élaborés dans les grandes agglomérations françaises**. A ce titre, la mise en regard des modèles techniques sous-jacents à la réalisation des Plans de circulations développés à partir des années 1970 avec ceux aujourd'hui identifiés dans la conception des Plans de déplacements urbains *post*-loi SRU [Hernandez, 2003 ; Brenac *et al.*, 2013] surprend. Alors que l'on aurait pu s'attendre à en voir ressortir des signaux allant dans le sens d'un « changement de paradigme », c'est au contraire le constat d'une forte continuité qui en ressort, tant au niveau des fins poursuivies que dans les modèles spatiaux mobilisés pour leur mise en pratique, et toujours empreints d'un « radio-concentrisme » structurant. Le relatif affinement qui s'est par ailleurs dégagé de cette lecture chronologique des modèles spatiaux identifiés comme sous-jacents à ces diverses générations de plans d'organisation des transports urbains, peut de plus laisser penser que cette organisation territoriale tend non seulement à se rendre plus lisible, mais aussi à se perfectionner au fil de sa progressive mise en application territoriale. De tels travaux ont, avec d'autres, participé à nourrir notre constat d'une remise en cause finalement partielle du modèle fonctionnaliste d'organisation et de structuration du réseau viaire. La mise en œuvre de ces Plans de

circulations que certains ont présentés comme le « passage du schéma fonctionnel au modèle urbain » [Faivre D'Arcier, 1992 : 46], s'est alors aussi traduite par l'avènement d'une dynamique de « retour à la rue » [Charmes, 2005], induisant un certain retournement des échelles de valeurs adossées aux différents types de rues et dont ont plus particulièrement bénéficié les « rues-corridor » de la ville consolidée, dès lors appréhendées comme un patrimoine urbain à protéger de l'automobile. Aussi, et bien que la « boite à outils » associée à la planification des transports urbains ait pu substantiellement évoluer pour s'inscrire dans le registre d'une mobilité dite « durable » [Reigner *et al.*, 2013], une telle perpétuation des modèles techniques développés en vue de concilier attractivité et accessibilité automobile des centres urbains interroge quant à leur capacité à participer à l'avènement d'une ville elle aussi « durable », et pourtant censée devoir se fonder sur des préceptes presque radicalement opposés pour bon nombre de ses penseurs [Wachter, 2004 ; Salat *et al.*, 2011]. En effet, et bien qu'ayant certes introduit des ajustements notables par rapport à d'autres modèles d'inspiration plus « fonctionnaliste » dans leurs rapports à l'existant et à la centralité, ceux-ci demeurent sous-tendus par un même principe de classification des voies, en grande partie hérité des bases théoriques établies par le célèbre rapport *Traffic in Towns* et identifié sous le nom de « hiérarchie viaire conventionnelle ». Ces éléments nous amènent à **la deuxième proposition de cette première hypothèse. Afférente au statut quelque peu « à la marge » des rues artérielles au sein des principales théories et modèles urbanistiques du XX^{ème} siècle, elle s'est quant à elle avérée assez largement vérifiée par nos analyses.**

Les rues artérielles sont en effet apparues constituer un relatif « angle mort » de ces modes fonctionnels de hiérarchisation du réseau viaire. Et, si le « retour à la rue » a certes bien participé de leur revalorisation symbolique en tant qu'expression d'une certaine vision de l'urbanité, celle-ci ne s'est pas nécessairement concrétisée de manière directe et univoque en projets d'aménagements. A l'inverse, et en cohérence avec le postulat d'opposition voire d'incompatibilité entre « vie locale » et « circulation », transversal à la majeure partie des théories urbanistiques formulées au cours du XX^{ème} siècle, les actions et intérêts des acteurs de la fabrique urbaine apparaissent s'être plutôt concentrés sur les entités urbaines situées aux deux extrêmes de la hiérarchie viaire précédemment évoquée ; et à savoir :

- les grandes infrastructures d'inspiration routière dont il s'est d'abord agi d'étendre l'emprise territoriale avant d'aujourd'hui chercher à mieux les intégrer aux tissus urbains pour atténuer leurs « effets de coupure » [Héran, 2011],
- les rues résidentielles de la ville consolidée pour lesquelles la mise en œuvre de dispositifs d'« apaisement » des rapports entre modes doux et automobiles a été entreprise de longue date, et prend, dans les cas les plus radicaux, la forme de la piétonisation.

Entre ces deux extrêmes, les rues artérielles se sont retrouvées confrontées à une pression croissante, d'une part inhérente à l'augmentation physique du nombre de véhicules en circulation dans la ville, et d'autre part renforcée par des modèles d'organisation des circulations leur assignant un rôle de plus en plus clé dans la gestion de ces flux circulatoires intra-urbains. Ces éléments nous ont amenés à avancer l'idée que le relatif « flou conceptuel » dans lequel elles ont pu être inscrites, au regard de leur multifonctionnalité, au sein de la hiérarchie viaire conventionnelle, s'est parallèlement retranscrit en ce que nous avons, en écho, qualifié de « flou projectuel ». A ce titre, le parti pris sous-jacent à notre *Partie 1* et consistant à considérer que **l'attention plus ou moins forte, en matière de planification et d'aménagement d'un réseau viaire, accordée à certaines rues, plus ou moins fortement porteuses des**

« innovations » matérielles et conceptuelles propres à chaque époque, est un bon révélateur de leurs tropismes urbanistiques, s'est révélé pertinent.

Toutefois, et en contrepoint à ces constats « critiques » quant à la réalité du renouvellement des modes d'appréhension et d'organisation du réseau viaire, nous avons parallèlement pu relever un certain nombre de signaux allant dans le sens d'une **reconsidération forte de la multifonctionnalité de la rue et prenant tout particulièrement sens vis-à-vis du statut et de la place actuellement accordés aux grands axes de circulation dans la ville**. L'exploration de leurs potentialités propres à participer à la mise en œuvre effective d'un « refaire la ville sur la ville » au fil de leurs réaménagements, a donc quant à elle plus directement renvoyé à notre seconde hypothèse de départ.

Elle énonçait que, **le recours progressif aux démarches de projet dans l'aménagement des rues artérielles a participé d'un renouvellement significatif de leurs rôles et fonctions, traduit par l'émergence d'opérations novatrices, et ouvrant à des perspectives de recompositions potentiellement plus « durables » des territoires urbains par les espaces publics**. Cette seconde hypothèse a pour sa part été principalement explorée par l'analyse empirique de deux cas d'études de réaménagement de rues artérielles, constitués des projets d'*High Street 2012* à Londres et de la rue Garibaldi à Lyon. Dans cette optique, et associé à la grille de lecture par typologie de « liens urbains » ressortie de notre état de l'art, le dispositif méthodologique de mise en regard développé dans cette seconde partie a eu pour principal objectif de nous permettre d'**interroger, au prisme de ces deux cas d'études et en lien avec les objectifs plus stratégiques auxquels ils participent au sein de leurs agglomérations respectives**, **les contenus de projets opérationnels prenant actuellement pour objet ces grands axes de circulation.**

La première phase du projet de la rue Garibaldi qu'il nous a plus spécifiquement été donné d'étudier a ainsi consisté en une conséquente recomposition des formes de liens « physiques » permis par cet axe. Traduite par la complète reconfiguration de son profil en travers, dont un des éléments forts a consisté en la remise à niveau de ses anciennes trémies, elle a visé à favoriser l'épanouissement d'une plus grande diversité des modes de transports amenés à emprunter cet axe. A cette reconfiguration des espaces alloués à la circulation des modes de transports en vue de faciliter la traversée tant longitudinale que transversale de cet axe, ce projet s'est par ailleurs doublé d'un positionnement fort sur les enjeux d'intégration de la nature en ville et sur la diversité des services écosystémiques qui peuvent lui être associés.

Ces interventions assez directement inscrites dans deux des différents types de « liens », « physiques » et « de nature », que les rues artérielles peuvent potentiellement participer à renforcer ou générer, ont par ailleurs été aussi traitées dans le cadre du projet d'*High Street 2012*. Néanmoins, les interventions adossées à ce second projet se sont pour leur part caractérisées par leur forte attention à la profondeur patrimoniale de cet axe qu'il s'est dès lors agi de révéler et de célébrer pour permettre sa (re)connaissance symbolique en tant qu'axe historique du développement londonien mais aussi, et surtout, en tant qu'entité urbaine à part entière. Et même si ce projet s'est accompagné de la transformation physique d'un certain nombre d'espaces principalement situés autour de l'axe, il semble néanmoins difficile de le restreindre à ces seuls objectifs de reconfiguration matérielle, tant l'enjeu de la prise en compte des deux autres types de « liens » préalablement identifiés, « socio-économiques » et « symboliques », lui apparaît indissociables.

Par cela, et au prisme de ces deux cas d'études, nous avons pu faire le constat de **l'extrême diversité des objectifs ainsi que des formes données aux projets actuellement développés sur ces axes. Ceux-ci ne peuvent donc clairement pas être réduits à leur seul volet transports et déplacements qui tend bien souvent, et à juste titre, à focaliser l'attention, en ce qu'il constitue un enjeu majeur pour leur adoption et future concrétisation, parallèlement aux questions financières.**

L'approche de tels projets par ce seul angle ne suffit donc pas à épuiser les potentialités de recompositions urbaines pour lesquelles ces réaménagements de rues artérielles peuvent effectivement être mobilisés. Le projet d'*High Street 2012* a ainsi montré qu'il apparaît tout à fait envisageable de proposer des transformations substantielles du cadre de vie offerts par ces axes sans nécessairement passer par une réduction drastique de la place laissée aux flux circulatoires motorisés qui y prennent part. Toutefois, et dans une telle optique, les emprises initialement allouées et disponibles aux deux usages « transports » et « espaces publics » demeurent d'une importance cruciale. Nos observations apparaissent en cela concordantes avec un certain nombre d'autres travaux et en particulier ceux d'Einar Lillebye, démontrant que la prise en compte de la donnée « volume des flux circulatoires motorisés » ne peut être appréhendée en soi à l'échelle d'une rue, mais nécessite d'être replacée dans le cadre de l'environnement dans lequel elle intervient [Lillebye, 2007]. **Alors, et peut-être plus encore qu'un renouvellement des regards portés sur ces axes dans le cadre d'une réinterrogation plus générale de la place accordée à l'automobile dans la ville, c'est finalement aussi à un renouvellement des ambitions, plus plurielles et composites qui leur sont associées, auquel nous avons été confrontés au travers de nos études de cas.** L'ensemble de ces constats nous amène à **confirmer la proposition de notre seconde hypothèse, relative à une augmentation du champ des possibles programmatiques et projectuels liée à la plus forte intégration de ces rues artérielles au champ des démarches de projet**.

Partiellement vérifiée, différents points contenus dans celle-ci restent néanmoins à interroger, à commencer par **le caractère plus ou moins « novateur » pouvant rétrospectivement être associé à ces deux projets, et qui ouvre plus largement à leur capacité à témoigner de l'émergence de nouveaux modes d'intervention sur le réseau viaire dans leur agglomération respective.**

Pour traiter cette question, il convient tout d'abord de préciser ce que peut ici recouvrir cette notion, et dont les relations avec les démarches dites « de projet » en urbanisme ont par ailleurs fait l'objet de travaux récents sur lesquels nous nous appuierons [Arab, 2014]. Nadia Arab propose ainsi de considérer que, de manière générale, « l'innovation dans le projet d'urbanisme revient à élaborer et à matérialiser des projets en rupture avec l'existant » [Arab, 2014 : 161]. Si ces deux notions peuvent alors apparaître comme entretenant de fait des liens presque « consubstantiels », le contenu des démarches auxquelles elles donnent lieu peut néanmoins être distingué sur une échelle de valeur relative à leur plus faible ou forte inventivité, suivant qu'il s'agit « d'une situation de conception innovante ou d'une situation de conception routinière » [Arab, 2014 : 128].

A ce titre, un élément plus particulièrement ressorti des entretiens menés nous semble plaider en faveur du fait que ces deux projets ont plutôt relevé du registre de la « conception innovante ». A la question de savoir quels avaient pu être leurs « projets-références », il s'est en effet avéré que la quasi-totalité des personnes avec lesquelles nous nous sommes entretenus n'ont pas été en mesure de fournir de réponses relevant des mêmes registres d'interventions et d'« ambitions » que les deux opérations

étudiées. Ainsi, et lorsque des projets ont effectivement été cités, ils l'ont généralement été par des concepteurs ayant remobilisé des éléments d'aménagement d'espaces publics antérieurs auxquels ceux-ci avaient pris part mais ne renvoyant toutefois pas au registre des grands axes de circulation.

Aux yeux de leurs parties prenantes, ces deux opérations ne s'apparentent donc pas *a priori* à ce qui relèverait d'une conception « routinière », où ceux-ci ne constitueraient qu'une simple « variante dans le cadre d'un modèle dominant » [Arab, 2014 : 125]. En outre, elles ne paraissent pas non plus s'inscrire dans une « lignée d'aménagement », et que Nadia Arab considère comme relevant généralement, et « en première approximation […] de la faible inventivité même si la singularité reste une constante irréductible » [Arab, 2014 : 119]. **Ce caractère « innovant » alors attribuables à ces deux projets peut apparaître en retour comme ayant été directement induit par l'élargissement constaté du champ des possibles projectuels auxquels les rues artérielles tendent actuellement à être associées au sein de la fabrique urbaine contemporaine**.

Par ailleurs, et concernant alors la capacité de ces deux projets à se faire l'amorce d'autres formes de transformations spatiales qui en reprendraient certains éléments, tant d'aménagement que de méthode, nous pouvons faire état du constat que, malgré certains changements conjoncturels de nature à fortement différer voire remettre en cause certains projets d'aménagements, pour la rue Garibaldi, la relative « réussite » associée à la première phase a pu participer à favoriser le déclenchement de la suivante. Dans le même ordre d'idée, et concernant *HS2012*, un certain nombre d'éléments proposés dans le cadre de la *Vision Study* initiale et n'ayant pu être développés ou réalisés dans le cadre de ce projet, ont depuis été reposés dans d'autres perspectives opérationnelles.

Si le faible recul temporel dont nous disposons ne permet donc pas d'être pleinement en mesure d'apporter de réponses directes et univoques à la question du potentiel de diffusion de ces deux projets au sein de leurs agglomérations, nous avons toutefois constaté leur forte diffusion en tant qu'exemple de « bonne pratique » au sein de diverses publications et guides techniques institutionnels. Ceci peut permettre d'augurer d'un possible « essaimage » des éléments ainsi mis en avant à de futures réalisations, et relevant du champ technique de l'aménagement ou de la démarche de projet en elle-même.

Néanmoins, un certain nombre de signaux relatifs aux diminutions des marges de manœuvre financières des collectivités locales nous sont apparus au cours des analyses de ces projets. Ces perspectives interrogent alors la propension de ces agglomérations à porter la diffusion et le renouvellement de tels projets, dont le caractère à certains égards « expérimental » augmente nécessairement leur part inhérente et incompressible d'incertitude(s).

Mais, et plus vraisemblablement peut-être, cette tendance à la réduction des capacités financières allouées à l'élaboration de tels projet, pourrait aussi donner lieu à l'émergence de nouvelles formes d'interventions sur ces grands axes que le projet d'*HS2012* nous a en particulier semblé pouvoir préfigurer : moins « lourdes » dans leurs déroulés et contenus, et en cela plus inscrites dans un champ que l'on pourrait qualifier d'« amélioration incrémentale de l'ordinaire urbain ». Par ailleurs, ce dernier exemple a montré qu'une telle mise en œuvre n'est pas nécessairement synonyme d'une « dilution » des démarches de projet au profit d'approches plus « routinières » et dénuées d'inventivité.

Dans cette perspective, la recherche de l'innovation comme « valeur » ou « fin en soi » dans les réponses matérielles apportées [Arab, 2014 : 166-167] pourrait alors tendre à substantiellement se

réduire (et quitte à ce qu'elle puisse se retrouver ailleurs, que ce soit dans les modes de communication développés autour des projets ou d'association des populations à ceux-ci), et cela au profit des approches peut-être plus modestement « circonstanciées ». Il ne serait néanmoins pas souhaitable pour autant que ces dernières demeurent cantonnées à une seule logique de réponse à la demande sociale du moment ou à de simples remises en l'état, mais participent au contraire à la préfiguration comme à l'accompagnement d'usages et pratiques émergents. En effet, et comme cela a pu être mis en évidence par ailleurs et dans d'autres contextes, les opportunités d'intervention majeures sur ces grands axes ne s'avèrent finalement pas si fréquentes, et nécessitent donc d'être investies dans une optique stratégique et prospective :

"*Opportunity to change the structure of a given street in a major way comes up only once every 60 or 70 years. Therefore, each chance needs to be seized and resources put to trying to re-build it in line with the emerging vision, not the one that has expired*" [Hess et Milroy, 2006 : 80].

Ce serait alors peut-être du côté de la recherche de modes de mises en tension et en lien entre des opérations inscrites dans le registre de l'amélioration de l'ordinaire urbain - majoritairement internalisées et dont le principal écueil serait alors celui de la « routine » - et des démarches de projet plus « ouvertes » - mais dont le travers serait à l'opposé d'être porteuses d'une recherche permanente de « distinction » - que pourrait ainsi être contenu le risque commun à chacune de ces actions d'une perte de vue de l'ensemble des opportunités qu'elles peuvent permettre à moyen et long termes[475].

La dernière proposition contenue dans notre seconde hypothèse portait sur **les liens entretenus entre ces projets de réaménagements de rues artérielles et des perspectives émergentes de recomposition plus « durables » des territoires urbains**. Les différentes analyses développées au cours des *Chapitres 5* et *6* ont pu nous permettre d'avancer le fait que ces deux projets ont, **chacun à leur manière, bien participé d'une recomposition physique et symbolique effective allant dans le sens du « durable » au sein de leurs territorialités propres, et dont l'étendue demeure alors plus ou moins restreinte au « périmètre d'intervention » qui leur a été initialement assigné. Ils se sont par ailleurs accompagnés, au sein de leurs agglomérations respectives, de l'apparition de nouveaux documents-cadres prospectifs et ambitionnant de proposer de nouvelles formes de classification viaire, plus à même de refléter la diversité des rôles et fonctions que peuvent assurer les grands axes structurants dans la ville. Et, bien que variant assez fortement dans leurs formes, statuts, et degrés de diffusion, ces documents stratégiques témoignent d'une volonté tangible à Londres comme à Lyon, de tendre vers une meilleure prise en compte des articulations permises par le double statut d'espaces publics et de grands axes de circulation caractéristiques des rues artérielles.**

D'autre part, et pour maintenant ouvrir le propos au-delà du seul champ des deux agglomérations de nos études de cas, il semblerait plus largement que de telles démarches cherchant à associer la trame existante des grands axes à une structuration urbaine projetée et des usages futurs, et qui relèverait donc du registre déjà évoqué en introduction d'une fabrication des territoires par

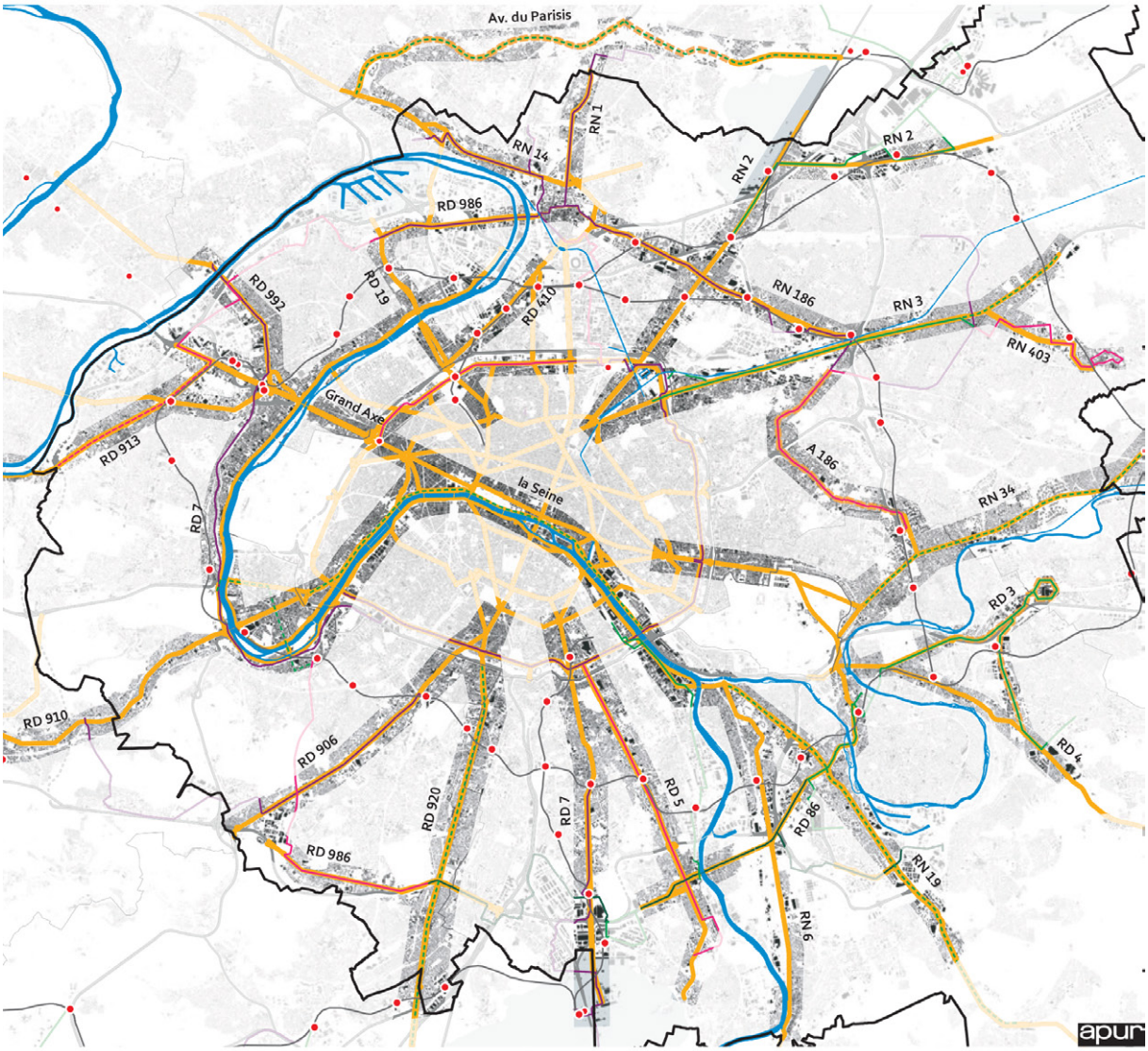
[475] Dans une telle optique où l'enjeu pour les collectivités locales consisterait alors à développer de nouvelles formes d'équilibre et d'articulation entre ces deux logiques d'interventions sur leur réseau viaire, les historiques relatifs à la constitution des politiques lyonnaises et barcelonaises d'espaces publics précédemment évoquées, nous semblent alors demeurer porteurs d'enseignements précieux pour permettre d'identifier les potentiels ressorts à mobiliser en vue d'atteindre ces points d'équilibre.

