

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME  
ET DE LA MER**

**PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE  
Pôle Concevoir Construire Habiter**

**Concevoir et réaliser  
Echelles et temporalités des projets urbains**

## **LES SIGNIFICATIONS TEMPORELLES DU PROJET URBAIN**

Rapport final  
Avril 2006

**Laboratoire d'Analyse des Formes  
(Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon)  
Equipe Médias et Identités (Institut d'Etudes Politiques de Lyon)  
Laboratoire de Recherche en Architecture  
(Institut National des Sciences Appliquées de Strasbourg)**

**Ce document constitue le rapport final de la recherche intitulée « les significations temporelles du projet urbain » dans le cadre de l'appel d'offres du PUCA « échelles et**

## **temporalités des projets urbains » contrat SU 03 000 159 (A03-04)**

Ont collaboré à cette étude les membres des équipes de recherche :

### **Laboratoire d'Analyse des Formes, École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon :**

Pierre Bost, François Tran (mandataire)

### **Laboratoire de Recherche en Architecture, Institut National des Sciences Appliquées de Strasbourg :**

Christian Dehaynin, Gaëtan Desmarais (responsable scientifique), Bernard Pagand

### **Équipe Médias et Identités (EA 1858 ), Institut d'Études Politiques de Lyon:**

Valérie Colomb, Philippe Fayeton, Bernard Lamizet (responsable scientifique),

Jean-Michel Rampon

### **Laboratoire Groupe de Sociologie Politique Européenne, Institut d'Études Politiques de Strasbourg :**

Ghislaine Soulet

### **Professionnels rattachés à l'équipe lyonnaise :**

Bruno Dumetier, architecte-urbaniste, concepteur du projet urbain et architectural des lignes du tramway du Grand Lyon

Pascale Simard, directrice adjointe de l'Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon

### **Professionnel rattaché à l'équipe strasbourgeoise :**

Michel Messelis, ingénieur génie civil, directeur des études à l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Région de Strasbourg, responsable du pôle de compétences «Ecologie urbaine et réseaux»

### **Personnalités rencontrées :**

Roland Ries, sénateur, ancien maire de Strasbourg

Alfred Peter, paysagiste, concepteur du projet urbain et architectural des lignes du tramway de Strasbourg

Jean-Paul Chevallier, directeur de l'Urbanisme de la ville de Bron

Jean-François Santi-Weil, directeur de l'opération Sextius-Mirabeau

| Enquêtes documentaires auprès des organismes SYTRAL, SEM [Lyon Confluence](#), direction de l'Urbanisme de la ville de Saint-Priest

## SOMMAIRE

### I. LES TEMPS DES VILLES

#### LA MEDIATION METROPOLITAINE DE L'URBANITE

(Bernard Lamizet)

1. Qu'est-ce qu'une temporalité métropolitaine ?	7
2. Les médiations temporelles de l'identité métropolitaine.	10
3. Sémiotique temporelle de la métropole	14
4. Temporalités, métropoles et politique de la ville	18
5. Temporalités urbaines et identité des acteurs de la politique métropolitaine.	22
<u>6. La médiation métropolitaine de la temporalité</u>	26
<u>7. Conclusions</u>	28

### II. STRUCTURES SPATIALES ET PROJETS URBAINS

#### A STRASBOURG

(Christian Dehaynin, Gaëtan Desmarais, Bernard Pagand)

<u>Introduction</u>	30
<b>Partie I: Structures spatiales et temporalités</b> (Gaëtan Desmarais)	
1. L'organisation spatiale interne de Strasbourg	32
2. La couronne externe de Strasbourg	34
3. Eléments de morphogenèse urbaine	35
4. Un espace de projets	39
<b>Partie II: Projets urbains à Strasbourg, au fil du tramway</b> (Bernard Pagand)	
Problématique générale	40
1. D'un tram à l'autre	43
2. Des fronts de Neudorf à l'axe est-ouest : projet(s) et permanence	47
3. Projet et temps de l'interruption	57
4. Projets et temps de la conjonction	63
5. Une gare et son quartier, de l'attente au devenir	69
6. Le temps et l'espace, les deux matériaux du projet urbain	87
<b>Partie III : La place de la gare de Strasbourg 1875-2005</b> (Christian Dehaynin)	
1. Le temps dans le concept de projet d'édification	90
2. La temporalité des formes et la temporalité des désirs	90
3. La composition urbaine comme moyen de dilater l'instant qui passe	91
4. La composition de la place de la gare à Strasbourg	92
5. Structure de la composition et structure de la perception	94
6. La distribution : deux pôles de sociabilité et deux rhétoriques distinctes	95
7. L'ellipse, figure de l'unité et de l'alliance des rhétoriques de puissance et de prospérité.	98
8. De la composition monumentale à la décomposition fonctionnelle	101
9. Les projets qui fixent de nouveaux principes architectoniques	110
10. Les temporalités des formes de la place de la gare de Strasbourg 1875 – 2005	118

### III. LE TRAMWAY, FACTEUR DU DEVELOPPEMENT URBAIN A LYON

(Pierre Bost, François Tran)

1. Le tram, d'un mode de déplacement au projet urbain	120
2. Lyon Confluence, projet de territoire et projet dans le temps	126

#### **IV. SEXTIUS-MIRABEAU A AIX-EN-PROVENCE**

(Philippe Fayeton)

1. Métropolisation	148
2. Le projet urbain Sextius-Mirabeau: une promesse de ville	155
3. Les temporalités du projet urbain Sextius-Mirabeau	162

#### **V. LE « RETOUR » DU TRAMWAY A LYON ET A STRASBOURG :**

##### **CADRAGE GENERAL ET CHRONOGRAMMES**

(Jean-Michel Rampon avec Valérie Colomb)

168

#### **VI. CONCLUSION: PROPOSITIONS POUR L'ELABORATION D'UNE APPROCHE STRATEGIQUE DES TEMPORALITES URBAINES**

(Bernard Lamizet et François Tran)

180

# I. LES TEMPS DES VILLES

## LA MEDIATION METROPOLITAINE DE L'URBANITE

Bernard Lamizet

L'aménagement d'un réseau de transport en commun exprime une certaine représentation politique de la temporalité dans un espace métropolitain. En ce sens, on peut analyser la signification de cette représentation. Ce que l'on peut appeler *la temporalité politique de la ville* articule dans un complexe symbolique de représentations et de significations le temps du projet et du débat public, le temps des acteurs politiques et de la décision, et le temps des médias et de l'information.

L'étude que l'on va lire a été élaborée par un ensemble de chercheurs appartenant à trois équipes<sup>1</sup>, qui, à Lyon, à Strasbourg et à Aix-en-Provence, ont étudié les représentations dont l'espace urbain et métropolitain fait l'objet dans les discours politiques et dans les médias dans le cadre du débat public engagé autour de la question de l'aménagement d'un réseau de tramways<sup>2</sup>. La question des temporalités urbaines peut s'appréhender comme une question politique, à partir du moment où son élaboration et sa mise en œuvre engagent les acteurs institutionnels de la ville et les pouvoirs de l'espace urbain et de l'espace métropolitain. Mais il convient d'en donner ici une analyse en termes de représentation, de façon à mieux comprendre la *signification du temps* dans le fait urbain et dans le fait métropolitain.

Il convient de distinguer ici deux dimensions : d'une part, il s'agira de réseaux et d'espaces métropolitains, et, d'autre part, il s'agira de *sites particuliers* et de leurs transformations liées aux reconfigurations des aires métropolitaines. Ces deux dimensions renvoient à ce que l'on pourrait appeler deux *figures* de l'espace métropolitain, deux façons de l'appréhender et d'en penser l'intelligibilité politique et symbolique. Il y a des figures exprimées par des sites particuliers, par des lieux, comme le site Sextius-Mirabeau à Aix, le site du Confluent à Lyon ou le quartier de la Gare à Strasbourg, et il y a des figures de la ville exprimées par les logiques de parcours et de déplacement et par les réseaux, comme celui du tramway, à Lyon ou à Strasbourg.

La politique de la ville constitue, aujourd'hui, un champ de rationalité particulier des identités métropolitaines. En effet, le fait urbain ne se pense plus seulement, désormais, comme une logique d'aménagement de l'espace et comme un mode d'intelligibilité des structures d'organisation de la vie sociale. C'est dans ce cadre qu'il convient de reformuler le concept de temporalité. Le temps urbain est un mode d'intelligibilité de la façon dont les métropoles articulent des pratiques et des lieux, des parcours et des sites, des appartenances et des représentations, des exclusions et des intégrations, des faits et des interprétations. La temporalité urbaine se définit désormais comme un *mode complexe de rationalité de la signification du fait urbain*.

La politique de la ville instaure les métropoles comme des espaces qui sont à la fois des espaces de culture et de représentation instituant des identités propres, distinctes des identités urbaines traditionnelles, mais elle fait aussi des métropoles des champs spécifiques d'intelligibilité et de rationalité du fait urbain, fondé sur quatre caractéristiques.

---

<sup>1</sup> Il s'agit de l'équipe « Médias et identités » (I.E.P. de Lyon), du Laboratoire d'analyse des formes (École d'architecture de Lyon) et du Laboratoire de recherche en architecture (I.N.S.A. de Strasbourg).

<sup>2</sup> Le cas d'Aix-en-Provence n'est pas celui de l'aménagement d'un réseau de tramways, mais il a été évoqué ici pour faire apparaître les logiques de la représentation médiatisée des sites métropolitains dans deux situations différentes, afin de dégager des tendances et des logiques générales de ces logiques de représentation.