« cooptation », demeurent loin de leur être exclusives, et se retrouvent sous diverses formes dans d'autres grandes villes européennes. Ainsi, et bien que nous ayons fait le choix initial de ne pas la sélectionner comme territoire d'études, il apparaît que l'agglomération parisienne a depuis amorcé, sous l'impulsion de son agence d'urbanisme, l'APUR, un important et stimulant travail de réflexion sur le devenir de l'ensemble de son réseau viaire dans une perspective de construction métropolitaine.

Présentée comme axée autour de la question de la « trame viaire du cœur d'agglomération », la réflexion développée n'en a pas moins été positionnée au sein d'un périmètre correspondant à celui de la métropole du Grand Paris, et a alors conduit à l'association de nombreux partenaires institutionnels, et notamment les gestionnaires des différentes entités constitutives d'un tel réseau. Partant du constat d'une « nécessité de connaître et de comprendre les évolutions de la trame viaire au regard des objectifs de qualité de l'air et de densification de la métropole, mais aussi de l'évolution de la mobilité et du besoin d'accompagner la dynamique du plan de mobilisation des transports » [APUR, 2015 : 7], cette démarche lancée en 2012 s'est déroulée en différentes phases. Elle s'est entamée par la réalisation d'un diagnostic partagé et a par la suite ouvert à la constitution de différents ateliers de travail prospectifs et orientés autour des différentes pistes stratégiques ainsi identifiées. Afin d'offrir une base de réflexion commune aux différents partenaires associés à cette démarche, celle-ci a aussi inclus la proposition d'un mode de hiérarchisation des voies pouvant faire sens à une telle échelle. La classification qui en a résulté a été structurée en quatre niveaux distincts : « les voies du réseau magistral » correspondant aux autoroutes et voies rapides, « les voies majeures », « les voies structurantes secondaires », et enfin, « les voies locales » [APUR, 2015 : 4].

Si les deux premiers niveaux cités ont fait l'objet d'un travail spécifique, ce sont en particulier les développements auxquels a donné lieu le second, portant sur les « voies majeures » qui nous intéressent ici. Explorées dans le cadre des ateliers en tant que potentiels supports à de futurs « boulevards de la métropole », celles-ci se sont vues représentées au travers de cartographies évocatrices les mettant en lien avec un certain nombre d'autres projets plus spécifiquement orientés transports et déplacements (au premier rang desquels figure le Grand Paris Express) (cf. *Figure 217*). Quatre grands enjeux ont été associés à l'avènement de ces nouvelles entités, et définies comme un « repère dans le territoire, offrant un espace de mobilité apaisé et attractif dans une continuité urbaine, paysagère et fonctionnelle » : « La « réparation », passer de la route à la rue », « Des lieux d'usages et d'appropriations collectives », « L'urbanisation des boulevards et la fabrique d'un paysage » et enfin « La généralisation du mode-projet dans la reconquête des grands tracés » [APUR, 2015 : 47]. De ceux-ci ressortent indéniablement de nombreux parallèles avec les différentes thématiques que nous-mêmes avons été amenés à aborder tout au long de ce travail, et en particulier au travers de l'analyse croisée des deux cas d'études de la rue Garibaldi et d'*High Street 2012.*

L'arrivée de nombreux projets de transports et de gares du Grand Paris implique de penser les boulevards de la métropole dans leur ensemble



Les grands tracés structurants en lien avec les projets de transport

- Grands tracés structurants
- Grands tracés structurants en projet
- La Seine, la Marne, les canaux
- Gares RER/GPE en projet
- TCSP existants
- TCSP en projet
- TCSP en réflexion
- Tramway existant
- Tramway en projet
- Tramway en réflexion

Figure 217 : Plan développé dans le cadre des ateliers menés par l'APUR autour du thème des « boulevards de la métropole » et croisant les territorialités réticulaires associées aux grands tracés structurants identifiés avec les différents projets de transports existants ou à venir [APUR, 2015 : 6].

Sans chercher à aller dans le détail de la manière dont ces différents axes stratégiques y sont déclinés, c'est plus particulièrement la justification donnée à l'amorce d'un travail dédié à ces « boulevards de la métropole », et associant dans leur dessin les rues artérielles de la ville consolidée, dont les boulevards haussmanniens, avec leurs extensions métropolitaines, anciennes voies royales et

routes nationales qui nous a tout particulièrement interpellés. La note publiée par l'APUR pour rendre compte du travail spécifiquement opéré lors de cet atelier, avance en effet qu'« avec l'arrivée de nombreux projets de transport et d'aménagement, les tracés fondateurs des anciennes routes nationales et voies royales s'imposent comme des leviers majeurs pour organiser les territoires et construire l'identité de la métropole » [APUR, 2015 : 47; c'est nous qui soulignons].

C'est sur la base de ces deux ambitions directement associées au réseau des « boulevards de la métropole » que nous nous proposons de véritablement conclure notre recherche. En guise d'ouverture finale, il s'agira dès lors de chercher à mettre en lien nos analyses des recompositions pensées et produites des rues artérielles dans la ville consolidée, avec ces réflexions entreprises sur les rôles et fonctions qui pourraient plus généralement être associés aux grands tracés dans une optique de structuration physique et symbolique des territoires métropolitains.

En préalable et pour accompagner un tel saut d'échelle, les perspectives explorées par Antoine Brès en faveur d'une déclinaison à la fois plus réticulaire et territorialement étendue de ce qui apparaît généralement entendu au travers de la notion de « renouvellement urbain », nous ont semblé pouvoir offrir une base intellectuelle aussi solide qu'appropriée :

« Ainsi, et au-delà du mot d'ordre de « construire la ville sur la ville » […], celui de « faire le territoire sur le territoire » paraît davantage d'actualité. Ce qui est encouragé au plan de l'occupation de l'espace à travers le développement de la densité et/ou de la mixité fonctionnelle, dans une perspective d'« intensification urbaine », doit l'être également dans l'usage des infrastructures. Cela signifie notamment « faire les réseaux sur les réseaux » et encourager en particulier une prise en compte des grands réseaux comme « capital technique » à valoriser, et qui conduit en particulier à leur réappropriation par le local au service d'une recomposition des territoires, sans pour autant nier leur fonctionnalité à grande échelle » [Brès, 2015 : 129].

De fait, si les territoires se renouvellent eux aussi en lien et au rythme des recompositions des réseaux qui les traversent et les font vivre, certains enjeux que nous avons eu tendance à présenter comme relativement afférents à la ville consolidée ne lui apparaissent dès lors plus aussi spécifiques, en particulier en ce qui concerne les enjeux liés à la diversification ainsi qu'à l'« intensification » des différents usages dont le réseau viaire constitue le support. Plus encore, nous postulons que les expériences acquises en matière du « refaire la ville sur la ville » ont, de par leur nombre et le recul dont on dispose à leur égard, nécessairement des enseignements à apporter dans la perspective plus émergente d'un « refaire le territoire sur le territoire » par la recomposition de ses infrastructures ; et au sein desquelles le réseau viaire occupe un rôle clé en tant que condition presque *sine qua non* de leur urbanisation.

En effet, et à l'heure où l'avènement du modèle d'inspiration « rhénane » de structuration de la métropole polycentrique par les transports en commun ambitionné par la plupart des documents de planification actuels relève encore de l'horizon lointain, les grands tracés qui la parcourent, demeurent et demeureront encore vraisemblablement quelques temps, les supports privilégiés d'une grande partie des flux de personnes et de biens qui s'y opèrent chaque jour. De fait, et dans une perspective plus proche

de ce que David Mangin qualifie d'« urbanisme du possible »[476], l'aménagement de ces grands tracés constitue un levier de première importance en vue de d'ores et déjà pouvoir influer sur la diversité de l'offre de mobilité à la disposition des métropolitains, en complément à l'arrivée progressive des nouvelles lignes structurantes de transports en commun. Cependant, et même dans l'hypothèse d'un déploiement massif de ces dernières et parvenant à relier entre elles les différentes îles de ces archipels métropolitains projetés par ce référentiel transversal, les populations qui auront fait le choix (contraint ou non) de rester sur ses rivages demeureront vraisemblablement toujours à l'écart de leur desserte. Pour ces dernières le réseau viaire restera quoiqu'il en soit, et faute d'alternatives crédibles en l'état, le principal support de mobilité à leur disposition. Il devra néanmoins, et dans une logique « d'urbain de toutes les alternatives de déplacements » [Brès, 2015 : 129], s'ouvrir à d'autres modes de transports, au-delà d'un tout-voiture trop enfermant. Actant le fait que la voiture a encore de beaux jours devant elle, l'aménagement des voies constitue alors un levier de première importance pour agir dans un tel sens.

En écho avec les préoccupations déjà visibles dans le Plan d'aménagement de la Côte Varoise réalisé par Henri Prost entre 1922 et 1939, c'est certainement du côté des processus ayant présidé à la constitution progressive des rues artérielles dans la ville désormais consolidée, que peuvent d'ores et déjà être recherchées des alternatives immédiates et éprouvées pour augmenter le champ des possibles des mobilités métropolitaines. De telles réflexions nous amènent à considérer que composer des territoires durables c'est peut-être déjà en premier lieu, être attentif à ne pas obérer des possibilités permettant aux voies qui entremêlent les circulations et favorisent leurs frottements avec les territorialités qui les accueillent, de se voir réinterprétées sous des formes diverses et concordantes avec leur grande variété. De fait, l'intégration des logiques d'aménagements viaires, en tant qu'opérateur privilégié de la fabrique urbaine, aux réflexions actuellement développées autour de l'articulation entre urbanisme et transports apparait cruciale. **Plus largement, chaque opportunité de transformation, majeure ou non, de ces grands axes, et quel qu'en soit leur degré d'urbanisation, implique que son contenu programmatique et projectuel soit, au-delà de la pertinence immédiate des réponses techniques proposées, systématiquement pensé en adéquation avec une stratégie et une vision territoriale plus large qu'ils peuvent en retour participer à rendre matériellement et symboliquement tangible pour l'ensemble des métropolitains.**

Et, en complément de cette propension propre aux axes structurants à ainsi réinventer leurs rapports aux flux et aux territorialités dans la durée, on peut dès lors plus largement s'interroger sur les modalités de participation de ces grands tracés à l'affirmation identitaire de ces entités territoriales, non plus seulement vécues, mais aussi désormais institutionnellement constituées par les nouvelles métropoles. C'était d'ailleurs déjà vis-à-vis de celles-ci que Kevin Lynch positionnait en 1961, l'enjeu principal de son travail sur les éléments constitutifs de l'imagibilité des territoires urbains :

« La taille croissante de nos grandes métropoles, et la vitesse avec laquelle nous les parcourons soulèvent beaucoup de problèmes nouveaux pour la perception. La région métropolitaine est aujourd'hui l'unité fonctionnelle de notre environnement, et il est désirable que cette unité fonctionnelle puisse être identifiée et structurée par ses habitants. Les nouveaux moyens de communication qui nous permettent de vivre et de travailler dans une aussi vaste région d'interdépendance, pourraient aussi nous

[476] Et qu'il propose ainsi de rechercher « dans l'optimisation des contraintes de déplacements et dans l'invention de formes urbaines moins productrices de dépendance automobile et d'enclavements » [Mangin, 2004 : 319].

permettre de rendre notre image proportionnée à notre expérience. De tels sauts vers des niveaux supérieurs d'attention se sont produits dans le passé, en même temps que l'organisation fonctionnelle de la ville subissait elle-même des mutations » [Lynch, 1998 : 131-132].

Ressort de cette citation le fait que l'importance conférée à une bonne « imagibilité » de tels territoires ne s'inscrit pas seulement pour Kevin Lynch dans une seule finalité d'amélioration des capacités d'orientation des citadins mais également dans une perspective de participation à l'émergence d'un sentiment d'appartenance à ces nouvelles territorialités. La possibilité ainsi offerte aux populations de développer une compréhension globale de la composition métropolitaine constitue un enjeu d'échelle inédite, et pour lequel les voies de circulation s'avèrent jouer un rôle majeur.

Alors que la question des supports identitaires propres à ces nouveaux échelons territoriaux recommence à être posée, la question des liens entre imagibilité et identité pourraient revenir sur le devant de la scène dans les années à venir, en écho aux travaux de l'APUR évoquées. En réponse, un certain nombre de réflexions tendent à mettre en avant le fait que désormais, « les limites identitaires sont moins celles des lieux que celles des flux » [De Portzamparc, 2013 : 16]. Dans une telle perspective, il semblerait alors bien qu'en tant qu'ancrage physique durable relevant d'une certaine intelligence du site, la prise en compte des grands tracés, urbains ou non, ait un rôle de choix à jouer. Un tel positionnement renvoie par ailleurs plus largement aux perspectives méthodologiques ouvertes par Bruno Latour lorsqu'il constate que « quand on parle de mobilité accrue, de civilisation de la vitesse, on tend à ne concentrer son attention que sur le mobile qui se déplace et pas du tout sur l'ensemble du système pour lequel le mobile n'est que l'élément final » [Latour, 2009 : 9]. **Il sera alors intéressant de suivre la manière dont les rues artérielles et leurs prolongements métropolitains se verront mobilisés, en tant que représentants de la famille des « grands tracés urbains », dans les documents stratégiques ou de planification et investis opérationnellement par les institutions en charge de ces nouvelles entités territoriales, en tant que leviers privilégiés d'une mise en scène de nouvelles représentations associées aux territoires « métropolisés ».**

De par leur capacité à accompagner les évolutions du fonctionnement d'un territoire ainsi qu'à s'y ancrer de manière « durable », les rues artérielles s'apparentent dès lors à des voies de liaison effectives entre les temps et les échelles de l'urbain. En effet, leur appartenance à la famille des grands tracés les amène à participer à la compréhension d'ensemble de réalités urbaines en perpétuelle évolution. Une telle filiation invite à réinterpréter, dans une perspective spatiale plus large, les modalités de participation de ces grands axes de circulation à la structuration et aux recompositions de la ville consolidée. Gageons ainsi que les expériences acquises en la matière puissent venir nourrir les réflexions contemporaines sur les contributions matérielles et symboliques, à la fabrique des nouvelles entités métropolitaines, de ces rues et de leurs divers prolongements.

Bibliographie

Nota : L'adoption d'une organisation bibliographique suivant un classement purement alphabétique découle d'une volonté de privilégier, à une structuration plus « raisonnée » par grands thèmes ou statut des sources mobilisées, l'aisance et la facilité des allers-retours avec les références insérées au corps de cette thèse.

ABERCROMBIE Patrick et FORSHAW John Henry, 1943, *County of London plan*, Londres, Macmillan.

ACADEMIE FRANÇAISE, 1992, « Pittoresque », *Dictionnaire de l'Académie Française, 9ème édition, version informatisée* : n.p.

AGENCE D'URBANISME POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE, 2011, « *Les liens urbains de l'agglomération lyonnaise* », Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Lyon.

AGENCE D'URBANISME POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE et SYTRAL, 2013a, « *Suivi évaluatif du PDU. La maîtrise du trafic automobile* », Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Lyon.

AGENCE D'URBANISME POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE et SYTRAL, 2013b, « *Suivi évaluatif du PDU. Le partage de la voirie* », Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Lyon.

ALAN BAXTER & ASSOCIATES, 1998, « *Places, Streets and Movement. A companion guide to Design Bulletin 32* », DETR, Londres.

ALEXANDER Anthony, 2009, *Britain's New Towns: Garden Cities to Sustainable Communities*, Londres, Routledge.

ALEXANDER Christopher, 1967, « Une ville n'est pas un arbre », *Architecture, Mouvement, Continuité*, n° 1 : 3-11.

ALEXANDER Christopher, 1971, *De la synthèse de la forme : essai*, Paris, Dunod.

ALEXANDER Christopher, ISHIKAWA Sara, et SILVERSTEIN Murray, 1977, *A pattern language: towns, buildings, construction*, New York, Oxford University Press.

ALLAIN Rémy, 2004, *Morphologie urbaine : géographie, aménagement et architecture de la ville*, Paris, Armand Colin.

ALONZO Eric, 2013, *L'Architecture de la voie : histoire et théories*, Thèse de doctorat en architecture, Université Paris-Est, Paris.

APPERT Manuel, 2005, *Coordination des transports et de l'occupation de l'espace pour réduire la dépendance automobile dans la région métropolitaine de Londres*, Thèse de doctorat en géographie, Université Paul Valéry, Montpellier.

APPERT Manuel, 2012, « Les JO 2012 à Londres : un grand événement alibi du renouvellement urbain à l'est de la capitale », *Géoconfluences* : n.p.

APPERT Manuel, BAILONI Mark, et PAPIN Delphine, 2012, *Atlas de Londres*, Paris, Autrement.

APPLEYARD Donald, 1981, *Livable streets*, Berkeley, University of California Press.

APPLEYARD Donald et LINTELL Mark, 1972, « The Environmental Quality of City Streets: The Residents' Viewpoint », *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 38, n° 2 : 84-101.

APPLEYARD Donald, LYNCH Kevin, et MYER John Randolph, 1964, *The view from the road*, Cambridge, MIT Press.

APUR, 2015, « *Les boulevards de la métropole, une transformation engagée. Synthèse de l'atelier du 28 mai 2015* », Atelier Parisien d'Urbanisme, Paris.

ARAB Nadia, 2004, *L'activité de projet dans l'aménagement urbain : processus d'élaboration et modes de pilotage : Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier.*, Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris.

ARAB Nadia, 2007, « Activité de projet et aménagement urbain : les sciences de gestion à l'épreuve de l'urbanisme », *Management et Avenir*, vol. 12, n° 2 : 147-164.

ARAB Nadia, 2014, *L'urbanisme en action. Pratiques et innovations*, Habilitation à diriger des recherches en aménagement et urbanisme, Université Paris-Est, Paris.

ARCHIVES MUNICIPALES DE LYON (dir.), 1999, *Forma urbis. Les plans généraux de Lyon, XVIe-XXe siècle*, Lyon, Archives municipales de Lyon.

ARNOLD Françoise, 2001, « Passer de la route à la rue. Deux opérations pilotes en région parisienne », *Le Moniteur*, n° 5081 : 66-68.

ARNOULD Paul, LE LAY Yves-François, DODANE Clément, et MELIANI Inès, 2011, « La nature en ville : l'improbable biodiversité », *Géographie, économie, société*, vol. 13, n° 1 : 45-68.

ASCHER François, 1995, *Métapolis ou L'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.

ASCHER François, 2001, « La nouvelle révolution urbaine : de la planification au management stratégique urbain », *in* Ariella Masboungi (dir.), *Fabriquer la ville. Outils et méthodes : les aménageurs proposent*, Paris, La Documentation française : 21-32.

ASCHER François, 2004, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

ASCHER François, 2007a, « Le double partage de la rue », *in* François Ascher et Mireille Apel-Muller (dir.), *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert : 24-31.

ASCHER François, 2007b, « La rue de tous les usages », *in* François Ascher et Mireille Apel-Muller (dir.), *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert : 142-163.

ASCHER François et APEL-MULLER Mireille, 2007a, « Introduction », *in* François Ascher et Mireille Apel-Muller (dir.), *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert : 16-21.

ASCHER François et APEL-MULLER Mireille (dir.), 2007b, *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert.

ASSOCIATION POUR L'ART URBAIN et ANTONI Robert-Max, 2010, *Vocabulaire français de l'art urbain*, Lyon, Editions du CERTU.

ATELIER MARGUERIT ET AL., 2013, « *Réaménagement de la rue Garibaldi* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

ATELIER MARGUERIT ET AL., 2014, « *Aménagement de la rue Garibaldi. Carnet botanique* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

ATELIER MARGUERIT ET AL., 2015, « *Gerland, un quartier habité, cultivé, actif. Du Plan stratégique au Plan guide et aux Plans d'aménagement des secteurs* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

ATELIER PARISIEN D'URBANISME, 2015, « *L'Evolution des voies rapides et des autoroutes urbaines du Grand Paris – Étude sur la trame viaire du cœur d'agglomération* », APUR, Paris.

AUC, 2015, « *Plan de référence V2* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

AUTRAN Stéphane, 2004, *Les infrastructures vertes à l'épreuve des plans d'urbanisme : l'agglomération lyonnaise, la construction d'une stratégie*, Lyon, Editions du CERTU.

AUTRAN Stéphane, 2008a, « *Imaginer un métro pour Lyon. Des études préliminaires à l'inauguration de la première ligne, 1960-1978* », Communauté urbaine du Grand Lyon / Millénaire 3, Lyon.

AUTRAN Stéphane, 2008b, « *Le quartier de la Part-Dieu à Lyon. L'invention d'un centre-ville, 1960-1980* », Communauté urbaine du Grand Lyon / Millénaire 3, Lyon.

AWOFOLAJU Tunde et HARPER Paul, 2013, « High Street 2012: Celebrating a Great London High Street », *Urban Design*, n° 125 : 35-37.

AYGUAVIVES Pancho, 1979, « Pour un retour à la rue en ville nouvelle », *Techniques et Architectures*, n° 323 : 64-67.

AZEMA Jean-Louis, 2001, « L'expérience lyonnaise, la naissance d'une organisation », *in* Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes : 185-198.