La première de ces caractéristiques est un mode spécifique d'organisation de l'espace fondé sur le concept de réseau. La question des temporalités urbaines se pense, désormais, dans la problématique du réseau, et c'est pourquoi nous avons choisi de l'interroger, dans cette étude, sous l'angle de l'instauration d'un réseau de tramways. La question des temporalités urbaines s'est pensée, au long de son histoire, dans diverses échelles d'espace, et, en particulier, au XIX<sup>ème</sup> siècle, les villes connaissent sensiblement les étendues et les espaces qui sont les leurs aujourd'hui. La naissance contemporaine du fait métropolitain peut recevoir deux dates significatives, l'une comme l'autre constitutives d'une définition particulière du fait métropolitain. La première est, au début du vingtième siècle (1900 pour Paris), la naissance d'un *chemin de fer métropolitain*. La naissance du métro est significative, pour notre étude, en ce qu'elle marque l'unification de l'espace urbain métropolitain par un réseau de transport en commun. La deuxième de ces dates constitutives du fait métropolitain en termes de réseau sera l'apparition de systèmes métropolitains de tarification commune et d'abonnements communs, qui unifient les espaces métropolitains de transport et de circulation.

La seconde de ces caractéristiques est l'institution d'un *espace politique particulier*, structuré autour d'institutions et de pouvoirs spécifiques. Ce sera, en France, en 1966, la naissance des *communautés urbaines*, structures intercommunales de métropolisation<sup>3</sup>. La naissance institutionnelle des communautés urbaines est un fait important pour la naissance d'une conception métropolitaine du développement des villes et des territoires urbains. Avec la naissance des structures institutionnelles de l'intercommunalité, la logique métropolitaine s'inscrit dans les faits institutionnels, et les identités des métropoles se voient reconnaître comme des acteurs politiques spécifiques, avec des responsabilités propres et des étendues territoriales définies de façon spécifique. Sans doute est-ce avec l'avènement de l'intercommunalité que l'on peut parler de la naissance des métropoles comme des entités politiques de plein exercice. En particulier, sans doute est-ce dans la logique des communautés urbaines que le fait métropolitain va trouver les structures modernes de son expression politique et les logiques de pouvoir qui vont faire exister les métropoles non seulement comme des espaces d'habitation et des espaces de circulation, mais aussi comme des espaces de pouvoirs et des espaces de responsabilité. Ce n'est pas un hasard si les trois sites qui font l'objet de notre étude sont des communautés urbaines (Lyon et Strasbourg) et une communauté d'agglomération (Aix en Provence).

La troisième caractéristique est l'émergence d'une temporalité spécifique, propre au fait urbain métropolitain. Il ne faut désormais plus seulement penser la ville comme un espace métropolitain de pouvoirs, d'activités et de représentations. Il importe, désormais, de penser les métropoles comme des espaces dotés d'une temporalité propre. C'est la définition d'une temporalité particulière qui fait des métropoles urbaines de véritables médiations constitutives de l'identité et comme de véritables *aires culturelles urbaines spécifiques*. C'est dans l'émergence d'une logique temporelle métropolitaine spécifique que les villes deviennent des métropoles urbaines à la fois économiques, culturelles et politiques. D'une part, cette temporalité s'exprime dans des organes d'information régionaux importants et puissants (« *Les Dernières Nouvelles d'Alsace* », « *Le Progrès* », « *La Provence* »), qui représentent, en quelque sorte, les agendas métropolitains. D'autre part, elle articule deux façons de mesurer le temps : le temps des villes et celui des agglomérations qui, autour d'elles, ont fini par s'instituer en espaces politiques et culturels dotés d'identités propres. L'étude que nous avons élaborée nous permet de faire apparaître l'existence de cette double temporalité, d'une forme de médiation entre deux temps : le temps des villes n'est pas tout à fait le même que celui des métropoles, comme peut nous le faire percevoir la différence des

---

<sup>3</sup> Il est, d'ailleurs, significatif, que les deux métropoles qui constituent le champ de la présente étude, Lyon et Strasbourg, aient figuré parmi les premières communautés urbaines.

sites desservis par le tramway de Lyon, par exemple.

Enfin, cette logique particulière du fait urbain donne une signification particulière à la notion même de site. Les lieux de la ville ne sont plus caractérisés par des monuments ou par des configurations particulières : une *grammaire nouvelle des sites* s'institue, fondée sur l'intelligibilité et la rationalité de la dimension symbolique qu'ils acquièrent dans l'espace métropolitain. La gare de Strasbourg, par exemple, est repensée comme un pivot dans les logiques ouvertes par cette temporalité nouvelle que nous analysons ici. Cela implique que le site change de sens, change de statut : il se pense, désormais, dans une reconfiguration de la ville qui instaure un nouveau temps, celui du T.G.V. et du tramway.

## **1. Qu'est-ce qu'une temporalité métropolitaine ?**

Commençons, ici, par définir la spécificité d'une temporalité métropolitaine. Il s'agit, en effet, d'abord, de savoir de quoi l'on parle quand on parle d'une temporalité propre au fait urbain dans sa dimension métropolitaine. Sans doute convient-il, en effet, de définir les temporalités métropolitaines de façon distincte de la façon dont on peut définir les temporalités proprement urbaines. Il convient, ici, de penser les espaces urbains dans leur dimension métropolitaine, et non dans leur dimension urbaine, car les réseaux de tramways, comme, d'ailleurs, les réseaux de chemin de fer métropolitain, ne se limitent nulle part à la desserte interne des villes, mais sont destinés à unifier les espaces métropolitains, en reliant les différents sites des intercommunalités.

C'est ainsi que les tramways de la métropole lyonnaise relient Villeurbanne, Bron et Saint-Priest à Lyon. Si les métropoles sont des espaces urbains spécifiques, distincts des villes, c'est en particulier parce qu'elles relèvent d'une temporalité propre. Dès le commencement de sa mise en service, le réseau de tramways lyonnais contemporain a eu pour vocation de relier les sites universitaires des périphéries au centre de Lyon, en attendant de le relier au site, lui aussi périphérique, de Saint-Priest. La communauté urbaine de Strasbourg, qui compte vingt-sept communes, constitue de façon hétérogène un espace métropolitain porteur de caractéristiques et de significations qui fonde une approche particulière de la rationalité fondée sur la mesure d'une « *région urbaine* ».

Il convient de ne pas penser la temporalité des métropoles dans les mêmes termes que ceux dans lesquelles se pense la temporalité urbaine, et il importe, ici, de définir les termes dans lesquels on peut penser cette temporalité et la façon dont l'institution d'un réseau de tramways est de nature à fonder une telle temporalité. Une temporalité métropolitaine est une temporalité spécifique du fait urbain, qui se fonde sur quatre éléments majeurs.

D'une part, il s'agit d'une temporalité urbaine qui se pense nécessairement dans le temps long en même temps que dans le temps court, et, en particulier, qui est structurée par les variations d'étendue du fait métropolitain. En effet, tandis que l'on peut penser la ville dans une temporalité politique courte, faite de mandats et d'alternances d'acteurs politiques, scandée par des événements et des faits qui la font évoluer dans un cadre assez stable et dans des limites globalement pérennes, la métropole est, elle, scandée par le temps long des variations de son étendue et des différences entre son évolution et les évolutions propres des municipalités. Le temps de la métropole est un temps long au sens où Braudel élabore ce terme, dans la mesure où les transformations de ses frontières et de son étendue sont de nature à affecter son identité. La temporalité métropolitaine est un temps long, car elle est de nature à faire évoluer son identité, à transformer les structures et les logiques qui la constituent et qui la distinguent à la fois d'autres métropoles et des villes qui la composent. Le temps de l'espace métropolitain est un temps long, car ce temps ne peut se penser qu'à l'échelle de

l'évolution de l'identité métropolitaine et des transformations qui affectent cette identité en lui donnant des logiques et des structures distinctes d'existence et en l'inscrivant dans des logiques culturelles et symboliques distinctes de limitation, de représentation, de mémoire et de définition. C'est ainsi, par exemple, que l'aménagement du site de la place de la Gare, à Strasbourg, institue une expression du temps long de la métropole urbaine dans le site, en structurant une évolution du site sur cent trente ans (1875-2005).

D'autre part, la temporalité métropolitaine est un complexe qui intègre plusieurs temporalités propres aux acteurs de la métropole et à leurs activités et à leurs identités propres. La temporalité d'une métropole urbaine n'est pas une temporalité homogène, faite d'une histoire linéaire qui se lirait dans une succession continue d'événements et de transformations. La mémoire d'une métropole n'est pas une mémoire homogène, mais elle est, au contraire, faite de structures et de rationalités distinctes, selon les acteurs qui la mettent en œuvre. De la même manière, il y a autant de temporalités métropolitaines distinctes que de façons distinctes d'habiter les métropoles. En particulier, on peut définir, précisément, le fait métropolitain comme l'articulation de stratégies et de logiques portées par des acteurs différents, porteurs chacun de cultures spécifiques, et ces stratégies et ces logiques d'acteurs mettent en œuvre des temporalités multiples, dont la pluralité est constitutive de la temporalité de la métropole. On peut, d'ailleurs, observer que la naissance des réseaux métropolitains de transports en commun sont contemporains de la naissance d'économies métropolitaines spécifiques, caractérisées à la fois par la définition de lieux propres aux différentes activités de ces économies métropolitaines et par la définition d'acteurs économiques dotés les uns et les autres de pouvoirs spécifiques dans l'espace métropolitain. La temporalité métropolitaine va, en particulier, exister à partir du moment où un espace urbain continu va intégrer des activités de production, de transformation et de distribution, en même temps que des activités de circulation et de communication constituant des réseaux couvrant les mêmes espaces. Sans doute l'hétérogénéité des temporalités de ces différents acteurs peut-elle être considérée comme un trait constitutif d'une temporalité urbaine métropolitaine. On peut parler d'une métropole à partir du moment où la temporalité de la ville articule ensemble les temporalités caractéristiques de plusieurs identités professionnelles, institutionnelles, économiques, politiques. C'est ainsi que l'on peut observer que, dans une agglomération comme Lyon, on peut relever plusieurs temps articulés les uns aux autres. Il y a, ainsi, un temps des pouvoirs politiques, et même les temps de plusieurs pouvoirs politiques articulés entre eux. Il y a, par ailleurs, un temps des activités économiques de la périphérie et un temps des activités du centre. Il y a, dans cette agglomération, une temporalité propre à des médias – et, à cet égard, on peut, d'ailleurs, remarquer que plusieurs temps de médias sont articulés, puisqu'il y a aussi bien des hebdomadaires que des quotidiens. On peut, encore, relever des temporalités propres à différentes institutions et à différents lieux de vie culturelle.

Par ailleurs, la temporalité métropolitaine définit ce que l'on peut appeler une *économie politique de la métropole urbaine*. Dans le champ politique, dans une approche politique du fait urbain et des logiques de la métropolisation, la temporalité ne saurait se limiter à une succession de dates et à une scansion événementielle de la vie urbaine, pas plus qu'elle ne saurait se réduire à des durées et à une périodisation. La temporalité de la ville consiste, en réalité, dans un ensemble de faits et de structures, dans un ensemble d'évolutions, de transformations et d'évolutions, de mutations, et, au contraire, de pérennités, qui marquent les activités et les situations de la ville. Ces logiques définissent l'espace métropolitain comme un *espace d'intelligibilité de l'habitation et de la vie sociale* – au sens propre et étymologique : comme une *oikonomia* : comme une structure de l'*oikos*, de l'habitation. L'économie politique de la ville ne saurait se réduire à une approche technique ou « économiste » du fait urbain. Bien plus, il s'agit de penser, par une telle approche, les stratégies d'acteurs, les activités et les dynamiques territoriales qui constituent, ensemble,



dans l'histoire, une temporalité dynamique du fait métropolitain, qui produisent, ensemble, une temporalité du fait métropolitain qui permette de penser les activités et les transformations de la métropole et de les situer les unes par rapport aux autres. On peut mesurer, par exemple, cette économie particulière de l'espace métropolitain en analysant l'apparition de tous les équipements et de toutes les institutions qui, à Aix, ont accompagné la métropolisation contemporaine de ce site, comme le Centre chorégraphique national.

Enfin, la temporalité métropolitaine se fonde sur une temporalité structurée par la ville-centre et, en quelque sorte, imposée aux lieux qui font partie de la spatialité métropolitaine. Dans la temporalité dans l'économie du fait métropolitain, la ville-centre occupe une place particulière, que l'on peut définir en quatre points.

D'abord, la ville-centre définit l'identité de la métropole, à la fois en lui donnant son nom et en constituant la référence de l'identité des habitants de la métropole. Ce qui désigne le Grand Lyon, ou la Communauté urbaine de Strasbourg, c'est, d'abord, le nom de Lyon ou de Strasbourg qui désigne l'ensemble des communes de la métropole. Sur le plan de la temporalité, cela a deux incidences. D'abord, c'est, de cette manière, le temps propre de la ville-centre qui représente, finalement, le temps de l'ensemble de la métropole. C'est ainsi, par exemple, que c'est souvent le mandat du maire de la ville-centre qui définit aussi celui des pouvoirs de la métropole. Ensuite, le temps de la ville-centre, de ses aménagements, de ses transformations, de son évolution, scande aussi le temps de l'ensemble de la métropole. Si l'on prend, sur ce point, l'exemple du tramway, c'est à partir des logiques d'aménagement de Lyon qu'ont été conçues les deux lignes du tramway, et c'est par rapport au temps de « l'habiter Lyon » qu'a été élaboré le réseau du tramway et qu'ont été pensées les améliorations à apporter au temps de déplacement des habitants de la métropole. C'est ainsi, par ailleurs, que « Sextius-Mirabeau » a été pensé comme le quartier censé donner à la métropole aixoise la figure de la modernité.

Par ailleurs, la ville qui désigne la métropole se pense comme une centralité, à la fois économique et politique, de la métropole et du fait urbain. Sur le plan de la temporalité du système des transports, et, en particulier, du réseau de transports en commun comme le tramway, cela implique que les parcours sont organisés à partir d'un nœud constitué par la ville-centre. C'est, ainsi, le site de Perrache qui constitue le centre du réseau des tramways de Lyon, parce qu'il est le lieu de la correspondance entre les deux lignes. Par ailleurs, les sites de correspondance entre le tramway et de métro se situent tous dans le territoire de Lyon (Charpenne, Grange-Blanche, Guillotière, Jean-Macé, Part-Dieu). On peut aussi prendre l'exemple des aménagements dans lesquels s'est inscrite, à Strasbourg, l'implantation du tramway, comme la place de l'Etoile qui devient le siège d'une nouvelle centralité. Cela signifie que la temporalité d'usage du réseau des transports en commun est articulée autour de points situés dans la ville-centre, de même, d'ailleurs, qu'à Aix-en-Provence, c'est à l'échelle de la métropole que doit se penser le réaménagement du quartier Sextius-Mirabeau et que l'on doit reconnaître à ce site une dimension sémiotique particulière dans l'espace urbain.

D'autre part, c'est le temps symbolique de la ville-centre qui définit le système d'intelligibilité et de rationalité du temps métropolitain de l'urbanité. On a évoqué, ici, l'importance des gares de chemin de fer (Part-Dieu, Perrache), des sites universitaires (La Doua, Grange-Blanche, Parilly) et des centres commerciaux (Part-Dieu, Porte des Alpes, Saint-Priest) dans la conception du réseau lyonnais de tramway. C'est, de cette façon, toute une temporalité, structurée par les usages de la ville-centre, qui se trouve définie par le réseau de tramways lyonnais. C'est la temporalité des usages de la ville-centre qui définit les structures du tramway. De la même manière, on ne peut comprendre l'évolution de la métropole de Strasbourg liée au tramway que si on inscrit cette restructuration dans le temps long des sites de la ville, et, par exemple, dans l'évolution de « l'ellipse insulaire » délimitée

par les Ponts Couverts, l'Ill et le fossé du Faux Rempart. En effet, ces sites définissent une temporalité propre à la ville-centre, puisque c'est par rapport à des fonctionnalités définies à l'échelle de la ville-centre que sont élaborées les structures du réseau.

Enfin, c'est la temporalité de la ville-centre qui constitue, en quelque sorte, la matrice de la temporalité de la métropole, qui la structure et qui la construit dans le temps long. Si le « temps court » de l'habitation peut être conçu à l'échelle de n'importe quel site de la métropole, le « temps long », culturel et identitaire, de la métropole, se pense, lui, dans les structures de la ville-centre, qui lui donne son nom. En effet, ce sont les transformations de l'économie de la ville-centre qui scandent le temps du réseau de tramways. On pense, en particulier, ici, aux transformations urbaines liées au T.G.V. ou aux mutations de l'habitation de la ville-centre, qui entraînent l'aménagement des périphéries, ou encore aux mutations des activités culturelles de la ville-centre, qui concourent, toutes, aux transformations et à l'évolution du réseau des tramways. On peut se rendre compte, par exemple, du fait qu'à Strasbourg, l'histoire longue de la ville, et, en particulier, la succession des pouvoirs nationaux différents qui s'y exercent les uns après les autres, constitue une rationalité particulière de la signification des temporalités urbaines : le temps de l'empire allemand n'est pas celui de la France.

## 2. Les médiations temporelles de l'identité métropolitaine

La temporalité constitue un système de médiation. En effet, plus encore qu'un simple système d'intelligibilité des évolutions et des transformations de l'espace métropolitain, la temporalité métropolitaine constitue une médiation, philosophique, sémiotique et politique, qui permet de structurer et de penser les acteurs de la métropole et les lieux qui la constituent en les inscrivant dans des médiations temporelles de quatre types.

D'une part, il s'agit de la médiation temporelle de l'information, structurée par l'activité des médias qui élaborent et diffusent l'information relative à la métropole et à ses acteurs. L'information joue un rôle essentiel dans la construction de la temporalité des métropoles, dans l'élaboration de ce que l'on peut appeler *la médiation temporelle du fait métropolitain*. En effet, d'abord, les médias scandent le temps des événements de la métropole et en structurent la continuité symbolique. C'est ainsi que les événements qui concernent la métropole sont articulés aux aménagements et aux transformations de son espace pour fonder la dimension symbolique de la temporalité urbaine. La presse quotidienne régionale, en particulier, considère la métropole régionale comme une sorte de capitale et elle informe des événements qui la concernent l'ensemble des habitants d'une région, afin d'instituer la temporalité de la métropole comme une forme de *médiation symbolique temporelle de l'identité régionale*.

Ensuite, les médias donnent à la métropole une mémoire de ses activités, de ses transformations, des événements qui la frappent et qui la concernent. Si l'on peut faire l'histoire de la gare de Strasbourg depuis le dix-neuvième siècle, ainsi que l'histoire de son quartier, c'est aussi parce que les médias régionaux ont conservé la mémoire de cette histoire. Mais c'est surtout, parce qu'ils mettent les transformations de l'espace métropolitain en relation avec les événements qui peuvent se dérouler dans cet espace, lui conférant, en quelque sorte, la dimension d'un lieu historique. C'est ainsi que l'histoire du tramway, à Lyon ou à Strasbourg, peut aussi être articulée à la politique globale du développement métropolitain et avec les positions politiques prises, par exemple, par les maires de ces villes au cours de la crise urbaine actuelle<sup>4</sup>. On peut citer, ici, par exemple, M. Messelis qui nous

---

<sup>4</sup> Le site de Saint-Priest, terminus d'une des lignes du tramway de Lyon est ce que l'on est convenu d'appeler une « banlieue sensible ».

déclare, dans le cadre de l'étude sur Strasbourg<sup>5</sup>, que le projet urbain strasbourgeois sera « *le prochain cheval de bataille d'un prochain grand politique visionnaire strasbourgeois* ».