BARDET Fabrice et HEALY Aisling, 2015, « Les acteurs urbains et les promesses des palmarès internationaux des villes. Lyon à la conquête du « Top 15 » européen », *Métropoles*, n° 16 : n.p.

BAUDIN Gérard et GENESTIER Philippe, 2008, « La ville : objet de connaissance, objet de discours, objet d'action ? », *Annales de la recherche urbaine*, n° 104 : 175-181.

BEAUDET Gérard et WOLFF Pauline, 2012, « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité. », *VertigO*, n° Hors-série 11 : n.p.

BELLEFLEUR Olivier et GAGNON François, 2011, « *L'apaisement de la circulation motorisée : un concept équivoque* », Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et le santé, Institut national de santé publique du Québec, Montréal.

BELLEFLEUR Olivier et GAGNON François, 2012, « *Apaisement de la circulation urbaine et santé: revue de littérature* », Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et le santé, Institut national de santé publique du Québec, Montréal.

BERNIE-BOISSARD Catherine et VOLLE Jean-Paul, 1993, « Modernité et requalification des espaces internes à Nîmes », *in* Carles Carreras, Guy Jalabert, et Christiane Thouzellier (dir.), *Villes et Territoires, Restructurations urbaines*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail : 267-282.

BERTONCELLO Brigitte, HERNANDEZ Frédérique, et BERTONI Angelo, 2013, « L'accueil du piéton dans les espaces publics du centre-ville de Marseille : discours, pratiques, actions », *RTS : Recherche transports sécurité*, vol. 2013, n° 4 : 267-278.

BESSE Jean-Marc, 2009, *Le goût du monde : exercices de paysage*, Arles, Actes Sud.

BETIN Christophe, 2001, « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon », *Géocarrefour*, vol. 76, n° 1 : 47-54.

BEUCHER Stéphanie, 2009, « Londres 2012, événement phare ou projet de ville durable ? », *Bulletin de l'Association de géographes français*, vol. 86, n° 3 : 312-323.

BIDDULPH Mike, 2007, *Introduction to residential layout*, Oxford, Elsevier.

BIDOU-ZACHARIASEN Catherine (dir.), 2003, *Retours en ville : des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres*, Paris, Descartes.

BIDOU-ZACHARIASEN Catherine et GIGLIA Angela, 2012, « Éditorial : Vers la ville « insulaire » ? Tendances globales, effets locaux », *Espaces et sociétés*, n° 150 : 7-14.

BLONDEL Alain et SULLY JAULMES Laurent, 2007, *Un siècle passe*, Paris, Dominique Carré.

BOHIGAS Oriol, 1979, « la rue, conservatisme rétrograde ou incitation progressiste », *Techniques et Architectures*, n° 323 : 32.

BOINO Paul (dir.), 2009, *Lyon, la production de la ville*, Marseille, Parenthèses.

BONANOMI Lydia, 1990, *Le temps des rues. Vers un nouvel aménagement de l'espace rue*, Lausanne, IREC / EPFL.

BONILLA Mario, 1997, « Ville et architecture : dernières nouvelles de Barcelone », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 72, n° 2 : 93-101.

BONILLO Jean-Lucien, BORRUEY René, GRAFF Philippe, et SAVIGNAT Jean-Michel, 1995, « Les nouvelles voiries urbaines de grande vitesse », *in* Virginie Picon-Lefèbvre (dir.), *Architecture des espaces publics modernes : définition, lexique, limites, vitesse*, Paris, Plan construction et architecture : 13-26.

BONILLO Jean-Lucien, MASSU Claude, et PINSON Daniel (dir.), 2006, *La modernité critique : autour du CIAM 9 d'Aix-en-Provence, 1953*, Marseille, Imbernon.

BONNEVILLE Marc, 1982, « Planification et développement urbain dans l'agglomération lyonnaise : essai d'évaluation pour la période 1968-1982 », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 57, n° 2 : 93-116.

BORRUEY René, 1997, « Rêves et réalités de l'infrastructure "habitable" : les recompositions de la voirie rapide urbaine à Montpellier, Nîmes et Marseille », *in* Virginie Picon-Lefèbvre (dir.), *Les espaces publics modernes : situations et propositions*, Paris, le Moniteur : 155-174.

BOSSELMANN Peter, MACDONALD Elizabeth, et KRONEMEYER Thomas, 1999, « Livable Streets Revisited », *Journal of the American Planning Association*, vol. 65, n° 2 : 168-180.

BOULY Maxime, VALENTIN Jean-Marc, et VERHAGE Roelof, 2011, « La Part-Dieu, quartier d'affaires et pôle multimodal », *in* Jean-Jacques Terrin (dir.), *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses : 68-85.

BOURDIN Alain, 2014, *L'urbanisme d'après crise*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

BOUTEFEU Emmanuel, 2009, « La demande sociale de nature en ville. Enquête auprès des habitants de l'agglomération lyonnaise », *Urbia*, n° 8 : 21-38.

BOUTINET Jean-Pierre, 2012, *Anthropologie du projet*, Paris, Presses Universitaires de France.

BOUTINET Jean-Pierre, 2014, *Psychologie des conduites à projet*, Paris, Presses universitaires de France.

BRENAC Thierry et MILLOT Marine, 2002, « Incidences des choix de planification urbaine sur l'insécurité routière : Revue critique de quelques résultats », *in* Dominique Fleury (dir.), *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement. Actes des séminaires du projet SEGUR 2001-2002*, Arcueil, INRETS : 42-52.

BRENAC Thierry, REIGNER Hélène, et HERNANDEZ Frédérique, 2013, « Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ? », *RTS : Recherche transports sécurité*, vol. 2013, n° 4 : 283-297.

BRES Antoine, 1998, « Le système des voies urbaines : entre réseau et espace », *Flux*, n° 34 : 4-20.

BRES Antoine, 2006, « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines », *Flux*, n° 66-67 : 87-95.

BRES Antoine, 2008, « L'urbain, une halte plus ou moins étendue et complexe », *in* Yves Chalas et Florence Paulhiac (dir.), *La mobilité qui fait la ville : actes des 3e rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Grenoble*, Lyon, CERTU : 146-167.

BRES Antoine, 2015, *Figures discrètes de l'urbain : à la recherche des réseaux et des territoires*, Genève, MétisPresses.

BRES Antoine et MARIOLLE Béatrice, 1999, « Changement de voies », *Urbanisme*, n° 308 : 78-80.

BREUILLARD Michèle et STEPHENSON Richard, 2006, « Le cadre politico-administratif en mutation en France et en Angleterre : quel(s) niveau(x) d'intervention ? », *in* Franck Bachelet, Philippe Menerault, et Didier Paris (dir.), *Action publique et projet métropolitain*, Paris, L'Harmattan : 25-42.

BROWN Richard, 2007, « *High Street 2012 Prospectus Working Draft v3* », London Boroughs of Tower Hamlets and Newham, Londres.

BUHLER Thomas, 2015, *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

BURNHAM Daniel, 1911, « A City of the Future under a Democratic Government », *in* Royal institute of British architects (dir.), *Town Planning Conference, London, 10-15 October, 1910: transactions*, Londres, Royal Institute of British Architects : 368-378.

BUSQUETS Joan, 1988, « Ingénieurs et architectes : la voirie de la raison », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 260 : 8-10.

BUSQUETS Joan, 1996, « Le plan de voirie de Barcelone », *in* Municipalité de Barcelone (dir.), *Les voies de Barcelone, matériaux du séminaire sur la voirie, 25-26 mai 1984, Sarria*, Paris, Ministère de l'Equipement, du logement, des transports et du tourisme, Plan urbain, atelier Thalès : 51-53.

CABE SPACE, 2007, « *Paved with gold. The real value of good street design* », CABE Space, Londres.

CAIRNS Sally, ATKINS Stephen, et GOODWIN Phil, 2002, « Disappearing traffic? The story so far », *Proceedings of the ICE: Municipal Engineer*, vol. 151, n° 1 : 13-22.

CALABRESE Luisa Maria, 2004, *Reweaving Uma: Urbanism Mobility Architecture*, Rotterdam, Optima Grafische Communicatie.

CARMONA Matthew, 2015, « London's local high streets: The problems, potential and complexities of mixed street corridors », *Progress in Planning*, vol. 100 : 1-84.

CARMONA Matthew, DAVIS Miles, SCOTT Fiona, GORT Jay, et MELLIS Haward, 2010a, « *High Street London* », Design for London, London.

CARMONA Matthew, HEATH Tim, TIESDELL Steve, et OC Taner, 2010b, *Public Places - Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*, Londres, Routledge.

CARMONA Matthew, MAGALHÃES Claudio de, et HAMMOND Leo, 2008, *Public space: the management dimension*, Londres, Routledge.

CARMONA Matthew et MATOS WUNDERLICH Filipa, 2012, *Capital spaces: the multiple complex public spaces of a global city*, Londres, Routledge.

CATIN Aurélien, 2013, *Archives du Service Espace public (SEP), 1968-2010*, Lyon, Communauté urbaine de Lyon. Archives du Grand Lyon.

CERDA Ildefonso, 1979, *La théorie générale de l'urbanisation*, Paris, Éditions du Seuil.

CERTU, 1994, *Ville plus sûre, quartiers sans accidents : réalisations, évaluations*, Lyon, Editions du CERTU.

CERTU, 1998, « *Les boulevards urbains. Des voies qui permettent de réconcilier vie locale et circulation* », CERTU, Lyon.

CERTU, 1999, *Guide carrefours urbains*, Lyon, Editions du CERTU.

CERTU, 2007, « *La mobilité urbaine des années 2000. Vers un « découplage » entre la possession et l'usage de la voiture ?* », CERTU, Lyon.

CERTU, 2008, « *Sécurité et hiérarchie des voies urbaines. Savoir de base en sécurité routière. Fiche n°11* », CERTU, Lyon.

CERTU, 2009a, *Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des voies rapides urbaines*, Lyon, Editions du CERTU.

CERTU, 2009b, *Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines*, Lyon, Editions du CERTU.

CERTU, 2010, *Carrefours urbains : guide*, Lyon, Éditions du CERTU.

CERTU, 2013, *Voies structurantes d'agglomération : Conception des artères urbaines à 70 km/h*, Lyon, Editions du CERTU.

CERTU et CETE, 2012, « *Voies rapides urbaines de type U. Comment les identifier ? Analyse d'exemples en France* », CERTU, Lyon.

CERTU, CETE LYON, et CETE NORMANDIE-CENTRE, 1997, « *Catégorisation des voies urbaines et sécurité routière* », CERTU, Lyon.

CERTU, CETE MEDITERRANNEE, et CETE LYON, 1999, « *Démarches et projets : boulevards urbains et quartiers- recueil de cas* », CERTU, Lyon.

CERTU et DELEGATION A LA SECURITE ET A LA CIRCULATION ROUTIERES, 2008, « *La démarche « code de la rue » en France - octobre 2008 premiers résultats* », CERTU, Lyon.

CETUR (dir.), 1978, *Rues à circulation restreinte, rues à priorité piétonne*, Bagneux, CETUR.

CHARBONNEAU Jean-Pierre, 2000, *Transformations des villes : mode d'emploi*, Paris, Editions de l'Epure.

CHARBONNEAU Jean-Pierre, 2001, « L'an I, l'an II, l'an III des espaces publics lyonnais », *in* Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes : 1-4.

CHARMES Eric, 1998, « Entre la rue résidentielle et le boulevard : le cas des soi de Bangkok », *Flux*, n° 34 : 21-32.

CHARMES Eric, 2000, « La séparation de l'habitat et du trafic », *Urbanisme*, n° 315 : 56-57.

CHARMES Eric, 2001, « *Les rues commerçantes : quel rôle pour l'écomobilité ? Le cas de la première couronne parisienne* », PREDIT, Paris.

CHARMES Eric, 2005, « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et sociétés*, n° 122 : 115-135.

CHARMES Eric, 2006, *La rue, village ou décor ? : parcours dans deux rues de Belleville*, Grâne, Créaphis.

CHARMES Eric, 2007, « La rue et ses publics », *in* François Ascher et Mireille Apel-Muller (dir.), *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert : 60-99.

CHARMES Eric et SANDER Agnès, 2006, « Avant-propos », *Flux*, n° 66-67 : 4-7.

CHARTERED INSTITUTION OF HIGHWAYS & TRANSPORTATION, 2010, « *Manual for streets 2 - wider applications of the principles* », CIHT, Londres.

CHAUDOIR Philippe, 1997, « L'interpellation dans les arts de rue », *Espaces et sociétés*, n° 90-91 : 167-192.

CHEVALET Catherine, 2002, « Des usages et abus de langage », *Diagonal*, n° 153 : 32-33.

CHOAY Françoise, 1979, *L'urbanisme : utopies et réalités*, Paris, Seuil.

CHOAY Françoise, 2006, « Sitte revisité », *in Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Seuil : 86-105.

CHOAY Françoise, 2010, « Rue », *in* Françoise Choay et Pierre Merlin (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF : 692-694.

CHOAY Françoise et MERLIN Pierre (dir.), 2010, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF.

CLARK Katherine, 2011, « A landscape of layers », *The Unlimited Edition*, n° 3 : 10-11.

CLAUDE Viviane, 2006, *Faire la ville : les métiers de l'urbanisme au XXème siècle*, Marseille, Parenthèses.

CLAUDE Viviane, 2007, « Les villes nouvelles françaises : lieux de formation aux pratiques de l'aménagement », *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, n° 13 : n.p.

CLEMENÇON Anne-Sophie, 1999, « Le plan Crépet de 1845 : projet utopique ou modèle pour le troisième plan d'extension de La Guillotière ? », *in Forma urbis. Les plans généraux de Lyon, XVIe-XXe siècle*, Lyon, Archives municipales de Lyon.

CLOS Oriol, 1988, « Del Moll de la Fusta », *Urbanismo Revista*, n° 6 : 80-96.

COHEN Jean-Louis, 1998, « Learning from Barcelona : vingt ans de projets et leur réception », *in* Pep Subirós (dir.), *Ciutat real, ciutat ideal: significat i funció a l'espai urbà modern*, Barcelone, Centre de Cultura Contemporània : 99-108.

COHEN Jean-Louis, 2007, « Usine ou paysage ? La rue des modernes », *in* Mireille Apel-Muller et François Ascher (dir.), *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert : 32-49.

COLLOMB Gérard, 2012, « Edito », *Revue M3* : 1.

COLLOMB Gérard et HAËNTJENS Jean, 2009, « Les villes européennes en « coopétition » », *Futuribles*, n° 354 : 19-32.

COLOMB Claire, 2006, « Le new labour et le discours de la « Renaissance urbaine » au Royaume-Uni : Vers une revitalisation durable ou une gentrification accélérée des centres-villes britanniques ? », *Sociétés contemporaines*, vol. 63, n° 3 : 15-37.

COMBY Emeline, 2013, « Les discours de presse sur les reconquêtes du Rhône lyonnais (Le Progrès, 2003-2010) », *Géocarrefour*, vol. 88, n° 1 : 31-43.

COMMISSION EUROPEENNE. DIRECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT, 2004, *Reclaiming city streets for people: chaos or quality of life?*, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities.

COMMISSION FOR ARCHITECTURE AND THE BUILT ENVIRONMENT et OFFICE OF THE DEPUTY PRIME MINISTER, 2002, « *Paving the Way: How we Achieve Clean, Safe and Attractive Streets* », CABE, Londres.

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND LYON, 2009, « *Rue Garibaldi. Tronçon Vauban/Bouchut, tronçon Bouchut/Arménie, tronçon Arménie/Berthelot. Requalification de voirie. Programme d'aménagement.* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND LYON, 2011a, « *Addendum. Compléments à l'enquête publique* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND LYON, 2011b, « *Réaménagement de la rue Garibaldi. Dossier d'enquête publique* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND LYON, 2011c, « *Rue Garibaldi. Le trait d'union, n°1* ».

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND LYON, 2012a, « *Plan Local d'urbanisme. Cahier communal : Commune de Lyon, Troisième arrondissement* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND LYON, 2012b, « *Rue Garibaldi. Le trait d'union, n°2* ».

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND LYON, 2013, « *La gestion intégrée des eaux pluviales. Nature et bien-être en ville : Des solutions adaptées au changement climatique* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

CONSEIL DE COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND LYON, 2010, « *Délibération n° 2009-0907* ».

CONSEIL DE COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND LYON, 2011, « *Délibération n° 2011-1975* ».

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, 2005, « *Une Voirie pour Tous – Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usages Tomes 1 & 2* », CNT, Paris.

CORNU Marcel, 1979, « Une rue pour une architecture », *Techniques et Architectures*, n° 323 : 52-55.

COUDROY DE LILLE Laurent, VAZ Céline, et VORMS Charlotte, 2013, « Retour sur quarante années d'urbanisation espagnole », *in* Laurent Coudroy de Lille, Céline Vaz, et Charlotte Vorms (dir.), *L'urbanisme espagnol depuis les années 1970 : la ville, la démocratie et le marché*, Rennes, Presses universitaires de Rennes : 9-22.

CULLEN Gordon, 1971, *The Concise Townscape*, Londres, Van Nostrand Reinhold Company.

DARIN Michaël, 2004, « Designating urban forms: French boulevards and avenues », *Planning Perspectives*, vol. 19, n° 2 : 133-154.

DE PORTZAMPARC Elizabeth, 2013, « Identité d'une région métropolitaine », *in* Christian De Portzamparc et Elizabeth De Portzamparc (dir.), *Systèmes métropolitains*, Paris, Atelier International du Grand Paris : 7-40.

DELFANTE Charles, 2009, *La Part-Dieu : le succès d'un échec*, Lyon, Libel.

DELFANTE Charles et DALLY-MARTIN Agnès, 1994, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, LUGD.

DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT, 2012a, « *High streets at the heart of our communities: The government's response to the Mary Portas review* », DCLG, Londres.

DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT, 2012b, « *Re-imagining urban spaces to help revitalise our high streets* », DCLG, Londres.

DEPARTMENT FOR TRANSPORTS et DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT, 2007, « *Manual for streets* », DfT, Londres.

DEROCHE Jean, 1979, « Prolonger le tissu ancien », *Techniques et Architectures*, n° 323 : 49-51.

DERONZIER Michel, 2008, « Aux armes, citoyens ! », *Bulletin Rue de l'avenir*, vol. 25, n° 4 : 12.

DESIGN FOR LONDON, 2011, « *The London High Street Possibilities Primer* », Design for London, Londres.

DESJARDINS Xavier et LEROUX Bertrand, 2007, « Les schémas de cohérence territoriale : des recettes du développement durable au bricolage territorial », *Flux*, n° 69 : 6-20.

DEVILLERS Christian, 1988, « De la logique de secteur au projet urbain », *Villes en parallèle*, n° 12-13 : 247-251.

DEVILLERS Christian, SANDER Agnès, et STRANSKY Václav, 1994, « Réseaux et projet urbain - Un entretien avec Christian Devillers », *Flux*, n° 18 : 58-64.

DONADIEU Pierre, 1999, « Entre urbanité et ruralité. La médiation paysagiste », *Annales de la recherche urbaine*, n° 85 : 6-15.

DOVER Victor et MASSENGALE John, 2013, *Street Design: The Secret to Great Cities and Towns*, Hoboken, John Wiley & Sons.

DRODZ Martine, 2012, « La réforme du gouvernement local à Londres : association ou abandon des citoyens ? », *Métropolitiques* : n.p.

DUBOIS-TAINE Geneviève, 1990, *Les Boulevards urbains : contribution à une politique de la ville*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées.

DUBOIS-TAINE Geneviève et CHALAS Yves (dir.), 1997, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

DUHART Emile, 1979, « Réflexions sur la rue et la ville suivies de quelques propositions », *Techniques et Architectures*, n° 323 : 36-41.

DUPUY Gabriel, 1991, *L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Paris, Armand Colin.

DUPUY Gabriel, 1995, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos.

DUPUY Gabriel et OFFNER Jean-Marc, 2005, « Réseau : bilans et perspectives », *Flux*, n° 62 : 38-46.

EAST THAMES, 2011, « *Ocean Green Environnemental Improvements. Urban Block A* », East Thames, Londres.

EDELMANN Frédéric, 1980, « Rue de l'avenir », *Le Monde*.

ELLIN Nan, 1999, *Postmodern Urbanism*, New York, Princeton Architectural Press.

ERIKSSON Lars, JANSSEN Theo, et WITTINK Roelof, 2003, « The concept of traffic calming: an overview », *in* Ingrid Van Schagen (dir.), *Traffic calming schemes. Opportunities and implementation strategies*, Leidschendam, SWOV : 11-16.

ERTEN Erdem, 2004, *Shaping « The Second Half Century » : the Architectural Review, 1947-1971*, Thèse de doctorat en architecture, Massachusetts Institute of Technology, Boston.

EWING Reid H., 1999, *Traffic Calming State of the Practice*, Washington, Institute of Transportation Engineers.

FAINSILBER Adrien, 1979, « La rue, élément structurant », *Techniques et Architectures*, n° 323 : 42-45.

FAIVRE D'ARCIER Bruno, 1992, *La Voirie urbaine : de l'accumulation à la gestion patrimoniale*, Thèse de doctorat en Sciences Economiques, mention Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2, Lyon.

FAIVRE D'ARCIER Bruno, CHRISTORY Jean-Pierre, et MIGNOT Dominique, 1993, « *Approche patrimoniale et gestion de la voirie urbaine* », Plan Urbain, Paris.

FAURE Anne et DE NEUVILLE André, 1992, « Safety in Urban areas: the French program "safer city, accident-free districts" », *Accident Analysis & Prevention*, vol. 24, n° 1 : 39-44.

FAWCETT Eleanor, 2011, « High Street 2012 as a Blueprint », *The Unlimited Edition* : 3.

FERE Cécile, LECROART Paul, et PECH Nicolas, 2014, *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*, Paris, Fédération nationale des agences d'urbanisme.

FERIEL Cédric, 2013, « Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation », *Métropolitiques* : n.p.

FERRARI Federico, 2014, « Poundbury, le prince Charles urbaniste », *L'esprit des villes*, n° 1 : 219-229.