Enfin, les médias assurent l'articulation entre le temps de la métropole, celui des acteurs qui la font vivre, et celui des habitants qui la peuplent. Les médias élaborent, de cette manière, ce que l'on peut appeler *le temps institutionnel de la métropole*, ils conçoivent et mettent en œuvre, en la rendant lisible et intelligible, la dimension symbolique du temps métropolitain. Les médias donnent leur visibilité aux acteurs de la politique métropolitaine et, en ce sens, confèrent leur identité institutionnelle et leur intelligibilité politique à leurs projets de développement et d'aménagement. C'est ainsi, par exemple, qu'à Lyon, le choix entre l'aménagement d'un réseau de tramways et l'extension du réseau de métro a pris la forme, dans l'espace public - institutions, débat public, médias - d'un véritable débat institutionnel entre acteurs – appartenant à des partis différents ou au sein d'un même parti.

Mais, grâce aux médias, grâce aux activités de l'information et de la communication, le temps de la métropole n'est pas seulement un temps d'actions et de pratiques effectives ; il n'est pas réductible à un temps d'interventions et de stratégies d'acteurs. En effet, il s'inscrit aussi dans une dimension interprétable et mémorisable : celle d'une temporalité proprement symbolique, de nature à articuler le temps de la métropole autour de la dualité entre un temps court – celui du réel – et un temps long – celui du symbolique.

D'autre part, il s'agit de la médiation temporelle des décisions et des pouvoirs, structurée par l'activité des pouvoirs et des autorités de la métropole, qui produisent et transforment les structures institutionnelles du fait métropolitain. Il convient, ici, de définir ce que l'on peut appeler une *temporalité politique du fait métropolitain*. Il convient de penser la façon dont la temporalité du fait métropolitain permet, à la fois, de situer, de comprendre, d'interpréter, les logiques des institutions métropolitaines et les modes d'exercice de leurs pouvoirs par les acteurs de la métropole, et, éventuellement, de les anticiper. C'est ainsi que se définit une approche politique de la temporalité métropolitaine, que l'on peut, en quelque sorte, mesurer, à quatre échelles.

La première de ces échelles est celle de la fonctionnalité. C'est, d'abord, dans le temps, très court, de la fonctionnalité, de la relation entre nécessité et usage, que se mesure la médiation politique de la temporalité. À une nécessité de l'économie métropolitaine correspond un choix politique des acteurs de pouvoir. L'implantation d'un tramway résulte d'une étude de besoins et de nécessités pour l'amélioration des dessertes des points de la métropole et pour la diminution de l'incidence des modes individuels de déplacement. Dans le cadre de l'étude sur Strasbourg, on a pu, ainsi, faire apparaître la multiplicité des projets qui s'inscrivent dans l'axe est-ouest, « *colonne vertébrale prévue pour le développement urbain de Strasbourg* ». C'est la fonctionnalité qui structure l'espace métropolitain strasbourgeois en termes de développement et de rationalisation économique des activités et des implantations.

La seconde échelle est celle de la délibération. Toute une temporalité d'acteurs politiques institutionnels métropolitains se construit, faite de débats, d'études, d'expertise, de confrontations (ne serait-ce que la discussion autour du choix entre tramway et métro), qui définissent, ensemble, une *temporalité politique symbolique*. La délibération est le temps proprement politique des temporalités urbaines liées à l'aménagement d'un réseau de tramways. C'est le moment où les institutions jouent pleinement leur rôle et où les choix s'expriment dans les discours et dans les propositions des politiques. C'est ainsi, par exemple,

---

<sup>5</sup> Entretien, octobre 2005, cité par B. Pagand.

que le Plan des déplacements Urbains (PDU), qui définit la politique des déplacements de l'ensemble de l'agglomération lyonnaise, résulte d'une réflexion menée par le SYTRAL et ses principaux partenaires : la Communauté urbaine de Lyon, le Département du Rhône, l'Etat, la Région Rhône-Alpes, les associations et le monde économique motivés par la question des déplacements. Approuvé le 14 octobre 1997, le PDU a décidé, en particulier, la création de deux lignes de tramway, la construction de nouveaux parcs-relais, la mise en place d'un réseau accessible à tous, la réalisation d'une charte d'aménagement des espaces piétons et d'un plan vélo. En mettant en œuvre le fait institutionnel, la délibération confère leur dimension politique aux choix décidés en matière de déplacements.

La troisième échelle temporelle de la métropole est, ainsi, celle de la décision. Il s'agit du temps propre du pouvoir, du temps qui clôt la temporalité symbolique du fait politique pour engager le temps réel de l'exercice des pouvoirs et le temps de la réalisation, de la mise en œuvre de l'issue des débats. En ce qui concerne le tramway, le temps de la décision donne sa consistance effective à la temporalité politique de l'espace de la métropole. C'est le temps de la décision qui fait pleinement exister la métropole comme territoire : comme espace de pouvoir. En effet, d'abord, le temps de la décision est aussi le temps où les institutions de la métropole assument pleinement le pouvoir dont elles sont porteuses, ensuite c'est quand la décision se prend que commence, pleinement, dans les médias et dans l'espace public, le temps de la mise en œuvre du projet d'aménagement et que le projet acquiert une consistance – en l'occurrence le projet du tramway. On s'en rend compte, par exemple, à Strasbourg, puisque c'est en 1997, quand « *débute la production du plan d'aménagement général de l'axe est-ouest* », que « *celui-ci devient l'outil obligé de la mise en œuvre du projet urbain* ». La décision fait apparaître le temps politique de la métropole urbaine. « *Rappelons* », écrivent, à propos de Lyon, Y. Crozet et I. Joly<sup>6</sup>, « *que la citoyenneté est faite de droits et devoirs mais repose aussi, comme l'a souligné Jean Leca<sup>7</sup>, sur l'hypothèse que les individus sont dotés d'une compétence politique qui leur fait prendre en compte les effets collectifs de leurs choix individuels. En ce sens, dans une société où le risque et les incertitudes sont de plus en plus mal acceptés, les électeurs demandent de plus en plus aux élus une aide à la décision cohérente* ». C'est bien quand le temps de la décision est engagé que les temporalités urbaines deviennent pleinement politiques.

Enfin, *l'évaluation* constitue la quatrième échelle du temps politique de la métropole urbaine. Il s'agit, là encore, d'un temps pleinement symbolique, celui qui va décider de l'appréciation que l'on va donner à la décision d'implanter un tramway. Le temps de l'évaluation est le temps, au cours duquel, *a posteriori*, on peut, en particulier, prendre pleinement la mesure de l'effectivité de l'émergence d'un fait métropolitain dans les pratiques de transport et dans les activités urbaines. L'évaluation est le moment de la clôture du temps politique, c'est le moment où les acteurs politiques assument la fin d'un temps, en articulant l'exercice du pouvoir à ses effets et à l'issue de sa mise en œuvre. La révision du P.D.U., en septembre 2004, a, ainsi, été l'occasion, pour la Communauté urbaine de Lyon, de mettre en œuvre une évaluation de la politique des transports en commun, et, en particulier, de la mise en service du tramway : c'est bien ce temps de l'évaluation qui, en quelque sorte, achève un cycle de temporalité politique.

L'autre dimension de la temporalité métropolitaine engagée par l'ouverture du tramway est la médiation temporelle des espaces et des aménagements, structurée par les transformations qui affectent l'espace métropolitain, et qui constituent, en particulier, les réseaux de transport et de circulation. En effet, la structuration d'un réseau de tramways n'est

---

<sup>6</sup> CROZET (Y.) et JOLY (I.), « *De l'hypothèse de la constance du budget temps de transport à sa remise en cause : une double interpellation des politiques de transport urbain* », Rapport au P.U.C.A., déc. 2003, p. 61.

<sup>7</sup> in « *Face au racisme* », Sous la direction de P. A. Taguieff, 2 volumes, Editions du Seuil, 1993.

pas seulement une amélioration de l'offre de transports en commun résultant d'une étude de situation antérieure. Bien plus, il s'agit de l'élaboration d'une médiation institutionnelle de la temporalité, pour trois raisons.

D'une part, l'organisation d'un tel réseau définit une norme temporelle des pratiques et des usages de la métropole. En effet, l'organisation de l'offre unifiée de transports par tramway donne une échelle nouvelle, unifiée elle aussi, des temps de déplacement dans l'espace métropolitain. Le temps de déplacement en tramway définit un mode de rationalité, de mesure et de lisibilité des déplacements dans l'espace de la métropole. On peut se fier à la norme fournie par le tramway pour évaluer un temps de déplacement comme on a pu se fier, pour cela, en d'autres temps, au temps de marche à pied ou au temps de parcours automobile. La temporalité urbaine devient, ainsi, un objet de savoir, une forme de rationalité urbaine : elle fait, désormais, partie des outils d'intelligibilité du fait urbain et de construction de la ville comme champ de rationalité homogène.