FLAMAND Amélie, 2013, « Contre la « stérilisation » des espaces publics », *Métropolitiques* : n.p.

FLEURY Antoine, 2007, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines : réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris.

FLEURY Antoine et FROMENT-MEURICE Muriel, 2014, « Embellir et dissuader : les politiques d'espaces publics à Paris. », *in* Antonio Da Cunha et Sandra Guinand (dir.), *Qualité urbaine, justice spatiale et projet*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes : 67-79.

FLEURY Dominique, 1998, *Sécurité et urbanisme : la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain*, Paris, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et chaussées.

FLEURY Dominique, 2002a, « Question de recherche pour une intégration de la sécurité routière en ville. Le projet SEGUR. », *in* Dominique Fleury (dir.), *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement. Actes des séminaires du projet SEGUR 2001-2002*, Arcueil, INRETS : 15-26.

FLEURY Dominique, 2002b, « A city for pedestrians: Policy making and implementation. A propos du rapport de l'action COST C6 », *in* Dominique Fleury (dir.), *Gestion urbaine, sécurité routière et environnement. Actes des séminaires du projet SEGUR 2001-2002*, Arcueil, INRETS : 27-39.

FLEURY Dominique, 2005, *Ville et réseaux de déplacements : vers un métier de la sécurité routière*, Arcueil, INRETS.

FLEURY Dominique, 2008, « *La sécurité routière à Londres. L'Unité Londonienne de Sécurité Routière* », INRETS, Salon de Provence.

FLEURY Dominique et LAURSEN Jan Grubb, 2002, « Urban Network Modelling », *in A city for pedestrians: Policy making and implementation - Final Report*, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities : 211-223.

FLONNEAU Mathieu, 2008, *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement.

FLONNEAU Mathieu, 2014, *Défense et illustration d'un automobilisme républicain : essais libres*, Paris, Descartes & Cie.

FLUID, 2009a, « *High Street 2012. Vision_1 : Vision and Delivery* », Design for London, Londres.

FLUID, 2009b, « *High Street 2012. Vision_2 : Physical and social context* », Design for London, Londres.

FLUID, 2009c, « *Mile End Waste Area Study* », Design for London, Londres.

FLUID, 2013, « *High Street 2012 Project Evaluation* », Design for London, Londres.

FORESTIER Jean-Claude-Nicolas, 1997, *Grandes villes et systèmes de parcs : suivi de Deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, Paris, Norma.

FORET Catherine, 2008a, « *Aménager les espaces publics en intégrant les « contraintes d'usage » : le recours aux enquêtes sociologiques et à la concertation sur les projets (1990-2008)* », Communauté urbaine du Grand Lyon / Millénaire 3, Lyon.

FORET Catherine, 2008b, « *Espace Public / Cultures Urbaines : 30 ans de réflexions et d'expérience française* », PUCA, Paris.

FORET Catherine, 2008c, « *La création d'un service « Espace Public » au sein de la Communauté urbaine de Lyon (1990) : une initiative pionnière en France* », Communauté urbaine du Grand Lyon / Millénaire 3, Lyon.

FORET Catherine, 2008d, « *L'invention d'un vocabulaire des espaces publics (1990-94) ou comment renforcer l'unité de l'agglomération par "l'harmonisation des signes du territoire"* », Communauté urbaine du Grand Lyon / Millénaire 3, Lyon.

FORET Catherine, 2008e, « *Un nouveau mobilier urbain pour l'agglomération lyonnaise (1991)* », Communauté urbaine du Grand Lyon / Millénaire 3, Lyon.

FOURCAUT Annie, 2007, « Les vertus de la rue », *Urbanisme*, n° 353 : 66-67.

FRAMPTON Kenneth, 2009, *L'architecture moderne : une histoire critique*, Paris, Thames & Hudson.

FRIEDBERG Erhard, 1997, *Le pouvoir et la règle : dynamiques de l'action organisée*, Paris, Seuil.

FRISBY David, 2003, « Straight and Crooked Streets? The Contested Rational Spirit of the Modern Metropolis », *in* Iain Boyd Whyte (dir.), *Modernism and the Spirit of the City*, Londres, Routledge : 57-84.

FROMONOT Françoise, 2007, « Rue des Hautes-Formes, manifeste d'architecture urbaine », *in* Nasrine Seraji-Bozorgzad (dir.), *Logement, matière de nos villes. Chronique européenne, 1900-2007*, Paris, Editions du Pavillon de l'Arsenal.

FROMONOT Françoise, 2009, « L'avenir d'une désillusion », *Criticat*, n° 3 : 88-109.

FROMONOT Françoise, 2011, « Manières de classer l'urbanisme », *Criticat*, n° 8 : 41-61.

GAMBARD Jean-Michel, APARICIO Angel, et LUNDEBREKKE Egil, 1995, « Conception et architecture des voies urbaines », *Route/Roads*, n° Special II : 51-84.

GARDON Sébastien, 2007, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État », *Métropoles*, n° 2 : n.p.

GARDON Sébastien et MEILLERAND Marie-Clotilde, 2007, « La construction d'une réflexion métropolitaine : espaces et structures qui précèdent la mise en place de l'agence d'urbanisme de Lyon », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, n° 2 : 4-17.

GEHL Jan, 2012, *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, Écosociété.

GEHL Jan et GEMZOE Lars, 2001, *New city spaces*, Copenhague, Danish Architectural Press.

GEHL Jan et SVARRE Birgitte, 2013, *How to study public life*, Londres, Island Press.

GEHL ARCHITECTS, 2004, « *Towards a Fine City for People: Public Spaces and Public Life - London 2004* », Gehl Architects, Copenhague.

GENESTIER Philippe, 1993, « Que vaut la notion de projet urbain ? », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 288 : 40-46.

GILETTE Aline, 2013, « Végétalisation, Arbres en milieu urbain : du décor à l'écologie / Quand le végétal trouve sa place… et sa fonction », *Le Moniteur*, n° 5698 : 21.

GIROUD Matthieu, 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, Poitiers.

GODARD Olivier, 1997, « Projets et recompositions par les échelles territoriales », *Pouvoirs locaux*, n° 34 : 34-38.

GOURDON Jean-Loup, 1990, « Rue / voie spécialisée : formes urbaines en opposition », *Espaces et sociétés*, n° 96 : 51-66.

GOURDON Jean-Loup, 1997, « De la voirie à la rue : pour "habiter le temps" », *Urbanisme*, n° 292 : 20-24.

GOURDON Jean-Loup, 2001, *La rue : Essai sur l'économie de la forme urbaine*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

GRAS Pierre, JAUBERT Albert, et GUY François, 1995, *Révélateurs de ville : Lyon, travaux récents de l'Agence d'urbanisme*, Liège, Mardaga.

GRAZIANI Philippe et MAGALON Nicolas, 2000, « *Démarches de projets d'aménagements urbains : mise en oeuvre de la politique d'aménagement d'espace public du Grand Lyon* », CERTU / CETE Lyon, Lyon.

GRENIER Anne et VENTURA Valeria, 2000, « De la planification urbaine des déplacements à la mise en œuvre d'un modèle technique de ville », *RTS : Recherche transports sécurité*, n° 69 : 67-84.

GROSJEAN Bénédicte, 2009, « Construction et maîtrise des formes urbaines : lecture comparée des SCOT de Lille, Nantes, Bordeaux et Montpellier », *in* Alain Bourdin et Robert Prost (dir.), *Projets et stratégies urbaines : regards comparatifs*, Marseille, Parenthèses : 238-255.

GROSJEAN Bénédicte, 2012, « Paola Viganò : à la recherche de la métropole horizontale », *Criticat*, n° 10 : 16-35.

GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORT, 2000, *Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo...*, Paris, GART.

GUILLERME André (dir.), 1987, *La rue n'est pas une route*, Paris, Institut Français d'Urbanisme / Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines.

GUTTENBERG Albert Z., 1993, *The Language of Planning: Essays on the Origins and Ends of American Planning Thought*, Chicago, University of Illinois Press.

HAËNTJENS Jean, 2010a, « Villes durables - villes stratèges », *Urbia*, n° 11 : 75-88.

HAËNTJENS Jean, 2010b, *Urbatopies : ces villes qui inventent l'urbanisme du XXIe siècle*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube.

HAGEL Zoé, 2013, *Ville durable : des concepts aux réalisations, les coulisses d'une fabrique urbaine. Marseille ou l'exemple d'une ville méditerranéenne*, Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, Aix-Marseille Université, Marseille.

HALBERT Ludovic, CICILLE Patricia, et ROZENBLAT Céline, 2012, *Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseau*, Paris, La Documentation française.

HALL Peter, 1982, *Great Planning Disasters*, Berkeley, University of California Press.

HALL Peter, 1992, *Urban and regional planning*, Londres, Routledge.

HAMILTON-BAILLIE Ben, 2008, « Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic », *Built Environment*, vol. 34, n° 2 : 161-181.

HART Douglas A., 1976, *Strategic Planning in London: The Rise and Fall of the Primary Road Network*, Oxford, Pergamon Press.

HASS-KLAU Carmen, 1986, « Environmental Traffic Management in Britain—Does It Exist? », *Built Environment*, vol. 12, n° 1-2 : 7-19.

HAUMONT Antoine, 1988, « La rue et l'immeuble. Mobilité quotidienne et formes urbaines », *Villes en parallèle*, n° 12-13 : 176-186.

HAYOT Alain, 2002, « Pour une anthropologie de la ville et dans la ville : questions de méthodes », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 18, n° 3 : 93-105.

HEBBERT Michael, 1998, *London: more by fortune than design*, Chichester, John Wiley & Sons.

HEBBERT Michael, 2005a, « Engineering, Urbanism and the Struggle for Street Design », *Journal of Urban Design*, vol. 10, n° 1 : 39-59.

HEBBERT Michael, 2005b, « The street as locus of collective memory », *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 23, n° 4 : 581 – 596.

HEBBERT Michael, 2006, « Town planning versus urbanismo », *Planning Perspectives*, vol. 21, n° 3 : 233-251.

HEBBERT Michael, 2008, « Re-enclosure of the urban picturesque: Green-space transformations in postmodern urbanism », *Town Planning Review*, vol. 79, n° 1 : 31-59.

HENARD Eugène, 1911, « Les villes de l'avenir », *in* Royal institute of British architects (dir.), *Town Planning Conference, London, 10-15 October, 1910: transactions*, Londres, Royal Institute of British Architects : 345-357.

HERAN Frédéric, 2009, « Des distances à vol d'oiseau aux distances réelles ou de l'origine des détours », *Flux*, n° 76-77 : 110-121.

HERAN Frédéric, 2011, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica.

HERAN Frédéric, 2014, *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte.

HERNANDEZ Frédérique, 2003, *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, Université de droit d'économie et de sciences d'Aix-Marseille 3, Marseille.

HERNANDEZ Frédérique, 2015, *Assembler les projets pour faire territoire. D'une exploration compréhensive des pratiques à la formalisation d'un cadre d'analyse.*, Habilitation à diriger des recherches en aménagement et urbanisme, Aix-Marseille Université, Marseille.

HERNANDEZ Frédérique et REIGNER Hélène, 2007, « *Les actions de sécurité routière des PDU-SRU au prisme des politiques locales de transport et de déplacements* », INRETS, Salon de Provence.

HERNANDEZ Frédérique, REIGNER Hélène, LUCAS Julie, et RUSCHER Clara, 2005, « *La prise en charge locale de la sécurité routière en quête d'acteurs et d'outils : quelle place pour la sécurité routière dans les PDU-SRU ?* », INRETS, Salon de Provence.

HESS Paul M., 2009, « Avenues or Arterials: The Struggle to Change Street Building Practices in Toronto, Canada », *Journal of Urban Design*, vol. 14, n° 1 : 1-28.

HOYET Jean-Michel, 1979, « La rue, innovation ou passéisme », *Techniques et Architectures*, n° 323 : 25.

IDT Joël, 2013, « Le temps de la réalisation des projets urbains : une fabrique a posteriori des enjeux politiques de l'action collective », *Géocarrefour*, vol. 87, n° 2 : 75-85.

IMRIE Rob, LEES Loretta, et RACO Mike (dir.), 2009, *Regenerating London: governance, sustainability and community in a global city*, Londres, Routledge.

INGALLINA Patrizia, 2010, *Le projet urbain*, Paris, Presses universitaires de France.

INGOLD Tim, 2013, « Bâtir Habiter Vivre. Comment les hommes et animaux construisent-ils leur demeure dans le monde ? », *in Marcher avec les dragons*, Bruxelles, Zones sensibles : 149-177.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE, 2009, *Comment encourager l'intensification urbaine ?* Paris, IAU.

JACOBS Allan B., MACDONALD Elizabeth, et ROFE Yodan, 2002, *The Boulevard Book: History, Evolution, Design of Multiway Boulevards*, Cambridge, MIT Press.

JACOBS Jane, 1991, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège, Mardaga.

JACOBS Jane, 1993, « Downtown is for people », *in* William Hollingsworth Whyte (dir.), *The Exploding Metropolis*, Berkeley, University of California Press : 157-184.

JOLY Pierre, 1979, « Réinventer la rue ? A propos du Lijnbaan et de la crise des C.I.A.M. », *Techniques et architectures*, n° 323 : 26-28.

JONES Peter, 2014, « Link and place - bridging stakeholder divides », *in* Matthew Carmona (dir.), *Explorations in Urban Design: An Urban Design Research Primer*, Londres, Ashgate Publishing : 90-100.

JONES Peter, BOUJENKO Natalya, et MARSHALL Stephen, 2007a, *Link & Place : A Guide to Street Planning and Design*, Londres, Landor Press.

JONES Peter, ROBERTS Marion, et MORRIS Linda A, 2007b, *Rediscovering mixed-use streets: the contribution of local high streets to sustainable communities*, Bristol, The Policy Press.

JONES Phil, 2008, « Streets – re-writing the rule book », *Urban Design*, n° 105 : 19-22.

JOUVE Bernard, 2009, « De la métropole d'équilibre à « Lyon inc. » », *in* Paul Boino (dir.), *Lyon, la production de la ville*, Marseille, Parenthèses : 144-171.

JUVIN Joseph, 1993, « L'ordonnancement urbain : l'expérience de la ville de Nîmes », *Ingénieurs et architectes suisses*, vol. 119, n° 20 : 396-399.

KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique, SAGER Fritz, et FERRARI Yves, 2003, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

KJEMTRUP Kenneth et HERRSTEDT Lene, 1992, « Speed management and traffic calming in Urban areas in Europe: a historical view », *Accident Analysis & Prevention*, vol. 24, n° 1 : 57-65.

KOOLHAAS Rem, 2002, *New York délire : un manifeste rétroactif pour Manhattan*, Marseille, Éditions Parenthèses.

KOSTOF Spiro, 1991, *The city shaped: urban patterns and meanings through history*, Londres, Thames & Hudson.

KOSTOF Spiro, 1992, *The city assembled: the elements of urban form through history*, Londres, Thames and Hudson.

KOURNIATI Marilena, 1996, « La rue dans la pensée architecturale « moderne » », *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques. Archives*, n° 17 : n.p.

KRIER Léon, 1984, « Urban Components », *Architectural Design*, vol. 54, n° 7-8 : 43-49.

KRIER Léon, 1996, *Architecture : choix ou fatalité*, Paris, Norma.

LANDAU Bernard, 1993, « La fabrication des rues de Paris au XIXème siècle - Un territoire d'innovation technique et politique », *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58 : 23-45.

LANDAUER Paul, 2003, « La voie de desserte, dénominateur commun entre logement et territoire », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 79 : 69-78.

LANG Jon, 2005, *Urban design : a typology of procedures and products*, Oxford, Elsevier.

LARKHAM Peter et ADAMS David, 2011, *The Post-War Reconstruction Planning of London: A Wider Perspective*, Birmingham, Birmigham City University.

LATOUR Bruno, 2009, « Les moteurs immobiles de la mobilité », *in* Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes : 7-10.

LAVADINHO Sonia, 2011, *Le renouveau de la marche urbaine : Terrains, acteurs et politiques*, Thèse de doctorat en géographie, Ecole Nationale Supérieure de Lyon, Lyon.

LE CORBUSIER, 1957, *La Charte d'Athènes*, Paris, Éditions de Minuit.

LE CORBUSIER, 1963, *Manière de penser l'urbanisme*, Genève, Gonthier.

LE CORBUSIER, 2011, *Urbanisme*, Paris, Flammarion.

LE CORBUSIER, BOESIGER Willy, et JEANNERET Pierre, 1937, *Oeuvres complètes*, Zurich, Les Editions d'Architecture.

LECROART Paul, 2012, « De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une « autre » ville ? », *IAU. Note rapide (Territoires)*, n° 606 : n.p.

LEFEBVRE Henri, 1979, *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard.

LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, 2011, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps long : le cas de Marseille*, Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, Université Paris-Est, Paris.

LEMENOREL Alain, 1997, « Rue, ville et sociabilité à l'époque contemporaine. Histoire et prospective », *in* Alain Leménorel (dir.), *La rue, lieu de sociabilité, Rencontres de la rue, Actes du colloque de Rouen des 16-19 novembre 1994*, Rouen, Publications de l'Université de Rouen : 425-442.

LENIAUD Jean-Michel et BOUVIER Béatrice, 2002, *Le livre d'architecture, XVe-XXe siècle : édition, représentations et bibliothèques*, Paris, Ecole des Chartes.

LESSARD Marie, HUARD Marie-Andrée, PARADIS Marie-Claude, et GILLET Mathieu, 2006, *Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine quelques expériences nord-américaines et européennes*, Montréal, Ministère des transports du Québec.

LEVY Albert, 1999, « Infrastructure viaire et forme urbaine. Genèse et développement d'un concept », *Espaces et sociétés*, n° 96 : 31-50.

LEYRIT Christian, 1995, « Réconcilier la route avec la ville », *Projet urbain*, n° 5 : 5-6.

LILLEBYE Einar, 2007, *The Street as an Extended Road Notion. The Architectural and Functional Significance of the Street as a Social Arena*, Thèse de doctorat en transports, Norwegian University of Science and Technology, Trondheim.

LION Yves et TAJAN Daniel, 1979, « Deux projets en forme de rue », *Techniques et Architectures*, n° 323 : 46-48.

LOISEAU Georges, 1979, « Les architectes à la rue », *Techniques et Architectures*, n° 323 : 56-58.

LONDON BOROUGH OF TOWER HAMLETS, 2007, « *London 2012 Olympic and Paralympic Games Legacy. Strategy and Programme* », London borough of Tower Hamlets, Londres.

LOUKAITOU-SIDERIS Anastasia et EHRENFEUCHT Renia, 2009, *Sidewalks: conflict and negotiation over public space*, Cambridge, MIT Press.

LYNCH Kevin, 1981, *Good city form*, Cambridge, MIT Press.

LYNCH Kevin, 1998, *L'image de la Cité*, Paris, Dunod.

LYNCH Kevin, 2007, « Reconsidering the image of the city », *in* Matthew Carmona et Steve Tiesdell (dir.), *Urban design reader*, Oxford, Architectural Press : 108-113.

MACARTHUR John et AITCHISON Matthew, 2010, « Pevsner's Townscape », *in* Matthew Aitchison (dir.), *Visual Planning and the Picturesque*, Los Angeles, Getty Publications : 1-43.

MACDONALD Elizabeth, 2014, « Streets and the public realm: emerging designs », *in* Tridib Banerjee et Anastasia Loukaitou-Sideris (dir.), *Companion to urban design*, Londres, Routledge : 419-431.

MAGRI Susanna et TOPALOV Christian, 1987, « De la cité-jardin à la ville rationalisée. Un tournant du projet réformateur (1905-1925) dans quatre pays », *Revue française de sociologie*, vol. 28, n° 3 : 417-451.

MAGRINYA Francesc, 1996, « Les propositions urbanistiques de Cerdà pour Barcelone : une pensée de l'urbanisme des réseaux », *Flux*, n° 23 : 5-20.

MAIRIE DE LYON, 2009, « Lyon poursuit sa métamorphose », *Lyon Citoyen* : 10-13.

MALVERTI Xavier et PICARD Aleth, 1994, « Les saisons de la rue », *Annales de la recherche urbaine*, n° 61 : 115-120.

MANGIN David, 1988, « Les trottoirs de Barcelone », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 260 : 2-5.

MANGIN David, 2004, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette.

MANGIN David, 2006, « La rue en toutes franchises », *Pouvoirs*, vol. 116, n° 1 : 131-147.

MANGIN David, 2014, « L'invité : David Mangin », *Urbanisme*, n° 394 : 70-76.

MANGIN David et PANERAI Philippe, 1999, *Projet urbain*, Marseille, Parenthèses.

MARSHALL Stephen, 2002, « *ARTISTS Deliverable Report D1.1 A First Theoretical Approach to Classification of Arterial Streets* », University of Westminster, Londres.

MARSHALL Stephen, 2005, *Streets and patterns*, Londres, Spon Press.

MARSHALL Stephen, 2006, « Un réseau viaire favorable aux transports collectifs », *Flux*, n° 66-67 : 96-110.

MARSHALL Stephen, 2012, « Science, pseudo-science and urban design », *Urban Design International*, vol. 17, n° 4 : 257-271.

MARSHALL Stephen, JONES Peter, et PLOWRIGHT Ian, 2004, « *ARTISTS Deliverable Report D1. A framework for classification and assessment of arterial streets.* », University of Westminster, Londres.

MARTIN Faith, 2011, « Espaces partagés et marchabilité à Londres », *in* Jean-Jacques Terrin (dir.), *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé*, Marseille, Parenthèses : 94-117.

MASBOUNGI Ariella (dir.), 1993, *Comprendre, penser, construire la ville : projet urbain, de l'intention à la réalisation, repères méthodologiques*, Paris, STU.

MASBOUNGI Ariella (dir.), 2005, *Grand prix de l'urbanisme 2004 : Christian de Portzamparc*, Marseille, Parenthèses.

MASBOUNGI Ariella (dir.), 2008, *La ville passante : David Mangin, Grand prix de l'urbanisme 2008*, Marseille, Parenthèses.

MASBOUNGI Ariella, 2010, « Comment rester la Mecque de l'urbanisme ? », *in* Ariella Masboungi et Frédérique de Gravelaine (dir.), *Barcelone : La ville innovante*, Paris, Le Moniteur : 10-21.

MASBOUNGI Ariella (dir.), 2015, *Ville et voiture*, Marseille, Parenthèses.

MAULAT Juliette, 2014, *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes.*, Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

MAYOR OF LONDON, 2009, « *Better Streets: Practical Steps* », London Development Agency, Londres.

MAYOR OF LONDON, 2010, « *Mayor's transport strategy* », Greater London Authority, Londres.

MAYOR OF LONDON, 2011, « *The London Plan. Spatial Stategy for Greater London* », Greater London Authority, Londres.

MAYOR OF LONDON, 2014a, « *Action for High Streets* », Greater London Authority, Londres.

MAYOR OF LONDON, 2014b, « *Learning from London's high streets* », Greater London Authority, Londres.

MAYOR OF LONDON, 2015, « *The London Plan. The Spatial Development Strategy for London with consolidated alterations since 2011.* », Greater London Authority, Londres.

MCSHANE Clay, 1987, « De la rue à l'autoroute. 1900-1940 », *Annales de la recherche urbaine*, n° 23-24 : 17-28.

MEILLERAND Marie-Clotilde, 2011, « Les terrains militaires comme ressort de l'urbanisation au XXe siècle dans l'agglomération lyonnaise », *In Situ. Revue des patrimoines*, n° 16 : n.p.

MIALET Frédéric et FOUQUE Valérie, 2001, *Voirie rapide urbaine et espace public, quelles liaisons ? Enquête en France et dans quelques pays voisins sur les nouvelles tendances*, Lyon, Editions du CERTU.

MIKOLAJCZAC Charlotte, 2012, « "Only Lyon", le logo qui parle à l'international », *La Libre Belgique* : 18-19.

MILLOT Marine, 2003, *Développement urbain et insécurité routière : l'influence complexe des formes urbaines*, Thèse de doctorat en transports, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris.

MILLOT Marine, 2004, « *Etude de liens complexes entre formes urbaines et insécurité routière* », CERTU, Lyon.

MINISTRY OF TRANSPORT, 1964, *Traffic in towns: the specially shortened edition of the Buchanan report*, Harmondsworth, Penguin Books.

MISSION PART-DIEU et DELFANTE Charles, 2011, « Hommage à Charles Delfante », *Les Cahiers Part-Dieu* : 72-73.

MOLEY Christian, 2003, *Entre ville et logement : en quête d'espaces intermédiaires*, Paris, École d'architecture de Paris.

MOORE Rowan, 2013, « Why Ian Nairn, outspoken critic of postwar modernism, is as relevant as ever », *The Guardian*.

MOORE Rowan, 2016, *Slow Burn City: London in the Twenty-First Century*, Londres, Pan Macmillan.

MOREAU Denis, 2010, « Une peu d'histoire », *Bulletin Rue de l'avenir*, n° 26 : 2-3.

MOUGHTIN Cliff, 2003, *Urban design: street and square*, Oxford, Architectural Press.

MUF et KEITH Michael, 2012, « Memory and Erasure. Altab Ali Park. », *in* David Chipperfield, Kieran Long, et Schumi Bose (dir.), *Common Ground: A Critical Reader*, Venise, Marsilio : 291-295.

MUHLRAD Nicole, 2008, « Un bref historique des politiques de sécurité des piétons en Europe de l'Ouest des années 60 à nos jours », *in* Marie-Axelle Granié et Jean-Michel Auberlet (dir.), *Le piéton et son environnement : Quelles interactions ? Quelles adaptations ?*, Arcueil, Les collections de l'INRETS : 21-32.

MUMFORD Eric Paul, 2000, *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, Cambridge, MIT Press.

MUNICIPALITE DE BARCELONE, 1996, « *Les voies de Barcelone, matériaux du séminaire sur la voirie, 25-26 mai 1984, Sarria* », Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, Plan urbain, Paris.

NAIRN Ian, 1955, « Outrage », *The Architectural Review*, vol. 117, n° 702.

NAIRN Ian, 1956, « Counter-attack: against subtopia », *The Architectural Review*, vol. 120, n° 719.

NEW ECONOMICS FOUNDATION, 2003, « *Ghost Town Britain II. Death of the High Street* », NEF, Londres.

NEW ECONOMICS FOUNDATION, 2005, « *Clone Town Britain, The Loss of Local Identify on the Nation's High Streets* », NEF, Londres.

NEW ECONOMICS FOUNDATION, 2010, « *The 2010 Clone Town Report: Re-imaging the High Street, Escape from Clone Town Britain* », NEF, Londres.

OBSERVATOIRE PARTENARIAL DEPLACEMENTS, 2011, « *Le trafic routier en agglomération lyonnaise : quelles évolutions ?* », Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Lyon.

OBSERVATOIRE PARTENARIAL LYONNAIS EN ECONOMIE, 2010, « *Barcelone : une métropole laboratoire - Créativité et inovation au coeur de la stratégie de développement* », Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Lyon.

OFFICE OF THE DEPUTY PRIME MINISTER, 2003, « *Better streets, better places: delivering sustainable residential environments* », Office of the Deputy Prime Minister, Londres.

OFFNER Jean-Marc, 2007, « Introduction », *Flux*, n° 69 : 5.

OLAGNIER Pierre-Jacques, 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, Paris.

OLAGNIER Pierre-Jacques, 2009, « "La bonne vieille rue" : l'English Heritage et la gestion d'un patrimoine visible et invisible », *in* Claire Giraud-Labalte, Jean-René Morice, et Philippe Violier (dir.), *Le patrimoine est-il fréquentable ? : accès, gestion, interprétation*, Angers, Presses de l'Université d'Angers : 175-188.

ORILLARD Clément, 2003, « Contrôler l'image de la ville », *Labyrinthe*, n° 15 : n.p.

ORILLARD Clément, 2005, « Urbanisme et cognition », *Labyrinthe*, n° 20 : 77-92.

ORILLARD Clément, 2009, « Tracing urban design's 'Townscape'origins: some relationships between a British editorial policy and an American academic field in the 1950s », *Urban History*, vol. 36, n° Hors-série 2 : 284–302.

ORILLARD Clément, 2010, *Kevin Lynch et l'urban design: représenter la perception de la ville (1951-1964)*, Thèse de doctorat en architecture, Université Paris VIII, Paris.

PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, et SAMUELS Ivor, 2004, *Urban Forms: The Death and Life of the Urban Block*, Londres, Routledge.

PATTON Jason W., 2007, « A pedestrian world: competing rationalities and the calculation of transportation change », *Environment and Planning A*, vol. 39, n° 4 : 928 – 944.

PELLETIER Jean, 1999, « Des ingénieurs de l'ombre... », *in Forma urbis. Les plans généraux de Lyon, XVIe-XXe siècle*, Lyon, Archives municipales de Lyon.

PELLETIER Jean et DELFANTE Charles, 2004, *Atlas historique du Grand Lyon : formes urbaines et paysages au fil du temps*, Seyssinet-Pariset, Xavier Lejeune.

PERRIN Evelyne, 1987, « " Voie et ville " : une réflexion lancée au Plan Urbain », *Urbanisme*, n° 217 : 64.

PETONNET Colette, 2005, « Synthèse pour des temps à venir », *in* Jeanne Brody (dir.), *La rue*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail : 297-306.

PHAROAH Tim, 2008, « Streets past and future », *Urban Design*, n° 105 : 15-18.

PINSON Daniel, 1996, *Architecture et modernité : un exposé pour comprendre, un essai pour réfléchir*, Paris, Flammarion.

PINSON Daniel, 2013, « La « composition urbaine » : paradigme perdu d'une lecture hâtive du classique de K. Lynch, The Image of the City (1960) », *in* Louis Hincker (dir.), *Penser la composition urbaine (XVIIIe-XXe siècle)*, Paris, Editions du CTHS : 93-105.

POLERE Cédric, 2014, *De la Courly au Grand Lyon : histoire d'une communauté urbaine*, Lyon, Lieux Dits.

PONSAR Luce et MARY Philippe, 2015, « Grand Lyon : une politique d'adaptation au changement climatique », *in* Jean-Jacques Terrin (dir.), *Villes et changement climatique : îlots de chaleur urbains*, Marseille, Parenthèses : 58-79.

PORTAS Mary, 2011, « *The portas review. An independent review into the future of our high streets* », Department for Business Innovation and Skill, Londres.

POUSIN Frédéric, 2007, « Du townscape au « paysage urbain », circulation d'un modèle rhétorique mobilisateur », *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, n° 13 : n.p.

PREMARTIN Marie, 2010, « "Ville plus sûre, quartiers sans accidents" : la démarche fondatrice », *Bulletin Rue de l'avenir*, n° 26 : 4-5.

PROST Henri, 1932, « Routes et voies urbaines », *Urbanisme*, n° 4 : 108-111.

PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry, et KLEINSCHMAGER Richard, 2006, *Dictionnaire La ville et l'urbain*, Paris, Economica.

PUNTER John, 2011, « Urban Design and the English Urban Renaissance 1999–2009: A Review and Preliminary Evaluation », *Journal of Urban Design*, vol. 16, n° 1 : 1-41.

PUNTER John et CARMONA Matthew, 1997, *The Design Dimension of Planning: Theory, Content, and Best Practice for Design Policies*, Londres, E & FN Spon.

RATCLIFFE John, STUBBS Michael, et KEEPING Miles, 2009, *Urban Planning and Real Estate Development*, New York, Routledge.

RATTI Carlo, 2004, « Space syntax: some inconsistencies », *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 31, n° 4 : 487 – 499.

RAYNAUD Michel Max et WOLFF Pauline, 2012, *Design urbain : approches théoriques*, Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier.

REIGNER Hélène, BRENAC Thierry, et HERNANDEZ Frédérique, 2013, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

REIGNER Hélène et HERNANDEZ Frédérique, 2007, « Les projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de « détournement » des réseaux », *Flux*, n° 69 : 21-34.

REIGNER Hélène, HERNANDEZ Frédérique, et BRENAC Thierry, 2009, « Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables », *Métropoles*, n° 5 : n.p.

REMY Jean, 2004, « La rue et la gare : quel devenir pour la ville ? », *Espaces et sociétés*, n° 113-114 : 261-276.

RENAULD Vincent, 2012, *Fabrication et usage des écoquartiers français : éléments d'analyse à partir des quartiers De Bonne (Grenoble), Ginko (Bordeaux) et Bottière-Chénaie (Nantes)*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, INSA Lyon, Lyon.

REVERDY Georges, ROUILLE François, et PEZIN Guy, 1994, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, LUGD.

ROADS TASK FORCE, 2013, « *The vision and direction for London's streets and roads* », Transport for London, Londres.

ROGERS Richard George et FISHER Mark, 1992, *A new London*, Londres, Penguin Books.

ROMEYER Benoit, 2011, *Le retour à la rue : entre idéologies et formes urbaines*, Mémoire de Master 2 en aménagement et urbanisme, Aix-Marseille Université, Marseille.

ROMEYER Benoit, 2013, « Composition urbaine et mouvement moderne : Firminy-Vert, conception et fonctionnement d'un quartier sans rues », *in* Louis Hincker (dir.), *Penser la composition urbaine (XVIIIe-XXe siècle)*, Paris, Editions du CTHS : 81-91.

RONCAYOLO Marcel, 1993, « Pour des espaces de pratiques multiples », *Paris-Projet*, n° 30-31 : 34-41.

RONCAYOLO Marcel, 1996, « Conceptions, structures matérielles, pratiques. Réflexions autour du projet urbain. », *Enquête. Archives de la revue Enquête*, n° 4 : 59-68.

RONCAYOLO Marcel, 2014, *L'imaginaire de Marseille : port, ville, pôle*, Lyon, ENS Éditions.

ROSSI Aldo, 2001, *L'architecture de la ville*, Gollion, Suisse, InFolio.

ROUILLER Alain, 2008, « Rue de la République : le modèle », *Bulletin Rue de l'avenir*, vol. 25, n° 4 : 2.

ROZENBLAT Céline et CICILLE Patricia, 2003, *Les villes européennes : analyse comparative*, Paris, la Documentation française.

RUDLIN David et FALK Nicholas, 2010, *Sustainable Urban Neighbourhood*, Londres, Routledge.

RUE DE L'AVENIR, 2008, « Edito », *Bulletin Rue de l'avenir*, vol. 25, n° 4 : 2.

SAFFACHE Pascal, 2002, *Dictionnaire simplifié de l'aménagement*, Matoury, Presses universitaires créoles.

SAINT Andrew, 1991, « Londres, croissance d'une ville », *in* Institut français d'architecture (dir.), *Londres. Portrait de ville*, Paris, Institut français d'architecture / DATAR : 5-21.

SALAT Serge, LABBE Françoise, et NOWACKI Caroline, 2011, *Les villes et les formes : sur l'urbanisme durable*, Paris, Hermann & CSTB.

SASSEN Saskia, 1996, *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*, Paris, Descartes & Cie.

SBRIGLIO Jacques (dir.), 2013, *Le Corbusier et la question du brutalisme*, Marseille, Parenthèses.

SCHONBROODT René, 2009, « L'invention du "code de la rue" », *Urbanisme*, n° 369 : 23-25.

SECCHI Bernardo et VIGANO Paola, 2011, *La ville poreuse : un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève, MétisPresses.

SECCI Claudio, 2010, « Réceptions et appropriations des sciences humaines par les architectes. Le cas des ciam et du Team Ten (1928-1962) », *Espaces et sociétés*, n° 142 : 17-31.

SERVICE ESPACE PUBLIC, 1994, « *Le vocabulaire des espaces publics. Les références du Grand Lyon* », Communauté urbaine du Grand Lyon, Lyon.

SITTE Camillo, 1996, *L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris, Seuil.

SMITHSON Alison et SMITHSON Peter, 1975, « Un paisible accomodement culturel », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 177 : 4-13.

[S.N.], 1961, « Harlow, ville nouvelle : comté d'Essex », *Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat*, vol. 33, n° 11 : 24-31.

[S.N.], 2010, « Lyon, la production de la ville. Compte rendu du colloque des 17 et 18 novembre 2009 », *Traits urbains*, n° supplément au n°36.

SONNETTE Stéphanie, 2014, « 1989-2014 : l'odyssée de l'espace public lyonnais », *Criticat*, n° 14 : 30-43.

SOULIER Nicolas, 2012, *Reconquérir les rues : exemples à travers le monde et pistes d'actions*, Paris, Ulmer.

SOUTHWORTH Michael et BEN-JOSEPH Eran, 2003, *Streets and the shaping of towns and cities*, Washington, Island Press.

STUDIO 09, SECCHI Bernardo, et VIGANÒ Paola, 2009, « *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne. Consultation internationale de recherche et développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne. La ville « poreuse » : chantier 2* », Studio 09, Milan.

SVENSSON Âse (dir.), 2004, *Arterial streets for people: Guidance for planners and decision makers when reconstructing arterial streets*, Lund, Lund University.

SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET DE PROGRAMMATION DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE et AGENCE D'URBANISME DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, 2010a, « *SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise. Document d'orientations générales* », SEPAL, Lyon.

SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET DE PROGRAMMATION DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE et AGENCE D'URBANISME DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, 2010b, « *SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise. Projet d'Aménagement et de Développement Durable* », SEPAL, Lyon.

SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET DE PROGRAMMATION DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE et AGENCE D'URBANISME DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, 2010c, « *SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise. Rapport de présentation.* », SEPAL, Lyon.

SZACKA Léa-Catherine, 2011, « Historicism Versus Communication: The Basic Debate of the 1980 Biennale », *Architectural Design*, vol. 81, n° 5 : 98-105.

TERRIN Jean-Jacques (dir.), 2011, *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé*, Marseille, Parenthèses.

TEWDWR-JONES Mark, 2008, « Governing London: The Evolving Institutional and Planning Landscape », *in* Rob Imrie, Loretta Lees, et Mike Raco (dir.), *Regenerating London: Governance, Sustainability and Community in a Global City*, Londres, Routledge : 58-72.

TEXIER Simon (dir.), 2006a, « L'espace public contemporain : crise ou mutation ? », *in Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Picard / Éditions du Pavillon de l'Arsenal : 252-264.

TEXIER Simon (dir.), 2006b, *Voies publiques : histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Picard / Éditions du Pavillon de l'Arsenal.

THORNLEY Andy, 2012, « Exporter le "modèle barcelonais" à Londres : le rôle "formateur" des architectes », *Urbanisme*, n° 383 : 52-54.

TOMAS François, 2001, « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *Géocarrefour*, vol. 76, n° 1 : 75-84.

TOMAS François, BLANC Jean-Noël, et BONILLA Mario, 2003, *Les grands ensembles : une histoire qui continue...*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Etienne.

TOPALOV Christian, 2013, « Trente ans de sociologie urbaine », *Métropolitiques* : n.p.

TOUBLANC Monique et BONIN Sophie, 2012, « Planifier les trames vertes dans les aires urbaines : une alliance à trouver entre paysagisme et écologie », *Développement durable et territoires*, vol. 3, n° 2 : n.p.

TOUSSAINT Jean-Yves, 2003, *Projets et usages urbains. Fabriquer et utiliser les dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain*, Habilitation à diriger des recherches en aménagement et urbanisme, Université Lumière Lyon II / INSA Lyon, Lyon.

TOUSSAINT Jean-Yves et ZIMMERMANN Monique, 2000, « Projet urbain, technique et complexité », *in* Alain Hayot et André Sauvage (dir.), *Le projet urbain. Enjeux, expérimentations et professions*, Paris, Editions de la Villette : 183-200.

TOUSSAINT Jean-Yves et ZIMMERMANN Monique, 2001a, « L'espace public comme pratique d'aménagement », *in* Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes : 5-16.

TOUSSAINT Jean-Yves et ZIMMERMANN Monique, 2001b, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

TRANSPORT FOR LONDON, 2004, « *Walking Plan for London* », Transport for London, Londres.

TRANSPORT FOR LONDON, MAYOR OF LONDON, et URBAN DESIGN LONDON, 2012, « *Better Streets delivered. Learning from completed schemes* », Transport for London, Londres.

TREES AND DESIGN ACTION GROUP, 2016, *Arbres en milieu urbain. Guide de mise en œuvre*, Londres, Trees and Design Action Group Trust.

TRELCAT Sophie, 2007, *Christian de Portzamparc : rêver la ville*, Paris, Le Moniteur.

TSIOMIS Yannis et ZIEGLER Volker, 2007, *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Paris, Editions de la Villette.

UN-HABITAT, 2013, « *Streets as public spaces and drivers of urban prosperity* », UN-Habitat, Nairobi.

UNWIN Raymond, 1911, « The City Development Plan », *in* Royal institute of British architects (dir.), *Town Planning Conference, London, 10-15 October, 1910: transactions*, Londres, Royal Institute of British Architects : 247-265.

UNWIN Raymond, 2012, *L'étude pratique des plans de villes : introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, Marseille, Parenthèses.

URBAN TASK FORCE et ROGERS Richard, 1999, *Towards an Urban Renaissance*, Londres, Spon.

VALENTIN Jean-Marc et BREGNAC François, 2011, « Lyon, vers une mobilité urbaine durable », *in* Jean-Jacques Terrin (dir.), *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé*, Marseille, Parenthèses : 118-145.

VAN DEN HEUVEL Dirk, 2006, « L'utopique dans le présent : la grille de réidentification urbaine d'Alison et Peter Smithson », *in* Jean-Lucien Bonillo, Claude Massu, et Daniel Pinson (dir.), *La modernité critique : autour du CIAM 9 d'Aix-en-Provence, 1953*, Marseille, Imbernon : 147-155.

VAN DEN HEUVEL Dirk, 2013, *Alison and Peter Smithson: A Brutalist Story, Involving the House, the City and the Everyday (plus a Couple of Other Things)*, Thèse de doctorat en architecture, Université de Delft, Delft.

VANDERBILT Tom, 2008, « Traffic Guru », *Wilson Quaterly*, vol. 32, n° 3 : 26-32.

VIGANÒ Paola, 2012, *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*, Genève, MetisPresses.

VOISIN Bruno, 2001, « Espaces publics, espaces de ville, espaces de vie », *in* Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmermann (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes : 33-47.

WACHTER Serge, 2004, *Trafics en ville : l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Paris, Éditions Recherches.

WAINWRIGHT Oliver, 2011, « A postcard from Stratford », *The Unlimited Edition*, n° 2 : 7.

WE MADE THAT, 2011a, « *The Unlimited Edition n°1* ».

WE MADE THAT, 2011b, « *The Unlimited Edition n°2* ».

WERNER Michael et ZIMMERMANN Bénédicte, 2003, « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 58, n° 1 : 7-36.

WERQUIN Ann Caroll et DEMANGEON Alain, 1998, *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*, Lyon, Editions du CERTU.

ZUKIN Sharon, 2010, *Naked city: the death and life of authentic urban places*, New York, Oxford University Press.