D'autre part, la mise en place du réseau de tramways unifie la temporalité de la métropole, car la desserte des points de la métropole dispersés dans l'espace métropolitain se pense désormais, grâce à l'achèvement du réseau de tramways, de façon unifiée. La temporalité des parcours dans l'espace métropolitain est un peu plus unifiée, un peu mieux intégrée, grâce à la mise en place du tramway, et, grâce à ce réseau, ce sont un peu moins de lieux de l'aire métropolitaine qui échappent à l'unification des modes de déplacement et de parcours en transports en commun. C'est ainsi que l'intégration de banlieues comme Saint-Priest, grâce au tramway, dans la métropole lyonnaise leur fait une place dans la temporalité urbaine, leur donne les mêmes logiques de temporalité et des usages sociaux du temps de la ville qu'à l'ensemble des autres sites de la métropole. Un réseau de transports en commun comme un tramway ou un métro unifie le temps urbain, et en fait, par conséquent, une médiation de l'appartenance et de la sociabilité.

Enfin, le temps de la métropole est constitué aussi par la *mémoire métropolitaine*, structurée par l'accumulation des souvenirs et des représentations de l'activité métropolitaine dans le temps et par l'élaboration d'une histoire de la métropole urbaine. Dans ce plan aussi, l'organisation et la structuration des réseaux de transports en commun jouent un rôle essentiel. C'est précisément au moment où la mise en place du réseau de tramways, à Lyon, contribue à l'approfondissement de l'unification de la métropole qu'une ville comme Vénissieux, dans la banlieue Sud de Lyon, commence à se pencher sur l'origine et le passé d'un de ses quartiers les plus connus, les Minguettes, et entreprend d'en élaborer l'histoire<sup>8</sup>. Sans doute la mise en place d'un réseau de tramways à la fois contribue-t-elle, en marquant une étape, à structurer l'histoire et la mémoire d'une métropole.

En effet, il convient, d'abord, de réserver sa place au réseau de tramways dans l'élaboration de l'histoire des modes de transports en commun dans la métropole. Il est intéressant, en particulier, de remarquer l'importance de la figure du retour, de la répétition, dans une telle histoire. Il y a une histoire des transports en commun qui constitue, à la place particulière qui est la sienne, une approche particulière de l'histoire du fait métropolitain. On peut lire et penser l'histoire des métropoles en lisant et en élaborant l'histoire des modes de transports en commun qui ont structuré leur espace. La mise en service du tramway est, ainsi, pensée, à Lyon, comme un « *retour* », après des années où ont été privilégiés le métro, les autobus et les trolleybus. De 1931 à 1937, les tramways sont de plus en plus souvent

---

<sup>8</sup> Il s'agit de l'appel d'offres de la Ville de Vénissieux sur le thème « Collecte, conservation et valorisation des archives orales et de la mémoire de la politique de la ville aux Minguettes à Vénissieux ». L'équipe « Médias et identités » a entrepris une étude, dans le cadre de ce projet, en 2006.

remplacés par des autobus<sup>9</sup>. Le choix du tramway face au métro soixante-dix ans après, à Lyon et à Strasbourg, peut donc s'interpréter, entre autres lectures, comme un retour à une temporalité antérieure. On peut, en ce sens, parler de l'élaboration d'un « temps long » de la mémoire politique des transports en commun et des modes de circulation dans une métropole urbaine. D'ailleurs, les appartenances politiques jouent un rôle dans ce choix, et la lecture temporelle de ce choix contribue à la dimension proprement politique de la décision. En effet, les Verts à Strasbourg, le P.S. à Lyon, sont en faveur du tramway, ainsi qu'une partie de la droite, et cela peut, sans doute, se lire à la lumière des enjeux symboliques que l'histoire donne à la décision politique du tramway.

Par ailleurs, il y a une histoire singulière des métropoles, une approche individuelle, plus personnelle, de la temporalité métropolitaine, qui est faite de la mémoire que peuvent avoir les habitants de leurs parcours et de leurs déplacements. L'histoire de leurs modes de déplacement fait aussi partie de l'élaboration de l'histoire de leur vie et de l'histoire personnelle de leur propre expérience du fait urbain et du fait métropolitain. A cet égard, on peut aussi considérer la temporalité des déplacements, structurée par le temps des parcours en tramway, comme une approche possible que nous pouvons avoir de notre propre expérience de l'habitation dans la métropole. Dns le même temps, l'élaboration et la mise en œuvre d'un réseau de tramways concourent à l'instauration d'une sémiotique de la métropole et du fait urbain inscrite dans l'unification des modes d'information et de représentation d'un espace métropolitain.

### **3. Sémiotique temporelle de la métropole**

Une sémiotique temporelle est une rationalité de la signification des faits sociaux, institutionnels et politiques qui se situe dans la temporalité. Dans une telle sémiotique, c'est la temporalité, c'est l'expérience et la rationalité du temps qui définit la rationalité de la signification et de l'interprétation. *C'est par référence au temps que s'élabore la signification.* La temporalité de la métropole se voit structurer sa signification par une sémiotique temporelle faite de trois instances.

D'une part, il s'agit de l'intelligibilité du sens de la temporalité métropolitaine telle qu'elle est structurée par les événements qui se déroulent dans l'espace de la métropole. Au lieu de réduire l'approche et la connaissance de la temporalité du fait urbain à celles de la temporalité des événements qui se déroulent dans la ville-centre, c'est l'ensemble des événements qui se déroulent dans la métropole, l'ensemble des évolutions et des transformations qui affectent l'aire métropolitaine, qui constituent la base de construction de la médiation temporelle du fait urbain.

On peut relever, en particulier, trois exemples d'une telle construction métropolitaine de la signification du temps urbain.

Le premier est, de fait, ce que l'on peut appeler la signification du temps métropolitain en termes d'intégration des périphéries à l'aire urbaine : on peut, en particulier, donner au tramway et à son implantation, la signification d'une amélioration de cette intégration des sites périphériques à l'aire urbaine et d'une atténuation de la rupture sociale et symbolique entre ville et banlieues. La place de l'intégration de banlieues comme Saint-Priest ou Bron, grâce à la ligne Ouest-Est du tramway, dans le cadre de la politique de la ville revêt une importance considérable dans la signification temporelle de l'aménagement du tramway dans la métropole lyonnaise. Mais, de la même manière, et toujours à Lyon, à l'inverse, il est

---

<sup>9</sup> « Un siècle de constructions, 1900 2000 », Paris, Ed. « Le Moniteur », 1999, t.1, p. 27.

significatif que l'autre ligne du tramway, celle qui relie le Sud et le Nord de la ville, ait son terminus à la Feyssine, à Villeurbanne, près du boulevard Laurent-Bonnevay, et n'ait pas été prolongée jusqu'à Vaulx-en-Velin, pourtant située de l'autre côté du boulevard Laurent-Bonnevay. Le tramway marque, de ce point de vue, une étape considérable dans le temps politique de la ville.

Par ailleurs, sur le même plan, le sens de la temporalité métropolitaine se pense, à partir du moment où existe un tel réseau de tramways, en fonction de la desserte des différents lieux de la métropole : c'est la qualité de leur desserte qui définit la dimension symbolique des lieux de l'aire urbaine, leur statut social et politique, au sein de l'espace métropolitain. On vient de voir, en ce sens, une sorte de hiérarchisation entre les banlieues lyonnaises. On peut établir cette hiérarchie quand on observe l'ordre dans lequel le réseau du tramway intègre ces périphéries à la nouvelle économie métropolitaine. Villeurbanne et Bron sont desservies les premières par le tramway, Saint-Priest l'est seulement après par la ligne 2, Ouest-Est. Vaulx-en-Velin ne l'est toujours pas. Il y a donc là une hiérarchisation politique de l'intégration des sites. Toujours à Lyon, mais, cette fois, de l'autre côté, vers le Sud de la « presque île », il faut attendre une troisième étape – la dernière à ce jour – de la construction du réseau de tramways, pour que soit desservi, par la ligne 1, Nord-Sud, le site de Montrochet, situé de l'autre côté de la « barrière » de Perrache. Il s'agit d'un quartier qui a toujours été relégué à l'écart de la ville – on désignait ce quartier par l'expression « derrière les Voûtes », en particulier depuis la création du chemin de fer, qui traverse la « presque île », la coupant en deux à la hauteur de Perrache et séparant du centre la partie Sud où se trouvent un quartier d'habitation, Sainte-Blandine, mais aussi une caserne de gendarmerie, deux prisons et un marché-gare.

Enfin, une sémiotique de la temporalité se fonde, ainsi, sur les déplacements en transports en commun au lieu de l'être sur les déplacements individuels : un tel changement d'échelle de la médiation urbaine des circulations représente une modification de la rationalité en fonction de laquelle se pense la signification des déplacements, leur dimension proprement symbolique, ce qu'ils représentent pour les habitants qui les mettent en œuvre. Il s'agit ici, au-delà de la question du cas de Lyon et de Strasbourg, d'une question théorique, méthodologique. La sémiotique urbaine, dont le but est de donner une signification aux sites et aux parcours de déplacements dans les villes, repose aussi désormais sur une réflexion sur la temporalité des flux et des déplacements, qui donne à la temporalité une signification, qui lui reconnaît une dimension sémiotique. La temporalité ne fonde plus seulement une approche historique et mémorielle de la ville et du fait urbain : elle fonde aussi une rationalité de la ville de nature sémiotique, en termes de signification et d'interprétation, et elle permet, ainsi, l'intégration de la ville comme objet à une approche plus complète et plus complexe qui intègre au champ de la signification les médias, les pratiques de communication et les activités symboliques.

L'intelligibilité du sens de la temporalité de la métropole est structurée par les discordances et les décalages entre les différents temps des acteurs de la métropole. L'unification des modes de transport et de déplacement dans l'aire métropolitaine, le rapprochement qu'elle implique entre des lieux et des sites de la métropole auparavant éloignés les uns des autres, voire, pour certains, invisibles les uns aux autres, amène une confrontation entre des temporalités jusqu'alors distinctes, car elles étaient saisies et pensées dans des espaces et dans des modes d'intelligibilité différents, étrangers les uns aux autres. L'intelligibilité de la temporalité du fait métropolitain est, en quelque sorte, unifiée, intégrée, au fur et à mesure qu'a lieu l'intégration des sites de la métropole dans un système unique de spatialité symbolique et politique. Les temps d'existence des lieux différents de l'aire métropolitaine, les temporalités différentes des modes distincts d'habiter dans les différents

lieux de la métropole, finissent par appartenir à une rationalité unique, intégrée, pensable et évaluable dans une échelle unifiée.