Table des figures

Figure 1 : Schéma du passage d'un chemin de campagne à une voie urbaine, par Henri Prost [Prost, 1932 : 110-111]. 29

Figure 2 : « Adhérence » du mouvement et « riveraineté » de la voie : deux nouveaux outils pour penser de manière plus dynamique les relations entre route et rue ? [Brès, 2006 : 88]. 30

Figure 3 : La deuxième partie du XIX^{ème} siècle comme « âge d'or » de la rue ? Une grande artère de Londres vue par l'illustrateur français Gustave Doré (Ludgate Hill - a block in the street, 1872 ; https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gustave_Dor%C3%A9_-_Ludgate_Hill.png, consulté le 10/07/2016). 36

Figure 4 : La grille de lecture proposée par Jan Gehl sur les évolutions de la vie dans les espaces publics sur plusieurs décennies, recoupe très précisément les séquences classiquement attribuées à l'histoire de la rue au XX^{ème} siècle : une apogée jusqu'aux alentours de la première guerre mondiale, puis un déclin jusqu'à l'orée des années 1960, et enfin une progressive renaissance [Gehl et Svarre, 2013 : 147]. 38

Figure 5 : Représentation d'un boulevard réalisé par l'artiste Jules Guérin pour illustrer le plan de Chicago de 1909 conçu par les architectes Daniel Burnham et Edward H. Bennet où l'on observe une cohabitation harmonieuse sur la chaussée entre des piétons et des véhicules à traction mécanique (http://burnhamplan100.lib.uchicago.edu, consulté le 10/07/2016). 41

Figure 6 : La rue à étages multiples d'Eugène Hénard [Hénard, 1911 : 351]. 42

Figure 7 : Les « Rue actuelle » et « Rue Future » d'Eugène Hénard, telles que présentées au congrès d'urbanisme de Londres de 1910 [Hénard, 1911 : 346 ; 349]. 43

Figure 8 : Esquisses et coupes de principe de « voies destinées à l'habitation » de la cité jardin de Letchworth [Unwin, 2012 : 275]. 45

Figure 9 : Les trois scènes vitruviennes : tragique, comique et satyrique telles que réinterprétées par l'architecte italien Sebastiano Serlio (XVI^{ème} siècle) [Moughtin, 2003 : 127-128]. 47

Figure 10 : Quelques exemples de classifications tirés des quatre grandes familles précédemment identifiées [Marshall, 2005 : 54]. 48

Figure 11 : Les quatre grands types de classification des voies pour Stephen Marshall : a) la classification par forme, b) la classification par usage, c) la classification par relation, d) la classification par désignation [Marshall, 2005 : 55]. 49

Figure 12 : Vue d'une « autostrade » dédiée aux véhicules rapides dans la Ville contemporaine de trois millions d'habitants imaginée par Le Corbusier [Le Corbusier, 2011 : 234-235]. 53

Figure 13 : La règle des 7V proposée par Le Corbusier et sa mise en application pour l'édification de Chandigarh [Le Corbusier et al., 1937 : tome 5, 92 ; tome 7, 206]. 54

Figure 14 : Du concept de "neighborhood unit" proposé par Clarence Perry au plan de Radburn de 1928 des architectes Clarence Stein et Henry Wright [Southworth et Ben-Joseph, 2003 : 71, 77]. 56

Figure 15 : De l'exemple de Radburn à un modèle universel de hiérarchisation des voies, applicable en tout lieu et adaptable à tout type d'environnement, urbain et suburbain [Ministry of Transport, 1964 : 63, 69]. 58

Figure 16 : Le modèle Buchanan appliqué à un quartier central de Londres : vue en plan et en perspective, dessinées par Kenneth Browne, illustrateur pour l'Architectural Review, montrant ce à quoi pourrait ressembler une "high street" comme Tottenham Court Road dans un futur proche [Ministry of Transport, 1964 : 178, 182-183]. 59

Figure 17 : De la rue comme support d'édification dans la structure historique des villes à la rue comme dernier maillon d'une chaîne circulatoire ayant vocation à desservir les bâtiments [Marshall, 2005 : 5]. 60

Figure 18 : La fusion des modèles urbanistiques au cours du XX^{ème} siècle, concomitante de l'avènement d'un « urbanisme de secteurs » pour David Mangin [Mangin, 2004 : 37]. 62

Figure 19 : La dynamique de convergence des trois grands modèles urbanistiques du XX^{ème} siècle d'après Jane Jacobs (réalisation : Benoit Romeyer). 63

Figure 20 : Les « trois aimants » des clés de lectures contemporaines du rapport Buchanan (réalisation : Benoit Romeyer). 66

Figure 21 : Le « schisme moderniste », : une désarticulation de la rue par l'application de logiques sectorielles, chacune adossée à des corporatismes [Marshall, 2005 : 7]. 70

Figure 22 : De la hiérarchisation morpho-symbolique « classique » à la hiérarchisation fonctionnelle « moderne » : nouvelles représentations et échelles de valeurs pour organiser et aménager le réseau viaire (réalisation : Benoit Romeyer). 74

Figure 23 : « Urban Reindentification » ou la réapparition de la rue dans la grille CIAM présentée par Alison et Peter Smithson lors du neuvième congrès CIAM d'Aix en Provence de 1953 [Van den Heuvel, 2006 : 148-149]. 83

Figure 24 : Photomontage de présentation d'un « deck » (ou « rue-en-l'air ») issu du projet de Golden Lane [Van den Heuvel, 2013 : 391]. 84

Figure 25 : Carte du stem structurant le vaste ensemble de Toulouse-Le Mirail conçu par l'agence Candilis-Josic-Woods face au dense réseau de rues de la ville héritée. Le contraste saisissant entre deux conceptions urbaines différentes et produites dans des conditions diamétralement opposées : d'un côté le temps long du palimpseste urbain et de l'autre le temps court d'une zone à urbaniser en priorité [Kostof, 1991 : 91]. ... 87

Figure 26 : Vue aérienne de la rue commerçante du Lijnbaan à Rotterdam. Au premier plan, on voit nettement que le secteur piétonnier s'interrompt sur une large voie de circulation [Kostof, 1992 : 241]. . 89

Figure 27 : Mise en regard réalisée par Peter Hall d'une illustration du principe des precincts proposés par Alker Tripp pour Londres, et sa reprise dans le County of London Plan *d'Abercrombie et Forshaw pour le quartier de Bloomsbury, une vingtaine d'années avant que celui-ci ne soit revisité par le rapport Buchanan [Hall, 1982 : 46, 47].* 95

Figure 28 : Montage des différentes illustrations qui accompagnent l'article de Gordon Cullen Legs and wheels (dessins et plan). La flèche sur le plan en bas à droite renvoyant au point de vue de l'image en haut à droite. Le hors-champ du paysage urbain offert à la voiture que l'on voit sortir de l'image de gauche, nous semble révélateur du caractère de relative impensée à laquelle cette question est reléguée au cours de la première période du Townscape [Cullen, 1971 : 120-122]. 97

Figure 29 : Montage du plan du centre-ville de Harlow accompagné de deux vues : l'une sur le centre-ville piéton et une autre sur les routes reliant les ensembles résidentiels [[s.n.], 1961 : 26, 26, 29]. 99

Figure 30 Une opposition de style proposée par Gordon Cullen entre le centre-bourg d'un village anglais « traditionnel » et le centre projeté de la ville nouvelle de Crawley [Cullen, 1971 : 138-139]. 100

Figure 31 : Le plan de la ville nouvelle de Cumbernauld tiré du rapport Buchanan [Ministry of Transport, 1964 : 204]*, salué pour son ambitieuse prise en compte de la question automobile. Les solutions urbanistiques et techniques retenues "incarnent" relativement bien les grands principes promus par le rapport.* 101

Figure 32 : Dans Outrage, Ian Nairn s'appuie sur les dessins de Gordon Cullen pour illustrer les atteintes produites par la subtopia sur les paysages, et permettre d'en identifier les « agents ». L'idée d'un développement d'une même esthétique « routière » sur les territoires est souvent mise en avant [Nairn, 1955 : 370 ; 375]. 104

Figure 33 : Propositions de séquences d'interventions permettant de redonner leur caractère urbain ou rural à ces deux types de paysages viaires [Nairn, 1956 : 359-360]. 105

*Figure 34 : Montage des études de cas illustrant les rapports à préconiser en milieux urbains (*metropolis *et* town*) avec les réseaux routiers d'envergure nationale et local [Nairn, 1956 : 401; 404].* 107

Figure 35 : Evolution de la variable « densité automobile » (nombre de voitures pour 1 000 habitants) au cours du XX^{ème} siècle et au sein de différents pays [Dupuy, 1995 : 18]. 113

Figure 36 : L'image de la cité en pratique : les éléments problématiques qui ressortent des entretiens menés sur la ville de Boston [Lynch, 1998 : 28]. 115

Figure 37 : Une hiérarchie morphologique et symbolique entre les différentes rues est préconisée à l'échelle du réseau viaire dans son ensemble (image de gauche), tandis qu'à l'échelle d'une rue prise individuellement, c'est l'utilisation d'un « gradient » qui est conseillée (image de droite) [Lynch, 1998 : 112-113]. 116

Figure 38 : La perception d'un usager de la route sur le tracé préconisé par les auteurs pour le périphérique intérieur de Boston [Appleyard et al., 1964 : 48]. 118

Figure 39 : Illustration des avantages des blocks courts et des « percées » préconisées par Jane Jacobs dans l'obtention d'un réseau viaire plus densément maillé et offrant un plus grande variété d'itinéraires [Jacobs, 1991 : 184, 186, 187]. 121

Figure 40 : La première page de l'article de Jane Jacobs paru dans la revue Fortune, illustré par Gordon Cullen et légendé par Ian Nairn, annonciateur de différents thèmes développés par la suite dans The Death and Life of Great American Cities et dans lequel la question de la rue est déjà centrale [Orillard, 2009 : 195]. 126

Figure 41 : Le « panier d'œufs » du County of London Plan de 1943 par Patrick Abercrombie et John Henry Forshaw repris par Christopher Alexander… [Abercrombie et Forshaw, 1943 : coloured plate n°1]. 128

Figure 42 : …Et son négatif, la hiérarchie viaire. Les voies de rang les plus élevés représentent les interstices entre les « œufs », et participent de la délimitation des quartiers identifiés ci-dessus [Abercrombie et Forshaw, 1943 : coloured plate n°4]. 129

Figure 43 : Brasilia et Chandigarh, deux représentants d'une ville arborescente d'après Christopher Alexander, de même que deux incarnations assez pures de l'urbanisme « de secteurs » au sens de David

Mangin. L'organisation du réseau viaire est dans ces deux exemples clairement mise au service d'une organisation urbaine [Alexander, 1967 : 6]. 130

Figure 44 : Illustrations extraites des patterns n° 11 "Local transport area", n° 23 "Parallel roads" et n°52 "Network of paths and cars" [Alexander et al., 1977 : 68, 130, 274]. 132

Figure 45 : Illustration des propositions d'Emile Duhart, se présentant comme un modèle particulièrement abouti d'un urbanisme de secteurs [Duhart, 1979 : 41]. 143

Figure 46 : Différentes vues de la rue des Hautes-Formes [http://www.portzamparc.com, Fromonot, 2007 : 257]. 144

Figure 47 : Les trois âges de la ville conceptualisés et formalisés par Christian de Portzamparc [Trelcat, 2007 : 18]. 146

Figure 48 : Autour de l'affiche de la Biennale internationale d'architecture de Venise de 1980, deux vues de la Strada novissima lors de la biennale de Venise de 1980 [Szacka, 2011 : 99, 102]. 148

Figure 49 : De la hiérarchisation fonctionnelle « moderne » à un « retour à la rue » (réalisation : Benoit Romeyer). 152

Figure 50 : Classement et déclinaisons des principaux types de mesures de modération de la circulation [Bellefleur et Gagnon, 2012 : 6]. 160

Figure 51 : Augmentation progressive du secteur piétonnisé du centre de Copenhague rayonnant autour de cet acte fondateur du Ströget [Commission Européenne. Direction générale de l'environnement, 2004 : 16]. 164

Figure 52 : La même portion du Strøget à soixante ans d'écart : tandis que les automobiles disparaissent du paysage, les piétons affluent en même temps que les enseignes fleurissent [Gehl et Svarre, 2013 : 150]. 164

Figure 53 : Schéma de principe d'un woonerf *que les auteurs incluent à une famille plus large, celle des* shared spaces*, et que l'on pourrait littéralement traduire en français par « espaces partagés », bien que cette dernière expression soit moins univoque et recouvre une plus grande diversité de sens [Southworth et Ben-Joseph, 2003 : 118].* 168

Figure 54 : Photographie d'un aménagement de type woonerf *à Delft. La plupart des différents éléments évoqués dans la* Figure 53 *s'y retrouvent : l'entrée marquée (au moins par une signalisation), la disposition relativement irrégulière de stationnements par ailleurs bien délimités, les ruptures visuelles, les trottoirs absents ou abaissés et les différences dans les revêtements de sols [Appleyard, 1981 : 250].* 168

Figure 55 : L'augmentation du trafic automobile comme élément perturbateur de l'écologie d'une rue résidentielle [Appleyard, 1981 : 29-30]. 171

Figure 56 : A situation urbaine et aménagement « constants », pour une rue résidentielle, une corrélation forte existe entre le volume de la circulation automobile, et l'intensité des liens sociaux tissés entre leurs riverains [Appleyard, 1981 : 23]. 172

Figure 57 : Deux illustrations extraites du guide CETUR sur les « rues à circulation restreinte » et « rues à priorité piétonne », montrant leur intégration à des centralités urbaines constituées, en l'occurrence celles de Hanovre et Bologne [CETUR, 1978 : 43, 47]. 174

Figure 58 : De l'utilisation des frontages pour partager la rue selon Nicolas Soulier. Pour reprendre les deux modes de partage qu'il propose, si le « partage frontal » traite de l'interface entre les secteurs 1 et l'ensemble 2-3, le « partage modal » se joue lui uniquement à l'intérieur des secteurs 2 et 3 [Soulier, 2012 : 127]...175

Figure 59 : « Le « système-rue » vu par Jean-Loup Gourdon au travers de ses rapports dialectiques [Gourdon, 2001 : 249]. 177

Figure 60 : Représentation schématique des différents types de voiries proposés dans un guide CERTU d'aménagement de rue tiré du programme « Voirie pour tous » (réalisation : Benoit Romeyer à partir de [CERTU, 2010 : 42])......179

Figure 61 : Deux illustrations du secteur correspondant à la phase 1 de Poundbury, l'une tirée d'un plan d'ensemble réalisé par Léon Krier (à gauche) et l'autre extraite d'une vue satellite et témoignant de son état récent (à droite) [Krier, 1996 : 128; fond photographie aérienne extrait de Google Earth]. 185

Figure 62 : Plan-masse et hiérarchisation « des rues et des places » développée par Léon Krier et l'agence Alan Baxter and associates au sein du quartier de Poundbury [Alan Baxter & Associates, 1998 : 30]. .187

Figure 63 : Le quartier « traditionnel » comme alternative viable à l'étalement urbain, tel est le créneau dans lequel se sont engouffrés les « new urbanists » de l'agence DPZ (http://www.dpz.com, consulté le 10/07/2016). 188

Figure 64 : La typologie ABCD proposée suivant un gradient de centralité où chacune d'entre elles a le plus de chances de se retrouver, avec à gauche, les secteurs les plus centraux (A) et à droite les plus périphériques (D) [Marshall, 2005 : 84]. 189

Figure 65 : Distribution des modèles archétypaux issus de la typologie ABCD suivant leur proportion de croisements « en T » et « en croix » [Marshall, 2005 : 99, 101]. 191

Figure 66 : Le graphe (b) permet de faire la transition entre trame viaire (a) et route structure *(c), [Marshall, 2005 : 116].* 192

Figure 67 : La notion de profondeur ("depth") appliquée à la trame viaire de la Figure 66 [Marshall, 2005 : 120]. 193

Figure 68 : Tableau récapitulatif des différentes valeurs de connectivité relative obtenues par l'ensemble des trames viaires composant l'échantillon testé par Stephen Marshall [Marshall, 2005 : 142]......195

Figure 69 : Distribution des trames viaires suivant les valeurs de connectivité relative, de complexité relative et de profondeur relative obtenues par chacune. Stephen Marshall propose de distinguer quatre grandes familles de réseaux viaires allant du modèle « arborescent » à la « grille » [Marshall, 2005 : 143]. 196

Figure 70 : Distribution schématique synthétisée par Stephen Marshall à partir du croisement des valeurs de complexité relative et de connectivité relative obtenues par les trames viaires de son échantillon. Les trames viaires « usuelles » ou « caractéristiques » sont celles qui conjuguent une connectivité relative moyenne et un niveau de complexité relative assez élevé [Marshall, 2005 : 153]......197

Figure 71 : Vision proposée par Stephen Marshall de ce à quoi pourrait ressembler un urbanisme de « Poundbury », reproductible à l'infini, et intégré à un modèle fonctionnaliste d'organisation du réseau viaire. Le refus du passage du trafic extérieur en interne généralisé à une échelle urbaine induit l'émergence d'un « urbanisme de branchement » [Marshall, 2005 : 34]. 199

Figure 72 : Les trois principaux modes de conception des espaces publics théorisés par Léon Krier [Krier, 1996 : 150]. 203

Figure 73 : Vue en perspective dessinée par Léon Krier de Longmoor Street, axe central de Poundbury [Krier, 1996 : 126]. 204

Figure 74 : Itérations successives des plans produits par Léon Krier pour la composition de Longmoor Street et du tissu urbain alentour [Dover et Massengale, 2013 : 318, 319]. 205

Figure 75 : Le modèle de distribution des circulations offert par le "Poundbury block" [Biddulph, 2007 : 105]. 206

Figure 76 : Présentation de l'organisation d'un îlot-type de Poundbury. On note le caractère traversant des cœurs d'îlots, accessibles aux automobiles et qui accueillent aussi un grande partie du stationnement, ainsi que le front bâti, où certaines constructions rompent avec l'alignement pour être réorientées en cœur d'îlot [Panerai et al., 2004 : 188]. 208

Figure 77 : Illustration de la technique du « tracking » *proposée par l'agence Alan Baxter, dont le principe consiste à d'abord travailler sur la forme urbaine et sur les vues pour assurer à la rue un caractère enclos. Il s'agit ensuite de la pourvoir de trottoirs d'une largeur adaptée au contexte, pour enfin confronter ces éléments aux besoins de la circulation, eux-mêmes satisfaits par l'utilisation de dimensionnements minimaux pour libérer de l'espace entre le trottoir et la voirie à proprement parler [Alan Baxter & Associates, 1998 : 55].* 210

Figure 78 : Réinterprétation par l'artiste anglais Carl Laubin de la perspective sur Longmoor Street réalisée par Léon Krier et représentée en Figure 73 [Dover et Massengale, 2013 : foJ] ; et photographie de Longmoor Street telle que réalisée en 2002 [Dover et Massengale, 2013 : foJ]. La juxtaposition proposée interpelle à plusieurs titres (pratiques et usages des espaces publics, place de l'automobile, architecture…). 211

Figure 79 : La « réurbanisation » du quartier de Saint-Saëns à Saint Etienne comme autre incarnation d'un « retour à la rue » dans les quartiers résidentiels [Tomas et al., 2003 : 225; 230]. 213

Figure 80 : La référence au modèle de distribution des circulations de Venise exposée dans le rapport Buchanan, venant illustrer les principes de séparation des circulations promus par ses auteurs [Ministry of Transport, 1964 : 222]. 216

Figure 81 : Les « quatre principes de planification des circulations » identifiés par Jan Gehl : le modèle vénitien comme idéal [Gehl, 2012 : 247]. 218

Figure 82 : Le modèle spatial de dissuasion progressive ressortant de l'évaluation des Plans de circulation mise en œuvre en France [Faivre D'Arcier, 1992 : 51]. 223

Figure 83 : Un « retour à la rue » ayant profité aux voiries les moins affectées par les flux circulatoires motorisés, mais opéré à « modèle constant » en parallèle au développement d'une hiérarchisation contemporaine « insulaire » (réalisation : Benoit Romeyer). 228

Figure 84 : L'exemple pionnier de Chambéry et de la route nationale RN6 réaménagée en « rue de la République » dans le cadre du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » [Groupement des autorités responsables de transport, 2000 : 61]. 235

Figure 85 : Le catalogue des profils en travers de différentes voies de Barcelone présenté au séminaire de Sarrià, et classées suivant le ratio de répartition chaussée/trottoir qu'elles offrent. La ligne du centre correspond à celles qui présentent une division à parts égales de ces deux volets (et dont quelques exemples

notables sont repris en dessous du graphique) ; ces dernières ayant été considérées au terme de ce séminaire comme étant les plus aptes à satisfaire aux attentes respectives des architectes et des ingénieurs [Busquets, 1988 : 11]. 245

Figure 86 : Montage de différentes vues du réaménagement du Moll de la Fusta conçu par Manuel de Solà Morales i Rubió ; avec de haut en bas : photographies aériennes, photographies avant-après, et vue en coupe [Clos, 1988 : 94, 96 ; Alonzo, 2013 : 443]. 249

Figure 87 : Les grands axes et secteurs de projet du plan d'ordonnancement de Nîmes, parmi lesquels est représenté le Boulevard urbain sud (ici indiqué en tant que « périphérique sud ») [Juvin, 1993 : 399]. . 271

Figure 88 : Perspectives issues du projet Donato/De la Torre pour le boulevard urbain sud de Nîmes. Ressortent clairement le large îlot central de type rambla et les contre-allées desservant les tissus et activités urbaines sur les rives de l'axe (http://www.edonato.es, consulté le 10/07/2016). 273

Figure 89 : Représentation schématique des différents types de voiries proposés dans un guide CERTU sur l'aménagement des carrefours urbains (réalisation : Benoit Romeyer à partir de [CERTU, 2009b : 16-17]). 275

Figure 90 : Tableau synthétisant les résultats obtenus par l'analyse multicritères mise en œuvre pour le choix des profils en travers du boulevard Salvador Allende. A noter les indications « Prado », que l'on suppose être une référence au boulevard éponyme marseillais, mais surtout « Rambla » accolée à la dernière solution (obtenant d'ailleurs la meilleure note) qui est une référence explicite aux boulevards barcelonais dont elle s'inspire ouvertement [Soulier, 2012 : 38]. 276

Figure 91 : Vue sur une partie retravaillée de l'actuel aménagement de l'avenue Salvador Allende à Nîmes (cliché : Benoit Romeyer). 279

Figure 92 : Schéma du cadre de conception propre aux Plans de déplacements urbains [Hernandez, 2003 : 15]. 283

Figure 93 : Le modèle générique d'organisation des transports urbains [Brenac et al., 2013 : 273]. 286

Figure 94 : La hiérarchie viaire conventionnelle appliquée aux modes de déplacement. Si le réseau automobile se caractérise par sa continuité, ce n'est pas le cas de celui dédié aux piétons qui apparaît relégué en bout de chaîne [Marshall, 2006 : 102]. 289

Figure 95 : Une hiérarchie viaire conventionnelle qui tend en pratique à générer des sous-réseaux eux-mêmes caractéristiques de l'island strategy. Comme l'explique Stephen Marshall, si cette schématisation peut être celle d'un « réseau routier classique en une hiérarchie de routes nationales (I), régionales (II) et locales (III), elle pourrait tout aussi bien illustrer un réseau urbain avec les boulevards urbains (I), les rues principales de quartier (II) et les voies de dessertes locales (III) » [Marshall, 2006 : 100]. 290