On peut, en particulier, relever deux de ces unifications particulièrement significatives, liées à l'amélioration du réseau de transports en commun par le tramway.

D'abord, il s'agit de l'intégration de la temporalité d'habitation des périphéries et de la temporalité d'habitation de la ville-centre. Désormais, l'unification du réseau de tramways élabore une temporalité commune à tous les sites de la métropole, centraux et périphériques. Dans la métropole lyonnaise, on peut citer, en particulier, l'unification dans le même temps urbain de plusieurs sites ayant des histoires extrêmement différentes. Les quartiers comme Jean-Macé, la Guillotière ou les Brotteaux, le quartier de la Préfecture, sont des quartiers urbains classiques nés au dix-neuvième siècle. Les quartiers comme celui de la Part-Dieu sont des quartiers extrêmement récents. Des villes comme Bron ou Villeurbanne ont été intégrées à la métropole lyonnaise à la fin du dix-neuvième siècle et au début du vingtième. Enfin, des villes comme Saint-Priest ou le site de Parilly sont des périphéries récentes. La différence entre la desserte de tels quartiers par les autobus et leur desserte par des réseaux est dans l'unification dans un même parcours, qui les intègre pleinement à une temporalité commune, sans rupture et sans différenciation.

Ensuite, il s'agit de l'intégration dans une même temporalité métropolitaine continue des différents modes d'usage de la ville et de l'espace urbain : travail, études, culture, santé, loisirs, commerce, qui appartiennent désormais à la même temporalité métropolitaine. Le tramway unifie des activités sociales dont les temporalités sont différentes et dont les approches de la temporalité sont distinctes. Dans la métropole lyonnaise, on peut citer l'exemple de l'unification par le réseau du tramway de sites universitaires d'étudiants comme Bron ou Villeurbanne et de sites d'affaires et de commerces comme la Part-Dieu. Le réseau du tramway unifie ces temporalités différentes en les intégrant au même temps de desserte et de parcours, mais, à la différence du réseau du métro, il les unifie en leur conservant leur visibilité. En ce sens, la temporalité urbaine instituée par le réseau et les usages du tramway devient une temporalité intégratrice, elle acquiert, en ce sens, une autre dimension de sa fonction de médiation. En effet, elle n'intègre pas seulement des sites différents porteurs d'identités parfois antinomiques : elle intègre aussi à la même temporalité des lieux dont les temporalités sont fondamentalement différentes.

Enfin, la sémiotique temporelle de la métropole est instituée par la structuration des temps d'usages et de pratiques sociales du fait métropolitain (temps de parcours et de déplacements, en particulier), qui unifient les temps d'habitation de la ville. Sans doute y a-t-il, là, une dimension politique essentielle du temps métropolitain : en effet, l'unification des temps de l'habitation constitue l'enjeu majeur des politiques de la ville. Il ne s'agit pas seulement d'unifier les temps des différentes activités constitutives de l'économie métropolitaine, mais aussi d'unifier, en les intégrant dans une temporalité commune, les différentes temporalités constitutives des différents modes sociaux d'habiter la ville. Une telle unification des temps de l'habiter revient à unifier les identités sociales constitutives de l'espace urbain, elle revient à intégrer dans une temporalité commune les identités et les statuts sociaux différents, antinomiques, inégaux, des différentes catégories sociales, des différentes classes, qui habitent la ville et la métropole. La sémiotique temporelle politique des temps de la ville, qui apparaît avec l'élaboration du réseau du tramway, destiné, précisément, à unifier les différents temps des habitants de la métropole, rend intelligibles les différents temps de la métropole les uns pour les autres, les uns par rapport aux autres. C'est ainsi, par l'unification des espaces sociaux, facilitée et améliorée grâce au tramway, que peut s'élaborer une temporalité intégrée du fait métropolitain.



Nous venons de voir cette intégration des temps à l'œuvre dans une multiplicité de sites distincts de Lyon, mais il faut approfondir la réflexion sur ce plan. On peut le faire de deux façons.

D'une part, l'aménagement du réseau du tramway instaure un temps politique commun à l'ensemble d'une métropole et intègre. C'est tout un temps politique qui s'instaure à partir du moment où est engagé ce long processus qui mène à l'ouverture d'un réseau de transports en commun aussi complexe qu'un réseau de tramways. Cette temporalité politique, qui est la même à Lyon et à Strasbourg, et dont la mémoire est conservée à la fois par les médias locaux et par les institutions locales, est scandée par des événements et mise en œuvre par des acteurs politiques. On peut structurer ce temps de l'institution et du débat public en quatre grands moments. Le premier est le moment de la clôture d'un cycle antérieur et de son évaluation. C'est à ce moment que s'esquisse la décision à venir du choix du tramway, à la fois à partir d'une sorte de bilan des modes existants de transports en commun et de déplacements et de formulation de la nécessité d'une desserte de lieux nouveaux par des modes nouveaux de transport. Le second moment est celui de la formulation et de la représentation du tramway comme expression d'un choix politique et celui de l'adoption de ce choix, qui engage, désormais, l'institution. Le troisième moment est celui du chantier : il s'agit du moment où le temps politique acquiert une visibilité et une matérialisation dans l'espace public. La décision n'est plus seulement un fait politique, symbolique et institutionnel, mais elle est inscrite dans les formes de l'espace et du paysage de la ville. Enfin, le quatrième moment est celui d'une forme de transfert, d'une différenciation de la signification du temps. Lors de sa mise en service et de son usage, le réseau du tramway ne relève plus de la politique du futur, il ne concerne plus les préfigurations politiques de l'espace urbain, mais il relève d'un autre temps politique, celui de la gestion et de la quotidienneté des usages sociaux : le tramway devient une instance qui structure l'espace urbain et la quotidienneté du temps de la ville. Le tramway ne relève plus du temps des projets et des fondations, mais relève de ce que l'on pourrait appeler *le temps ordinaire de la ville*.

D'autre part, l'aménagement du réseau du tramway structure le temps d'un renouvellement de l'aire métropolitaine. Le temps qui est, ainsi, élaboré et construit par le tramway, est celui d'un changement d'échelle. Les terminus existants et à venir du tramway contiennent, ainsi, les lieux porteurs du prochain changement d'échelle de la métropole lyonnaise. Côté Est, il est prévu que le tramway relie Lyon à l'aéroport Saint-Exupéry. Cela signifie que, même si LESLYS n'est pas encore en service, et même si l'aéroport n'est pas encore relié directement par le tramway à la ville, la configuration du réseau préfigure déjà une extension considérable de la métropole vers l'Est, avec l'intégration envisagée de l'aéroport à l'aire métropolitaine. Côté Sud, la ligne du tramway vers Montrochet préfigure l'existence du futur quartier en pleine rénovation du Confluent, dont l'existence est symboliquement préfigurée dans l'espace public par le projet du Musée des Confluences et par l'existence du terminus du tramway qui intègre déjà à l'espace urbain le lieu qui sera, demain, celui de l'avancée de l'aire métropolitaine vers le Sud. À la différence de l'autre ligne de tramway, qui ne relie pas encore un lieu – celui de l'aéroport Saint-Exupéry – déjà aménagé, qui fait déjà partie de l'aire métropolitaine, la ligne Nord-Sud relie à la métropole un espace qui n'est pas encore complètement aménagé. En effet, le quartier de Montrochet est un quartier urbain situé déjà au lieu du Confluent, futur lieu de développement et d'extension de la métropole.

#### **4. Temporalités, métropoles et politique de la ville**

La politique de la ville, l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation de la politique urbaine, s'inscrivent dans le temps : elles définissent une temporalité politique propre du fait métropolitain, qu'il convient d'analyser dans l'ensemble des structures et des déterminations qui donnent à la politique de la ville la consistance d'une véritable médiation du fait métropolitain. La politique de la ville définit une temporalité propre du fait métropolitain, fondée sur la structuration de quatre logiques et de quatre systèmes institutionnels de pouvoirs et d'autorités.

Il s'agit, d'abord, des institutions politiques de la métropole (élus et acteurs de la politique métropolitaine), qui définissent un temps institutionnel, de projets, de mandats et de pouvoirs. On peut parler, ici, d'un temps de l'intercommunalité, ou d'un temps métropolitain, qui structure le temps des institutions et le temps des pouvoirs. On peut illustrer ce temps, dans le cas du tramway, par la succession de trois temporalités qui, ensemble, ont constitué le temps institutionnel de la conception du réseau des tramways.

La première de ces temporalités est la temporalité des experts. Il s'agit de ce que l'on peut appeler *une temporalité de préfiguration*. Les experts analysent le présent d'une situation, et, à partir de cette analyse et de la confrontation à l'analyse d'autres situations comparables, ébauchent une anticipation de la situation résultant de l'élaboration du réseau de tramways. A Strasbourg, cette préfiguration s'exprime par l'articulation dynamique de plusieurs configurations spatiales (la gare, les quartiers et l'espace de l'agglomération) qui structure un *temps long* de l'espace urbain. À Lyon, il s'agit, comme on l'a vu, de la préfiguration de l'extension future de l'aire métropolitaine. Dans les deux cas, la temporalité de l'aménagement du réseau de tramways exprime la temporalité de l'avenir de la métropole et de son développement.

La deuxième temporalité est celle des élus et des pouvoirs. Il s'agit de la temporalité de la concertation, du débat et de la décision. Cette temporalité est, au fond, la seule qui soit pleinement et entièrement une temporalité politique : il s'agit de la temporalité au cours de laquelle les identités politiques s'élaborent et se structurent en se situant les unes par rapport aux autres, et de la temporalité au cours de laquelle les discours politiques et les choix politiques s'inscrivent dans leur relation aux situations et aux pouvoirs. Dans le cas de la métropole lyonnaise, cette temporalité institutionnelle, proprement politique, est celle de l'opposition entre des approches différentes de la ville et de son développement (la confrontation entre le choix du métro et celui du tramway). Mais cette confrontation oppose aussi des acteurs politiques – Raymond Barre, Gérard Collomb, Henry Chabert, qui scandent le temps de l'*agora* lyonnaise par leurs positions et par l'antagonisme entre les identités politiques qu'ils expriment. Dans le cas de Strasbourg, la temporalité des élus et des pouvoirs est, comme à Lyon, une confrontation entre droite et gauche, qui se succèdent au pouvoir, et qui expriment, dans le débat public, des choix différents quant aux transports en commun – même si, à Strasbourg, la question du métro est envisagée, mais sous la forme d'un V.A.L. La temporalité politique qui se trouve scandée et structurée par le débat public autour de la question du tramway est aussi une confrontation entre deux approches de la politique de l'espace urbain : celle des partis traditionnels et celle des écologistes – sans doute plus forts et plus présents à Strasbourg qu'ils ne le sont dans le débat lyonnais. A cet égard, la temporalité politique engagée par le tramway met en scène une confrontation entre des approches et des conceptions différentes du développement des villes et des pratiques urbaines, qui s'expriment, en particulier, dans les choix de modes de transport. La temporalité urbaine s'inscrit, en ce sens, dans la temporalité plus large des choix et des conceptions de la politique et de la place de la préoccupation environnementale, somme toute récente en France, dans le débat public. De ce point de vue, les temporalités urbaines exprimées par le tramway s'inscrivent dans la temporalité, bien plus large, de la confrontation entre les choix politiques,

temporalité profondément renouvelée et marquée par l'apparition des thèmes de l'environnement et du développement durable, apparition qui, véritablement, marque une date dans l'histoire du fait politique.

La troisième temporalité est celle des usagers et des électeurs. Il s'agit d'une temporalité plus individuelle, d'une temporalité d'expériences singulières du fait urbain : c'est la temporalité constituée par la confrontation entre les choix politiques et institutionnels des pouvoirs et leur évaluation par les habitants, telle que cette dernière s'exprime par le vote et l'élection. On peut, ici, parler d'une forme de « *temps individuel* » du politique. Ce qui est intéressant dans la question du tramway, c'est qu'il ne s'agit pas d'une institution politique, il ne s'agit pas d'une organisation de pouvoirs et d'acteurs ou d'identités, qui, par définition, transcendent le temps singulier, mais bien, au contraire, d'une expression du fait politique par la médiation d'un service, d'une fonction urbaine, mis en œuvre dans des pratiques individuelles de parcours et de déplacement. Le temps du tramway exprime ce que l'on peut appeler une *individualisation de la temporalité politique*. L'organisation des transports publics inscrit les dynamiques urbaines et les projets de développement des métropoles dans les pratiques sociales quotidiennes, dans la temporalité individuelle de l'habitant. Le temps des déplacements urbains, de cette manière, peut se lire en trois instances de la médiation politique entre temps singulier et temps collectif. Sur le plan réel, il s'agit de l'articulation entre le temps des pratiques quotidiennes de l'espace urbain et le temps des fonctionnalités urbaines, des dynamiques des services et des réseaux. Sur le plan symbolique, il s'agit de l'articulation entre les représentations de la ville dont sont porteurs les habitants dans leur culture et dans leurs repères singuliers de l'espace urbain et les représentations de la métropole dont sont porteuses les institutions qui en structurent le développement. Enfin, sur le plan imaginaire, la structuration du réseau des tramways articule les utopies et les peurs des habitants (en particulier dans leur approche des quartiers nouvellement desservis par les lignes des tramways) et les utopies organisatrices des métropoles telles que les acteurs institutionnels peuvent en être porteurs et telles qu'ils peuvent les exprimer dans leurs projets politiques et dans leurs projets de développement.

La troisième temporalité du fait urbain est ce que l'on peut appeler le *temps de l'Etat*, qui définit le temps de l'intervention politique de l'Etat dans les structures et les transformations du fait métropolitain. Le temps de l'Etat fait aussi partie de la temporalité politique des métropoles, car c'est lui qui élabore les normes de référence des politiques métropolitaines. Le temps de l'Etat structure aussi celui des métropoles parce que c'est également en fonction du temps des décisions budgétaires de l'Etat que s'élaborent et se mettent en œuvre les politiques publiques métropolitaines – en particulier quand elles impliquent des financements lourds d'infrastructures comme c'est le cas de l'implantation d'un réseau de tramways. Mais le temps de l'Etat intervient de façon indirecte dans le temps d'élaboration des politiques locales, parce que le temps de l'Etat joue un rôle dans la structuration des institutions métropolitaines par l'intermédiaire des élections et du choix des exécutifs locaux et, indirectement, par conséquent, métropolitains. Sans doute est-il important de prendre la mesure du poids de l'incidence des débats et des confrontations qui ont lieu à l'échelle de l'Etat, dans l'espace public national, dans l'élaboration et la mise en œuvre des choix et des décisions des politiques locales. Mais le temps de l'Etat s'exprime aussi dans les temporalités urbaines par l'imposition de normes, par l'élaboration de modèles et de références de l'aménagement urbain qui se pensent à l'échelle du pays et de la politique nationale. Dans le corpus qui est le nôtre, on peut donner trois exemples. Le premier concerne l'aménagement du quartier Sextius-Mirabeau à Aix. L'aménagement de cet espace répond aux normes devenues dominantes dans l'espace public de ce pays sur la réhabilitation des quartiers anciens des villes et sur leur intégration, avec des fonctions nouvelles et dans des logiques, en particulier esthétiques, recomposées et reformulées, dans l'espace métropolitain.

D'une certaine manière, la réhabilitation du quartier Sextius-Mirabeau s'inscrit dans le temps long des politiques urbaines françaises : dans le temps qui succède aux déchirures comme celle des Halles, à Paris. C'est dans le même sens qu'à Lyon, la ligne 1 du tramway, qui relie la Part-Dieu à des quartiers plus anciens comme celui de Perrache, et qui relie les quartiers situés de part et d'autre de Perrache, est porteuse de cette temporalité urbaine de la réhabilitation et du réaménagement. Elle entend, d'une certaine manière, mettre fin à la coupure urbaine qu'ont constituée les déchirures de Perrache et de la Part-Dieu. Dans le cas de Strasbourg, l'aménagement du tramway s'inscrit dans le même temps politique de l'Etat qui va vers la disparition des opérations spectaculaires et qui met en œuvre de nouvelles « conditions de centralité, donc d'attractivité »<sup>10</sup>.

Il s'agit, par ailleurs, de l'intégration de la politique de la ville à la temporalité européenne, en particulier, par l'intégration des élections européennes au fait urbain et par les temps d'intervention des projets européens dans l'évolution des métropoles. Surtout s'agissant d'une grande ville, d'une véritable métropole, comme Lyon ou Strasbourg, le temps de l'Union européenne fait partie du temps politique des aires métropolitaines. On peut, en particulier, relever trois points particuliers qui expriment la dimension européenne du temps métropolitain. D'abord, on peut observer l'importance des cultures politiques européennes et de la confrontation des cultures nationales et des cultures politiques des autres pays européens dans le temps de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques urbaines. Le choix du tramway a aussi résulté, dans le cas de Lyon et de Strasbourg, du choix du tramway dans d'autres villes européennes, et, de façon plus générale, de l'élaboration d'une culture européenne unifiée en matière de politique urbaine et de modes de déplacement dans l'espace de la ville. Ensuite, on peut noter que les grandes métropoles européennes constituent, ensemble, un véritable réseau transnational urbain de métropoles. Sur ce plan, on peut observer une généralisation de politiques communes et de choix politiques semblables en matière de transport public dans les différentes villes qui appartiennent à ce réseau de villes européennes. Enfin, le temps de la politique européenne s'exprime, dans les politiques urbaines, et, en particulier, dans les politiques de transports publics, dans l'avènement même d'une dimension métropolitaine des espaces urbains. C'est à l'échelle de l'ensemble de l'Europe que les villes se pensent, désormais, à la fois comme espaces de décision et de débats, comme espaces institutionnels et comme espaces d'habitation. On ne peut plus, désormais, penser le temps des métropoles indépendamment du temps européen – ne serait-ce, d'ailleurs, que par la généralisation du droit de vote des citoyens européens aux élections locales.

Le tramway de Strasbourg exprime de façon particulièrement forte cette temporalité urbaine du fait politique européen en France. En effet, le tramway, à Strasbourg, d'une part, prend place dans le temps long de la disparition de la séparation entre la France et l'Allemagne et exprime la clôture du temps de la guerre et de la confrontation entre ces deux pays. D'autre part, il s'inscrit dans le temps de la construction européenne, en donnant une matérialité, sous la forme d'un mode de transport et de liaison, au rapprochement entre les deux pays et à la continuité territoriale entre la France et le reste de l'Europe. La temporalité du tramway, en particulier dans le cas de Strasbourg, ne saurait être dissociée d'un autre temps politique – celui de l'intégration de l'Europe sous la forme d'un espace économique commun, d'un espace d'habitation continu et d'un espace politique structuré par les mêmes institutions et par les mêmes médiations.