Figure 96 : Des dispositifs d'aménagements routiers associés à une vitesse maximale autorisée et reposant sur le postulat d'un strict rapport d'opposition entre circulation et vie locale [CERTU et Délégation à la sécurité et à la circulation routières, 2008 : 6]. 296

Figure 97 : Une classification reposant sur une opposition entre circulation et accès… [Marshall et al., 2004 : 11]. 298

Figure 98 : … et générant des réseaux différenciés entre piétons et automobilistes renvoyant à un réseau aux typologies de rues « binaires » [Marshall, 2006 : 102]. 298

Figure 99 : Les autres types de relations liant le positionnement hiérarchique d'une rue aux types d'usages qu'elle est susceptible d'accueillir [Marshall et al., 2004 : 17]. 300

Figure 100 : La « hiérarchie viaire conventionnelle » inclut route et rue au sein d'un même modèle induisant une relation inverse entre « circulation » et « accès » conditionnant les typologies de rues à la disposition des concepteurs et gestionnaires de réseau viaire [Marshall et al., 2004 : 11]. 300

Figure 101 : La poursuite des recherches pionnières de Donald Appleyard montre que les boulevards à contre-allées constituent une forme urbaine propice à l'épanouissement d'une sociabilité locale et ce, indépendamment du fait qu'ils accueillent des volumes de trafic relativement élevés [Bosselmann et al., 1999 : 174]. 303

Figure 102 : La comparaison menée par Einar Lillebye entre les volumes de trafics motorisés traversant une rue et l'intensité des activités sociales qu'elle accueille n'a pas permis d'établir l'existence d'un véritable lien direct de causalité entre ces deux variables [Lillebye, 2007 : 458]. 305

Figure 103 : L'« interruption spatiale » du système de transports publics (TP) induite par la hiérarchie viaire conventionnelle [Marshall, 2006 : 103]. 310

Figure 104 : L'« interruption structurelle » du système de transports publics (TP) induite par la hiérarchie viaire conventionnelle [Marshall, 2006 : 103]. 311

Figure 105 : Les trois espaces de la grande vitesse, de la moyenne vitesse et de la proximité identifiés par Bernardo Secchi et Paola Viganò à l'occasion de la consultation du Grand Paris. Si le premier et le dernier leur apparaissent comme des réseaux « isotropes », le second est quant à lui qualifié de « passant » [Secchi et Viganò, 2011 : 141]. 315

Figure 106 : Une hiérarchie viaire conventionnelle qui ne reconnaît qu'un nombre très limité de typologies de rues, et parmi lesquelles les « arterial streets » font figure d'« angle mort » [Marshall et al., 2004 : 12]. 319

Figure 107 : Deux exemples de modélisation d'un réseau viaire suivant la valeur associée à leurs statuts de lien (à gauche), et de lieu (à droite). On constate que ces derniers ne se recoupent pas forcément et témoignent donc du fait que leur détermination respective ne répond pas aux mêmes logiques [Svensson, 2004 : 27]. 321

Figure 108 : Un exemple de matrice de classification des rues « fictive », et reprenant les principes posés dans le programme de recherche ARTISTS [Svensson, 2004 : 28]. 322

Figure 109 : L'approche Link and Place se veut pensée comme une démarche de projet offrant un cadre à même de favoriser la mise en débat des préoccupations propres à chacune des principales professions impliquées dans des projets d'aménagement de rues, mettant ainsi en valeur leurs complémentarités plutôt que leurs différences dans la perspective d'approches plus transversales et pluridisciplinaires [Jones et al., 2007a : 242]. 325

Figure 110 : Entre des voies artérielles et des voies de desserte aux fonctions bien définies dans les classifications institutionnelles, le statut assigné aux voies « intermédiaires » de distribution apparaît quant à lui bien plus incertain [CERTU, 2008 : 1]. 328

Figure 111 : Schéma hypothétique d'une alternative à la hiérarchisation viaire contemporaine marquée par la reconsidération du rôle attribué aux « rues artérielles, et induite par une réinterrogation plus générale des liens entretenus entre « circulation » et « vie locale » (réalisation : Benoit Romeyer). 335

Figure 112 : Manières de classer les rues : Représentations et échelles de valeurs dominantes dans le champ de l'urbanisme, pré et post-« retour à la rue » (réalisation : Benoit Romeyer). 337

Figure 113 : Une sélection de terrains d'études opérée à l'interface entre questionnements théoriques, méthodologies, intérêts personnels, contraintes et opportunités (réalisation : Benoit Romeyer). 342

Figure 114 : Schéma de la démarche « double-filtre » adoptée pour la sélection des terrains d'études (réalisation : Benoit Romeyer). 344

Figure 115 : Représentation de Londres en 1832 de laquelle ressortent les "roman roads", grandes voies de circulation ayant structuré son urbanisation [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 13]. 348

Figure 116 : « Patchwork » d'architectures londoniennes dans une rue du quartier « huppé » de Nothing Hill (cliché : Benoit Romeyer). 351

Figure 117 : Les projets d'infrastructures routières du plan Abercrombie duquel ressort l'attention particulière portée sur la constitution de rocades successives [Hall, 1982 : 61]. 353

Figure 118 : Des boroughs londoniens pouvant se décomposer en trois ensembles distincts, ceux de l'hypercentre historique (la City et Westminster) qui en compagnie de dix autres constituent l'Inner London, dont le périmètre correspond à l'ancien comté de Londres, et auxquels s'ajoutent les 20 boroughs de l'Outer London depuis l'institution en 1963 du Greater London Council [Carmona et Matos Wunderlich, 2012 : 25]. 356

Figure 119 : Plan de 1966 édité sous l'égide du Greater London Council et présentant le projet d'Urban Motorway Box dont le tracé reprend dans les grandes lignes celui du deuxième anneau (B) proposé dans le plan Abercrombie (http://www.cbrd.co.uk/, consulté le 10/07/2016). 357

Figure 120 : Les principes d'organisation et de composition d'un quartier dense et multifonctionnel tels que promus par l'Urban Task Force [Urban Task Force et Rogers, 1999 : 66]. 363

Figure 121 : Illustration de quelques-uns des principaux problèmes relatifs à la prédominance donnée au trafic automobile identifiés sur les espaces centraux de Londres par Jan Gehl et son équipe [Gehl Architects, 2004 : 31]. 365

Figure 122 : Vue d'une portion de Kensington High Street suite à son réaménagement par l'agence Project Centre (http://www.projectcentre.co.uk/project_desc.php?id=20, consulté le 10/07/2016). 366

Figure 123 : Le principe de matrice de types de voies proposé dans Manual for Streets, et inspiré de l'approche Link and Place [Chartered Institution of Highways & Transportation, 2010 : 13]. 372

Figure 124 : Les high streets comme lieux multifonctionnels articulant différents champs et nécessitant une appréhension d'ensemble [Carmona et al., 2010a : 17]. 376

Figure 125 : Les high streets, des espaces aux caractéristiques spécifiques, à la fois héritées et en évolution permanente [Carmona et al., 2010a : 17]. 376

Figure 126 : La localisation des high streets londoniennes mise en regard avec leur position par rapport aux grands axes routiers (red routes) sous la responsabilité directe de Transport for London [Carmona et al., 2010a : 47]. 378

Figure 127 : D'une appréhension des high streets centrée sur la question des centralités à une autre potentiellement plus ouverte et ouvrant à une meilleure prise en compte de leurs « épaisseurs », au travers des liens qu'elles entretiennent avec les territoires qui les bordent [Carmona et al., 2010a : 76]. 380

Figure 128 : Illustrations de la classification proposée par la Roads Task Force, et librement inspirée de la méthode Link and Place récemment développée pour repenser le réseau viaire londonien sur la base d'archétypes de voies qui le caractérisent [Roads Task Force, 2013 : 92]. 384

Figure 129 : Londres et Lyon, deux villes qui ne bénéficient clairement pas du même statut dans la hiérarchie des villes européennes [Rozenblat et Cicille, 2003 : 53]. 388

Figure 130 : Schéma récapitulatif des quatre principales phases d'urbanisation connues par Lyon entre l'Antiquité et le XVIII[ème] siècle [Gras et al., 1995 : 28, 29, 30, 31]. 400

Figure 131 : Le « plan scénographique » datant du milieu du XVI[ème] siècle et où l'on peut noter l'orientation est-ouest de cette vue en perspective cavalière mettant l'accent sur les urbanisations existantes sur la Presqu'île, ainsi que sur les collines de Fourvière et de la Croix-Rousse (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53030238q, consulté le 10/07/2016). 401

*Figure 132 : Le « Plan Morand » de la ville de Lyon de 1764 mais présenté ici dans sa reproduction de 1775, (*http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8439885j, *consulté le 10/07/2016).* 403

Figure 133 : Le « Nouveau plan géométral de la ville de Lyon, avec ses projets d'agrandissement et d'embellissement, divisé par arrondissement, par M. Laurent Dignoscyo » montrant les évolutions connues par le plan Morand en vue de sa réalisation effective (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53063810j, consulté le 10/07/2016). 404

Figure 134 : Le « Nouveau plan illustré de la ville de Lyon et de ses faubourgs / dessiné par Driat » datant de 1872. En ressortent clairement la ligne de fortifications construite sur la rive gauche du Rhône ainsi que la poursuite de l'urbanisation à l'intérieur de l'enceinte ainsi dessinée, amenant au découpage de la ville en 5 puis 6 arrondissements distincts (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84453490, consulté le 10/07/2016). 405

Figure 135 : Le « Plan topographique de la Guillotière avec son embellissement projeté de 1845 » dit « Plan Crépet », dont une partie des idées sera reprise dans le plan d'alignement et d'embellissement de cette commune, est marqué par son souci de rationnaliser et d'articuler la trame issue du Plan Morand avec celle plus irrégulière de La Guillotière [Clemençon, 1999]. 406

Figure 136 : Plan de Lyon paru en 1888 dans le guide consacré à Lyon par le journaliste Adolphe Joanne. Son orientation est/ouest marque symboliquement un retournement de regard porté sur la ville qui s'étend désormais vers l'est, facilité en cela par le démantèlement des remparts et l'arrivée de la voie ferrée (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8439740m, consulté le 10/07/2016). 407

Figure 137 : Le « Plan de circumliaison des voies d'accès à Lyon » proposé par Camille Chalumeau en 1935 dans le cadre du projet de Plan d'Extension et d'Embellissement de la ville. De nombreuses infrastructures construites par la suite y apparaissent déjà figurées [Archives municipales de Lyon, 1999 : planche 17]. 410

Figure 138 : Une évolution des projets autoroutiers à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise, montrant l'abandon progressif de la plupart des infrastructures autoroutières planifiées à l'intérieur du boulevard de ceinture Laurent Bonnevay, (ici indiqué « LY. 1 ») [Bonneville, 1982 : 99]. 414

Figure 139 : Les évolutions connues par le plan d'urbanisme de la Part-Dieu. On constate le renforcement du caractère routier des infrastructures viaires entourant le quartier. A noter aussi la disparition puis la réapparition de la gare entre 1967 et 1980 au rythme des atermoiements de la SNCF [Delfante et Dally-Martin, 1994 : 188]. 416

Figure 140 : Les Berges de Rhône et Clint Eastwood : mise en dialogue d'une star mondiale du cinéma et d'un espace public au service de la promotion de l'agglomération lyonnaise à l'international (http://www.onlylyon.com/, consulté le 10/07/2016). 430

Figure 141 : L'« esquisse » d'un plan des liens urbains, tel que proposé par l'Agence d'urbanisme de Lyon [Valentin et Bregnac, 2011 : 126]. 436

Figure 142 : La rue Garibaldi, un aménagement d'espace public figurant en bonne place au sein de la page consacrée aux différents « projets urbains » de la Métropole de Lyon (extrait d'une capture d'écran de la page internet http://www.grandlyon.com/projets/projets-urbains.html, consulté le 10/07/2016). 439

Figure 143 : Schématisation de la structure et logique d'une démarche comparative « classique » (réalisation : Benoit Romeyer). 446

Figure 144 : Schématisation de la structure et logique de la démarche par « mise en regard » proposée (réalisation : Benoit Romeyer). 447

Figure 145 : Le site de Stratford dans l'est londonien comme point central des 3èmes Jeux Olympiques de la ville [Appert, 2012]. 461

Figure 146 : Le projet d'Olympic boulevard initialement développé par le borough de Tower Hamlets et à l'origine du projet d'High Street 2012 [London borough of Tower Hamlets, 2007 : 41]. 462

Figure 147 : Extrait d'un billet ironique paru sur le site internet du journal London Evening Standard vis-à-vis de la décision de « recentrer » le tracé initialement prévu pour l'épreuve du marathon des Jeux Olympiques de 2012 (http://www.standard.co.uk/news/why-2012-marathon-wont-finish-in-the-olympic-stadium-6514511.html, consulté le 10/07/2016). 463

Figure 148 : Schéma explicatif des différentes entités et toponymies incluses au projet d'HS2012 (réalisation : Benoit Romeyer). 464

Figure 149 : La spatialisation des indicateurs institutionnels de précarité à l'échelle du Grand Londres font ressortir la présence d'importantes poches de pauvreté dans les boroughs et quartiers situés à l'est de la City [Appert, 2012]. 466

*Figure 150 : Le tracé d'*High *Street 2012 replacée dans l'East End du Londres de la fin du XIX^{ème} siècle au travers la carte de pauvreté alors réalisée par Charles Booth témoigne des importants contrastes ayant pu exister entre les populations vivant sur et en retrait de l'axe. Ressort aussi en creux l'importante « mixité sociale » qui a pu caractériser ces quartiers (réalisation : Benoit Romeyer à partir de http://booth.lse.ac.uk/, consulté le 10/07/2016).* 467

Figure 151 : Vision ironique sous forme d'une carte postale de la "XXIst century high street" en cours de constitution autour de Stratford High Street et regroupant les différents projets de tours qui y étaient alors prévus, en construction, et déjà réalisés [Wainwright, 2011 : 7]. 469

Figure 152 : Le découpage d'High Street 2012 en trois séquences principales témoigne aussi de l'historicité différenciée des territoires urbains traités [Fluid, 2009b : 26]. 473

Figure 153 : Carte développée dans le cadre d'HS2012 pour en présenter les différents secteurs de projets [Awofolaju et Harper, 2013 : 35]. 474

Figure 154 : Illustration de la teneur des préconisations développées pour chaque secteur de projet par l'agence Fluid au sein de la Vision Study [Fluid, 2009c : 10-11]. 475

Figure 155 : Si la rue Garibaldi traverse des quartiers dont les profils socio-économiques présentent des disparités évidentes et suivant un gradient assez clairement orienté nord-sud, le projet de réaménagement en lui-même porte pour sa part plus sur des quartiers de « classes moyennes » de la ville de Lyon ; le revenu médian par unité de consommation étant de 21 659 € à Lyon en 2012 (réalisation : Benoit Romeyer à partir de données tirées du recensement de la population de 2009 disponible sur le site internet http://www.insee.fr/, consulté le 10/07/2016). 482

Figure 156 : Plan montrant les implantations de passerelles et de trémies prévues en 1970 pour la rue Garibaldi, en lien avec l'opération de la Part-Dieu [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-4]. 484

Figure 157 : Une rue Garibaldi dont l'aménagement a dans l'imaginaire collectif lyonnais longtemps été associé à ses trémies, conçues pour favoriser l'accessibilité automobile lors de l'opération de la Part-Dieu (cliché : Benoit Romeyer). 485

Figure 158 : Le réaménagement de la rue Garibaldi apparaît ainsi présenté comme un « territoire de projets » sur le site internet dédié au projet urbain Lyon Part-Dieu (http://www.lyon-partdieu.com/, consulté le 10/07/2016)..... 487

Figure 159 : Vue en trois dimensions des nouveaux aménagements projetés dans le cadre du projet urbain Lyon Part-Dieu et au sein duquel la rue Garibaldi apparaît de manière visible au premier plan et au pied de la nouvelle tour Incity [AUC, 2015 : 20-21]. 488

Figure 160 : Plan montrant le périmètre du projet de réaménagement de la rue Garibaldi ainsi que son découpage en trois phases distinctes [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EII-6]. 490

Figure 161 : La rue Garibaldi entourée de ses espaces publics « majeurs », dont une partie a ainsi été incluse à son projet de réaménagement [Atelier Marguerit et al., 2014 : 4]. 491

Figure 162 : Extrait de la carte de cohérence territoriale résumant les grandes orientations du SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise pour les quartiers de la rive gauche du Rhône, d'où ressort le principe de mise en réseau par des « liaisons vertes » des grands parcs urbains de la rive gauche du Rhône : parc de la Tête d'Or, parc Sergent Blandan, parc de Gerland [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010a]. 494

Figure 163 : La rue Garibaldi pensée comme une nouvelle étape dans la constitution d'une boucle verte reliant les trois grands parcs des quartiers de la rive gauche du Rhône après l'aménagement des berges [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EI-18]. 496

Figure 164 : Le projet développé sous la tutelle d'Alain Marguerit pour le projet de Gerland à Lyon montre clairement sa volonté de venir se raccrocher à la trame verte développée dans le cadre du projet Garibaldi afin de la poursuivre jusqu'au Parc de Gerland [Atelier Marguerit et al., 2015 : 4]. 497

Figure 165 : Plan de conception des phases 1 et 2 du projet Garibaldi : l'illustration du haut montre les aménagements effectivement réalisés pour 2014, celle du milieu les aménagements de cette première phase laissés en attente ou réalisés ultérieurement (place de l'auditorium/Charles de Gaulle, parvis des Halles, et début du « ruban bleu ») ainsi que les aménagements de la deuxième phase ; la troisième figure le projet d'ensemble [Atelier Marguerit et al., 2013 : 14-15]...... 499

Figure 166 : Représentation du réseau de transport routier londonien issu du document stratégique relatif à l'organisations des transports urbains et duquel ressortent clairement les trois « anneaux » routiers du

modèle générique. La localisation approximative du tracé d'HS2012 apparaît ici figurée par un ovale de contour noir [Mayor of London, 2010 : 152]. 504

Figure 167 : Le périmètre du péage urbain londonien (congestion charge) visant à limiter l'accessibilité automobile de son hypercentre s'apparente dans sa forme et ses fonctions au premier anneau du modèle générique. C'est à celui-ci que vient se « raccrocher » le tracé d'HS2012, dont le premier tronçon apparaît ici figuré par un ovale de contour noir (http://content.tfl.gov.uk/congestion-charge-zone-map.pdf, consulté le 10/07/2016). 505

Figure 168 : Le réseau routier principal lyonnais apparaît caractérisé par une relative dissymétrie entre ses versants est et ouest. Deux des projets d'infrastructures figurés dans cette carte extraite du SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise (contournement ouest lyonnais (COL) et tronçon ouest du périphérique (TOP)), apparaissent comme des projets de bouclement de rocade visant à réduire ce « déséquilibre » historique lié à la topographie du site. L'emplacement approximatif de la rue Garibaldi est ici encore symbolisé par un ovale de contour noir [Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010a : 120]. 507

Figure 169 : Localisation des points de comptage utilisés pour mesurer le trafic entrant dans le cordon « centre-agglomération », et présenté comme correspondant au périmètre Lyon-Villeurbanne. L'emplacement de la rue Garibaldi est ici symbolisé par un ovale de contour noir [Observatoire partenarial Déplacements, 2011 : 5]. 509

Figure 170 : Localisation des points de comptage utilisés pour mesurer le trafic entrant dans le cordon « hypercentre », dont le périmètre inclut l'intégralité de la zone de la Presqu'île ainsi que certains quartiers de la rive gauche du Rhône, dont la Part-Dieu, et incluant donc la rue Garibaldi, dont l'emplacement est ici symbolisé par un ovale de contour noir [Observatoire partenarial Déplacements, 2011 : 6]. 510

Figure 171 : Comptage des trafics automobiles journaliers empruntant l'axe d'HS2012 antérieurement à son réaménagement [Fluid, 2009b : 46]. 512

Figure 172 : Comptage des trafics automobiles journaliers empruntant la rue Garibaldi antérieurement à son réaménagement [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : EIV-76]. 512

Figure 173 : Représentation schématique des différents types de profils en travers se succédant le long de la rue Garibaldi afin de mettre en avant son caractère hétérogène [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009 : 7]. 515

Figure 174 : « Profil en travers type de la rue Garibaldi requalifiée » tel que présenté dans le dossier d'enquête publique qui lui a été associé, et duquel ressort bien la volonté d'attribuer un espace de circulation dédié à chacun des principaux modes de déplacements [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011b : C-23]. 516

Figure 175 : Coupe schématique de la mise en application de la coupe précédente sur l'une des sections les plus larges de cet axe [Atelier Marguerit et al., 2014 : 9] 517

Figure 176 : La cohabitation des différents types de circulations sur la première phase du projet Garibaldi est marquée par la présence de bandes de délimitation végétalisées conférant à chacun de ces « sites propres » une indépendance particulièrement marquée (cliché : Benoit Romeyer). 518

Figure 177 : La Cycle Superhighway 2 mise en œuvre le long d'HS2012 et dont les tracés se recoupent peu ou prou (https://tfl.gov.uk/modes/cycling/routes-and-maps/cycle-superhighways, consulté le 10/07/2016). 519

Figure 178 : L'aménagement paysager réalisé à Braham Street Park dont on peut apercevoir les nombreuses assises que celui-ci accueille le long du bâtiment de gauche (cliché : Benoit Romeyer). 520

Figure 179 : Illustrations de type « avant-après » des aménagements réalisés sur et autour de Stratford High Street. Si la chaussée n'a pas véritablement été transformée par ces aménagements, ses abords ont quant à eux substantiellement évolués [Fluid, 2013 : 5]. 521

Figure 180 : Vue sur le nœud routier de Bow, dont l'espace central s'est vu réaménagé dans le cadre d'High Street 2012. A noter la présence du stade olympique en fond (cliché : Benoit Romeyer). 523

Figure 181 : Les continuités piétonnes transversales développées dans le cadre du réaménagement de la rue Garibaldi se sont inscrites en continuités du débouché des rues en provenance de la trame Morand, conformément au principe de la « dentelle » développé ici (cliché : Benoit Romeyer). 524

Figure 182 : Du fait qu'au niveau de la Part-Dieu, le maillage des tissus urbains apparaît plus « lâche » de ce côté de la rue Garibaldi, l'un des objectifs développés pour ce projet a ainsi consisté à chercher à venir y raccrocher les rues en provenance de la trame Morand [Atelier Marguerit et al., 2013 : 9]. 525

Figure 183 : L'aménagement proposé pour le nouveau parvis des Halles de Lyon s'inscrit dans la continuité des aménagements développés sur la rue Garibaldi tout en cherchant à mettre en valeur la continuité de l'axe Moncey, axe fort des quartiers de la rive gauche du Rhône au sein desquels il constitue une liaison diagonale assez « unique » (document remis par l'interlocuteur rencontré lors de l'entretien BR n°26, cf. Tableau 8 *; auteur : Atelier Marguerit).* 526

Figure 184 : Exemples de discontinuités de matériaux induites sur le pourtour de la rue Garibaldi et dans ses connexions aux rues perpendiculaires (cliché : Benoit Romeyer). 527

Figure 185 : Alors que l'aménagement antérieur témoignait d'une délimitation claire entre l'espace de la rue et celui des résidences en lien avec leurs différents statuts fonciers… (cliché donné par l'interlocuteur rencontré lors de l'entretien BR n°1, cf. Tableau 7 ; *auteur inconnu).* 529

Figure 186 : … Les travaux entrepris dans le cadre d'High Street 2012 ont au contraire visé à leur plus forte imbrication (cliché : Benoit Romeyer). 530

Figure 187 : Le concept du "treading lightly" adopté par l'agence Muf pour HS2012 a été décliné de manière transversale aux trois secteurs de projet où elle a été amenée à intervenir (http://www.muf.co.uk/, consulté le 10/07/2016). 536

Figure 188 : Le panneau développé pour communiquer sur les aménagements opérés sur le secteur de Mile End Waste montre bien que les interventions se sont concentrées sur l'interface entre le parc et la rue ainsi que sur le Green Bridge, visible à l'arrière-plan (http://www.highstreet2012.com, consulté le 10/07/2016). 538

Figure 189 : Série de photos de type « avant-après » des aménagements opérés autour de Mile End Park et sur le Green Bridge et tirée de l'évaluation de ce projet d'HS2012 [Fluid, 2013 : 114]. 539

Figure 190 : L'affiche réalisée autour des travaux opérés dans le secteur de Mile End Waste témoigne de la volonté exprimée par la maîtrise d'ouvrage ainsi que la maîtrise d'œuvre de mieux valoriser l'espace vert et d'en favoriser l'accessibilité (http://www.highstreet2012.com, consulté le 10/07/2016). 540

Figure 191 : L'aménagement actuel du "waste", plus ouvert et au sein duquel la mise en valeur des éléments relatifs à l'histoire du lieu a fait l'objet d'une attention toute particulière de la part de ses concepteurs (clichés : Benoit Romeyer). 540

Figure 192 : Illustration schématique du principe de continuités à « trois niveaux » développées pour le projet de la rue Garibaldi [Atelier Marguerit et al., 2014 : 7]. 544

Figure 193 : Vue sur la piste cyclable présente le long de la première phase du projet Garibaldi et délimitée par le biais de bandes végétalisées continues (cliché : Benoit Romeyer). 545

Figure 194 : Plans schématiques du sous-sol, des sols et des arbres développés pour le projet de la rue Garibaldi. L'apport en nouveaux végétaux s'y est autant que possible opéré dans une logique de préservation d'un patrimoine végétal existant [Atelier Marguerit et al., 2014 : 6]. 546

Figure 195 : La partie traitée de la rue Garibaldi (ici en fond) contraste avec le caractère extrêmement minéral de certains espaces autour de la Part-Dieu, et qui feront ici l'objet de la deuxième tranche de ce projet dont la livraison est prévue pour fin 2017 (cliché : Benoit Romeyer). 547

Figure 196 : Le nouvel aménagement de la rue Garibaldi offre des espaces dont l'agrément thermique en période de fortes chaleurs n'est plus seulement assuré par l'ombrage offert par les bâtiments mais aussi désormais par la forte présence végétale autour de l'axe (cliché : Benoit Romeyer). 549

Figure 197 : Vue en coupe de la nouvelle rue Garibaldi, illustrant à la fois, le nouveau système de récupération des eaux pluviales développé pour celui-ci, ainsi que son adossement à un projet expérimental de rafraîchissement de l'air reposant sur la capacité d'évapotranspiration de ses végétaux [Ponsar et Mary, 2015 : 73]. 551

Figure 198 : Carte des principaux espaces verts autour de la rue Garibaldi réalisée à partir d'une base de données relatives à l'occupation des sols (réalisation : Benoit Romeyer à partir de données Corinne Land Cover de 2006). 553

Figure 199 : Carte des principaux espaces verts autour d'HS2012 réalisée à partir d'une base de données relatives à l'occupation des sols (réalisation : Benoit Romeyer à partir de données Corinne Land Cover de 2006). 554

Figure 200 : Vues sur le marché populaire de Whitechapel prenant place presque tous les jours de la semaine en face du Royal London Hospital après son réaménagement. A noter que des façades et devantures de magasins rénovées dans le cadre d'High Street 2012 sont visibles sur la photographie de gauche (clichés : Benoit Romeyer). 559

Figure 201 : Photographies de type « avant – après » montrant le travail fin opéré sur les façades et vitrines des magasins pour leur donner un aspect plus « qualitatif » et plus en accord avec la dimension patrimoniale mise en avant dans le cadre de ce projet d'High Street 2012 ; ici au niveau de Mile End Waste (http://www.regenfirst.co.uk/essential_grid/historic-buildings-conservation-scheme/, consulté le 10/07/2016). 560

Figure 202 : Graphique extrait de l'évaluation d'High Street 2012 et montrant les évolutions des occupations en rez-de-chaussée de différents secteurs le long d'High Street 2012. Ressort ici la relative montée en puissances des commerces de services aux détriments des commerces de détail dans les franges est de la City [Fluid, 2013 : 51]. 562

Figure 203 : En plus des espaces laissés aux terrasses des cafés, le réaménagement de la rue Garibaldi a inclus l'apport d'un nombre substantiel de mobiliers urbains fixes offrant une assez importante diversité d'assises et d'utilisations potentielles (cliché : Benoit Romeyer). 565

Figure 204 : Vue sur l'Altab Ali Park dont l'un des enjeux de l'aménagement entrepris dans le cadre d'HS2012 a consisté à favoriser sa plus large fréquentation, en lien avec les multiples identités de ce lieu et des quartiers environnants (cliché : Benoit Romeyer). 567

Figure 205 : Graphique illustrant les changements de motifs de fréquentations déclarés par les populations fréquentant l'axe d'High Street 2012 suite à ce projet [Fluid, 2013 : 60]. 568

Figure 206 : Extrait d'une double page tirée du journal d'informations développé pour le projet de la rue Garibaldi : l'accent y est mis sur le contenu du projet en lui-même et agrémenté par des témoignages de ses différents acteurs [Communauté urbaine du Grand Lyon, 2012b : 2-3]. 570

Figure 207 : Extrait d'une double page tirée du journal d'informations développé pour le projet d'HS2012, et dont le contenu relativement hétéroclite mais néanmoins assez fortement axé sur les dimensions historiques et patrimoniales de l'axe ressort ici nettement [We Made That, 2011a : 4-5]. 572

Figure 208 : La démarche d'archéologie participative initiée par l'agence Muf en lien avec le Museum d'archéologie de Londres a visé à révéler les traces des anciennes occupations de ce lieu afin aussi d'en favoriser la fréquentation autour d'un certain nombre d'évènements associés (http://www.muf.co.uk, consulté le 10/07/2016). 576

Figure 209 : Illustration développée par l'agence Muf pour présenter les différents aménagements ayant été développés pour le projet sur Altab Ali Park (http://www.muf.co.uk/, consulté le 10/07/2016). 577

Figure 210 : Affiche présentant les transformations opérées dans le cadre du réaménagement d'Altab Ali Park (http://www.highstreet2012.com, consulté le 10/07/2016). 578

Figure 211 : Aperçu du site internet développé dans le cadre de l'initiative Panorama High Street East *pour valoriser le patrimoine architectural de l'axe d'*High Street 2012 *prenant ainsi la forme d'un « panorama » continu le long de celui-ci et offrant aussi la possibilité de disposer d'un nombre plus ou moins important d'informations sur les différents bâtiments ainsi représentés (capture d'écran tirée de http://panoramaeast.org.uk, consulté le 10/07/2016).* 580

Figure 212 : Illustrations des transformations parfois assez spectaculaires opérées dans le cadre de l'Historic Buildings Conservation Scheme développé pour High Street 2012 (ici au niveau d'Aldgate) et dont l'objectif a consisté à redonner un aspect plus « authentique » à certains immeubles présents le long de l'axe tout en n'obérant pas leur capacité à répondre aux besoins actuels, en particulier en matière d'occupation commerciale (clichés donnés par l'interlocuteur rencontré lors de l'entretien BR n°1, cf. Tableau 7 *; auteur inconnu).* 581

Figure 213 : Vue depuis l'axe d'High Street 2012 de la frise murale peinte au niveau de Mile End Waste par l'artiste Mychael Barratt et remobilisant un certain nombre de figures et éléments identitaires relatifs à la rue (cliché : Benoit Romeyer). 582

Figure 214 : Représentation du concept de « traverse culturelle » développée dans le cadre du projet Lyon Part-Dieu par l'agence AUC et de laquelle ressort son ancrage assez fort à la rue Garibaldi qu'elle enjambe [AUC, 2015 : 57]. 586

Figure 215 : Zoom de ce que pourrait donner la mise en place de ce concept de « traverse culturelle » au niveau de l'Auditorium situé au droit de la rue Garibaldi [AUC, 2015 : 58]. 587

Figure 216 : Le système de signalisation développé dans le cadre du programme Legible London implanté tout au long de l'axe d'High Street 2012 et pensé en articulation aux arrêts de transports en communs (cliché : Benoit Romeyer). 590

Figure 217 : Plan développé dans le cadre des ateliers menés par l'APUR autour du thème des « boulevards de la métropole » et croisant les territorialités réticulaires associées aux grands tracés structurants identifiés avec les différents projets de transports existants ou à venir [APUR, 2015 : 6]. 604

Table des tableaux et encadrés

Tableau 1 : « Route » et « rue », des définitions relativement univoques pour deux entités qui se déterminent souvent par des oppositions (réalisation : Benoit Romeyer). 31

Tableau 2 : Deux exemples de classification des rues tirés de manuels d'urbanisme récents. Le mélange entre formes, usages, relations et désignations précédemment évoqué ressort clairement (réalisation : Benoit Romeyer). 50

Tableau 3 : Synthèse des divers arguments pour et contre la rue donnés par Henri Lefebvre (réalisation : Benoit Romeyer à partir de [Lefebvre, 1979]). 137

Tableau 4 : Nombre de villes ayant réalisé un secteur piéton dans leur centre au sein de l'Allemagne de l'ouest, du Royaume-Uni, de la France et d'un ensemble Etats-Unis / Canada [Feriel, 2013]. 163

Tableau 5 : Différents modèles européens d'aménagement dérivés du principe d'aménagement du woonerf *[Kjemtrup et Herrstedt, 1992 : 61].* 170

Tableau 6 : Londres et Lyon mis en regard à travers les catégories proposées par Jean Häentjens [Haëntjens, 2010b : 125-127]. 392

Tableau 7 : Tableau récapitulatif des entretiens menés sur le terrain londonien (réalisation : Benoit Romeyer). 450

Tableau 8 : Tableau récapitulatif des entretiens menés sur le terrain lyonnais (réalisation : Benoit Romeyer). 451

Tableau 9 : Récapitulatif des principaux organismes financeurs du projet d'High Street 2012 (réalisation : Benoit Romeyer à partir de [Fluid, 2013 : 32]). 476

Tableau 10 : Parmi les dix agences ayant le plus bénéficié des financements octroyés par Design for London entre 2007 et 2013, quatre d'entre elles (dont le nom apparaît souligné dans le tableau) sont aussi intervenus dans le cadre d'High Street 2012 (http://www.architectsjournal.co.uk/revealed-design-for-londons-13-million-handout-to-three-practices/8646995.fullarticle, consulté le 07/07/2016). 479

Encadré 1 : Sur l'approche pittoresque dans l'aménagement viaire 91

Encadré 2 : Comment appréhender et qualifier ces nouvelles approches de projet ? 260

Encadré 3 : Des liens entre modèle et urbanisme « insulaires » 292

Table des matières

Résumé / Abstract

Remerciements

Sommaire

Introduction générale 1

Partie 1 - Des places et valeurs associées aux différentes typologies de rue dans les théories de l'urbanisme : d'un état de l'art à un « état des liens » 21

Chapitre 1 – Une différenciation entre rue et route dans les théories de l'urbanisme entre opposition, confusion, revendication et hiérarchisation 27

1. La rue, opérateur « historique » de la fabrique urbaine et enjeu récurrent des théories de l'urbanisme 28

a. La séparation route / rue : entre poncif et enjeu renouvelé de l'urbanisme. Approches, postures, définitions et éclairages historiques 28

b. Une reconsidération des rôles associés au réseau viaire concomitante à l'irruption des vitesses mécaniques au sein des villes, dans un contexte d'émergence de l'urbanisme en tant que discipline 39

2. Une dynamique de convergence des grands courants et modèles urbanistiques conduisant à l'avènement d'une hiérarchisation fonctionnelle et universelle du réseau viaire 47

a. Une distinction traditionnelle entre route et rue bouleversée par l'arrivée d'une nouvelle conception « fonctionnaliste » du réseau viaire 47

b. Une convergence des modèles urbanistiques trouvant son aboutissement dans le rapport Buchanan, véritable « jalon » des théories sur l'organisation et l'aménagement du réseau viaire 57

c. Du « schisme moderniste » à la mise en œuvre d'une sectorisation professionnelle du champ de l'aménagement des rues et des voies 68

Chapitre 2 - Une dynamique de « retour à la rue » participant d'un renouvellement progressif des regards portés sur le réseau viaire… 77

1. Une émergence de mouvements contestataires des théories fonctionnalistes en lien avec une évolution progressive des regards portés sur la rue et les espaces publics 81

a. Les architectes « athéno-sceptiques » du *Team X* et les premières velléités d'un retour à une « idée » de rue 81

b. Le *Townscape* à l'avant-garde de la promotion d'une esthétique viaire « pittoresque » 91

c. L'« *urban design* » comme front de contestation et nouveau courant urbanistique alternatif au fonctionnalisme 112

2. La sociologie et l'architecture urbaine comme contrepoints d'Europe latine aux réflexions anglo-saxonnes sur *l'urban design* 136

Chapitre 3 - … Mais un « retour à la rue » focalisé sur les rues résidentielles des centralités constituées, et ne remettant pas en cause les fondements sous-jacents aux modèles fonctionnalistes d'organisation du réseau viaire 155

1. Le « retour à la rue » et l'apparition des mesures de « modération de la circulation » : de nouveaux modes de partage de la voirie pour une approche spatialement sélective de l'aménagement du réseau viaire ? 159

a. La modération de la circulation : définitions et état des lieux 159

b. La piétonnisation au service d'une revitalisation économique des centres urbains 163

c. Du *woonerf* aux quartiers « apaisés » ou l'élargissement du champ des mesures de modération de la circulation 167

d. Le partage de la voirie : un fonctionnalisme par d'autres moyens ? 176

2. Le « retour à la rue » au prisme de l'urbanisme néo-traditionnel : quand la tradition se met au service de l'innovation. Le cas de *Poundbury* 184

a. De la rencontre entre un prince et un architecte à une « expérimentation néo-traditionnelle » en matière d'aménagement de réseau viaire 184

b. *Poundbury* : un réseau viaire fortement maillé en interne mais peu relié vers l'extérieur, et favorable à un fonctionnement « en enclave » 187

c. Des rues et des îlots conçus dans une double logique de composition de l'espace et de régulation du stationnement 202

d. Un apaisement finalement plutôt atteint par l'aménagement ou par l'isolement ? 209

3. Une spatialisation des aménagements du réseau viaire révélatrice des modèles techniques d'organisation des circulations en vigueur 215

a. La référence récurrente à un « modèle vénitien » comme révélateur d'une dualisation croissante de la voirie urbaine 215

b. L'expérience française des Plans de circulation et la formalisation d'un nouveau modèle cherchant à concilier impératif de fluidité du trafic et structure urbaine radioconcentrique 221

Chapitre 4 - Des projets aux modèles, un regain d'intérêt pour les grands axes de circulation faisant ressortir la « rue artérielle » comme « angle mort » des modèles d'organisation du réseau viaire et enjeu émergent de l'urbanisme contemporain 231

1. Une transposition des mesures de modération de la circulation aux grandes voiries articulée à un renouvellement plus général du champ de l'aménagement viaire par l'émergence des démarches de projet 233

a. Le programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », ou quand la modération de la circulation va à la rencontre des axes structurants 233

b. Le « laboratoire barcelonais » ou la recherche de référentiels communs et d'un autre équilibre des forces pour une nouvelle forme de co-production viaire 241

c. De nouvelles terminologies pour de nouvelles méthodes : du renouvellement des approches de l'urbanisme par le projet à leurs déclinaisons dans le champ de l'aménagement viaire 252

2. Du renouvellement des outils techniques d'organisation des circulations dans un contexte de montée en puissance des démarches de projets dans le champ de l'aménagement viaire : le boulevard urbain comme révélateur d'une quête de conciliation entre référentiels urbains et référentiels techniques 263

a. Le boulevard urbain : un concept technique controversé dans ses filiations et finalités 266

b. L'aménagement du boulevard Salvador Allende à Nîmes comme illustration de la difficile articulation entre projet urbain et instructions techniques 270

c. Des Plans de Déplacements Urbains à l'interface entre agrégation de projets et transposition de modèles techniques 282

3. De la critique des modèles à l'émergence d'un objet d'études : la « rue artérielle » comme pierre d'achoppement entre tenants d'un urbanisme « insulaire » et partisans d'une ville plus « passante » et « poreuse » 294

a. Des guides d'aménagements de rues empreints d'un principe d'incompatibilité supposée entre « circulation » et « vie locale » propre à la hiérarchie viaire conventionnelle 295

b. D'une reconsidération du principe de relation « inverse » entre circulation et vie locale à l'émergence de nouveaux modes de composition et d'aménagement du réseau viaire ? 302

c. La « rue artérielle » comme « oxymore » de la hiérarchie viaire conventionnelle et entité urbaine au cœur des enjeux de l'urbanisme contemporain 317

Partie 2 – Rues artérielles en projets : mise en regard de deux cas d'études de réaménagements viaires à Londres et Lyon 339

Chapitre 5 - Du choix des villes au choix des terrains : entre représentativité d'une politique d'espaces publics et exemplarité d'une intervention sur la rue, pour une mise en regard de projets d'urbanisme 341

1. De l'identification d'un territoire « moteur » d'une réflexion sur les potentiels rôles joués par les rues artérielles dans ses recompositions aux projets préfigurant sa mise en application : le cas de Londres 346

a. Londres, « ville-mosaïque » et produit d'une juxtaposition de multiples logiques d'urbanisation où les velléités planificatrices ont bien souvent été reléguées à un rôle de second plan 347

b. D'une capitale aux espaces publics négligés à un laboratoire de la « renaissance urbaine » 359

c. Le renouveau de la *high street* en tant qu'objet, support et enjeu d'interventions urbanistiques 369

2. Lyon comme contrepoint français au cas londonien, pour deux agglomérations « scènes » de leurs pays respectifs en matière d'aménagement d'espaces publics 388

a. D'une ville longtemps contenue par son site originel à l'édification progressive d'une véritable agglomération : Lyon et sa « conquête de l'Est » 398

b. Lyon et la construction itérative d'une politique à grande échelle d'amélioration des espaces publics : les « ans I et II » (1989-2008) 419

c. Vers la perspective d'une troisième génération d'espaces publics plus « verts » et « linéaires » dans la lignée de l'aménagement-« charnière » des Berges de Rhône ? 430

3. Eléments de méthodologie pour la mise en regard de deux projets de réaménagement de « rues artérielles » à Londres et Lyon 440

a. La mise en regard comme démarche de « croisement » entre diverses logiques de projets, d'échelles, d'acteurs et de temporalités 442

b. Une méthodologie d'analyse des terrains inspirée par l'approche organisationnelle et centrée sur la conduite d'entretiens auprès des acteurs du projet....448

Chapitre 6 - Manières contemporaines de recomposer les rues artérielles : mise en regard des projets d'High Street 2012 et de la rue Garibaldi....459

1. *High Street 2012* et la rue Garibaldi, deux axes majeurs dont les transformations s'articulent et font écho à celles des territoires qui les entourent....460

a. *High Street* 2012 ou comment faire d'un axe composite un vecteur de développement et de promotion de l'est londonien dans la perspective des Jeux Olympiques de 2012....460

b. Le réaménagement de la rue Garibaldi : entre amorce d'une requalification du quartier de la Part-Dieu et mise en réseau des parcs urbains lyonnais....481

2. Mise en regard des deux projets d'*High Street 2012* et de la rue Garibaldi au prisme de leur mobilisation respective des différents types de « liens urbains 502

a. Mise en regard par les liens « physiques » : des différences d'approches marquées, tant en termes de linéarité que de transversalité 503

b. Mise en regard par les liens « de nature » : vers une diversification des rôles associés à l'élément végétal dans la ville ?....534

c. Mise en regard par les liens « sociaux-économiques » : entre mesure d'accompagnement et attente d'effets d'entraînement....555

d. Mise en regard par les liens « symboliques et culturels » : des histoires et identités comme ressources de projets ?....574

Conclusion générale....597

Bibliographie....608

Table des figures....630

Table des tableaux et encadrés....648

Table des matières....650