Le temps politique des métropoles est, enfin, le temps de la concertation et du débat public, tel qu'il peut s'engager dans l'espace métropolitain, et tel qu'il peut définir les

---

<sup>10</sup> B. Pagand, « Projets urbains à Strasbourg, au fil du tramway ».

espaces urbains métropolitains comme des espaces publics de concertation. Ce temps politique du débat public est un temps métropolitain. En effet, c'est à l'échelle métropolitaine, et non à l'échelle des villes, qu'a lieu, désormais, la concertation entre les habitants des villes et les autorités urbaines et métropolitaines. De la même façon, c'est bien à l'échelle des métropoles et non à la seule échelle des municipalités, que les identités politiques des acteurs métropolitains et urbains se conçoivent et se définissent, désormais, dans leur rapport aux habitants et aux électeurs. On a pu voir que le fait politique de l'aménagement d'un réseau de tramways ne peut se penser, dans le cas de Lyon comme dans celui de Strasbourg, qu'à l'échelle de la métropole toute entière. Il s'agit de l'expression réelle, matérielle de ce que l'on peut appeler *le temps de l'intercommunalité*. Ce temps a été ouvert, sur le plan institutionnel, en France, en 1966, par la naissance des communautés urbaines – Lyon et Strasbourg faisaient justement partie des quatre premières communautés urbaines créées dans ce pays, et ce n'est sans doute pas un hasard si le tramway apparaît dans des villes qui constituent les premières communautés urbaines<sup>11</sup>. Il se poursuit, ainsi, aujourd'hui par l'aménagement de réseaux de tramways qui vont inscrire le temps de l'intercommunalité dans les usages quotidiens, dans les pratiques ordinaires des habitants, dans les villes qui, de cette manière, se manifestent comme les premiers sites dans lesquels se met en œuvre une intercommunalité pleinement inscrite à la fois dans les institutions et dans les médiations des habitants. La temporalité politique du tramway acquiert la dimension d'une politique métropolitaine. En effet, elle élabore la temporalité de l'identité dont une métropole achevée peut désormais être porteuse dans les pratiques et dans les activités d'une aire unifiée et intégrée par la mise en service d'un réseau.

## **5. Temporalités urbaines et identité des acteurs de la politique métropolitaine**

Dans des spatialités métropolitaines qui sont communes à l'ensemble des acteurs de la politique de la ville, ce sont les temporalités qui définissent et qui structurent les identités propres des acteurs de la politique de la ville. C'est par l'instauration d'une temporalité commune, structurée par des médiations partagées et par des pratiques unifiées, que la politique de la ville peut pleinement unifier l'espace métropolitain et l'intégrer à une logique institutionnelle et politique commune. Il importe, pour mieux comprendre ces médiations, de bien définir les différentes temporalités qui correspondent aux différentes identités culturelles et politiques des acteurs de la métropole.

Le temps des habitants identifie des acteurs de la métropole dont l'identité institutionnelle et politique est définie, fondamentalement, de façon singulière et de façon familiale. Le propre des habitants, dans une ville, est de se définir d'une part dans des pratiques individuelles de l'espace métropolitain et des médiations urbaines, et, d'autre part, dans des relations familiales et privées élaborées et mises en œuvre hors de l'espace public. Habiter la ville, se penser comme un habitant de l'espace de la ville, c'est penser ses rapports aux autres habitants et à l'espace urbain dans une approche et dans une logique singulière, individuelle, non inscrite dans des rapports collectifs et dans les logiques institutionnelles des rapports sociaux. Le temps des habitants, dans ces conditions, ce que l'on peut appeler *le temps de l'habiter*, est donc un temps essentiellement singulier : il désigne une temporalité individuelle du temps de la ville, il représente le pôle spécifiquement singulier de la médiation urbaine de la temporalité. A ce titre, d'ailleurs, dans la logique individuelle, singulière, du temps urbain, il n'y a pas de différence sensible, pensable entre les temporalités des différents espaces de la métropole. Le temps des habitants, le temps de l'habiter, unifie l'ensemble des

---

<sup>11</sup> On peut, d'ailleurs, sur ce point, faire remarquer que Marseille, qui est l'une des métropoles qui, en France, sont de la taille de Lyon, n'a pas eu d'intercommunalité jusqu'à une époque récente, et qu'aucun réseau de transport en commun métropolitain, en dehors des trains régionaux de la S.N.C.F., ne dessert l'aire métropolitaine, le réseau du métro desservant seulement la ville de Marseille.

temporalités collectives, qu'elles soient urbaines, centrales, périphériques, et articule, de façon homogène, les différentes temporalités de la ville dans l'élaboration de ce que l'on peut appeler une identité culturelle urbaine unique. La temporalité constitue, dans ce champ, la médiation intégrative de l'urbanité, sachant que, précisément, du point de vue de l'habiter, la spatialité est, au contraire, la logique discriminante. En effet, c'est dans l'espace que les lieux d'habitation se différencient les uns des autres, et, dans ces conditions, la temporalité constitue, au contraire, un facteur d'intégration et d'unification des identités urbaines dans la politique métropolitaine. Le temps de l'habiter s'exprime dans les usages des réseaux de tramway par les habitants, et il est, en quelque sorte, structuré, doté d'une norme, par l'imposition des temps de déplacement et par les logiques de parcours qui sont ordonnés par l'aménagement du tramway. C'est ainsi qu'à Lyon, par exemple, la centralité pratique de la Part-Dieu dans l'ensemble de l'espace métropolitain, est confirmée, confortée par l'aménagement du tramway. L'aménagement du tramway vient structurer une part de l'espace métropolitain du commerce. A Lyon et à Strasbourg, le temps du tramway est aussi le temps des habitants et de leur usage quotidien de l'espace urbain et de l'espace métropolitain. Le temps de l'habiter, dans l'espace lyonnais et dans l'espace strasbourgeois, est un temps dans lequel les habitants se servent du tramway, précisément à la fois en le mettant en œuvre comme un moyen de transport, comme un mode de déplacement, et en le mettant en œuvre comme un mode d'expression d'une identité urbaine, de l'intégration des espaces périphériques (comme, par exemple, Bron ou Villeurbanne) aux espaces métropolitains, comme les quartiers de Lyon.

Le temps des entreprises et des acteurs économiques identifie des acteurs de la métropole dont l'identité institutionnelle et politique est définie par la nature de leurs activités. On peut caractériser le temps des entreprises et de l'activité économique par trois facteurs importants, qui ont chacun une place dans la logique des temporalités de la métropole et du fait urbain. D'abord, il s'agit d'un temps qui fonde la médiation et la sociabilité sur la mise en œuvre des activités de production, de distribution, de services ou de transformation.

La première caractéristique du temps des entreprises et des acteurs de l'économie est de se fonder sur une temporalité fonctionnelle : c'est la fonctionnalité et la mise en œuvre des fonctions de ces acteurs sociaux qui structure le temps des acteurs économiques. Le temps des activités économiques est, ainsi, fondamentalement, un temps pragmatique, un temps de mise en œuvre réelle, et non un temps de représentation ou de discours.

Ensuite, il s'agit d'une temporalité dont la métropolisation a modifié les structures, voire les a transformées. En effet, la place du transport et des déplacements a pris de plus en plus d'importance dans la définition de la temporalité des entreprises et des acteurs. Le temps des entreprises et des acteurs économiques a acquis une composante majeure avec le temps des déplacements et des transports – en particulier des transports collectifs – et cette dimension spécifique est nécessairement accrue avec l'intensification des logiques liées à la métropolisation urbaine.

La troisième caractéristique du temps métropolitain des entreprises et des acteurs économiques est liée à la spécialisation des différents sites de l'espace de la métropole. Le temps des entreprises et des acteurs économiques devient un temps pleinement métropolitain à partir du moment où les sites d'activité, de travail, de production et d'échanges sont à la fois de plus en plus éloignés les uns des autres en raison de l'extension de l'aire métropolitaine, et de mieux en mieux reliés les uns aux autres par un réseau de transport de plus en plus performant et, lui-même, de plus en plus étendu.

On se rend ainsi compte plus aisément de l'importance de l'établissement du

réseau des transports en commun, et, en particulier, du réseau de tramways, dans la construction et la mise en œuvre d'une temporalité de l'économie métropolitaine. Dans le cas de la métropole lyonnaise, l'installation et l'aménagement du réseau de tramways a intégré à l'espace métropolitain des lieux et des entreprises comme la zone commerciale de Saint-Priest ou le centre commercial de la Part-Dieu. Le tramway, en ce sens, joue un rôle particulier dans l'établissement et dans les usages des zones commerciales, il les articule au reste de l'espace métropolitain, le tramway vient constituer un lien fort entre des lieux qui sont des espaces d'activité commerciale avec le reste des autres lieux de l'espace de la communauté lyonnaise. De la même manière, à Strasbourg, l'implantation du tramway va unifier, dans le quartier du Neuhof, les échanges et les activités commerciales du quartier avec celles du reste de la métropole strasbourgeoise, en articulant, en particulier, le quartier de l'habitat social avec celui des activités commerciales.

Le temps des autorités politiques et des institutions métropolitaines définit une troisième temporalité à l'œuvre dans l'élaboration et la mise en œuvre des réseaux de tramways. La temporalité proprement institutionnelle du fait métropolitain se caractérise, dans une rationalité politique, par deux éléments majeurs qui permettent de mieux situer dans le temps la dimension proprement politique de l'aire métropolitaine. Le premier de ces faits est l'importance symbolique de l'établissement d'un réseau de transports en commun dans une culture politique de la ville et de la métropole. On ne peut pleinement comprendre la signification des réseaux de transport en commun qu'en prenant la mesure de leur signification politique dans la culture politique et dans l'histoire institutionnelle des métropoles urbaines. C'est ainsi que les termes et le déroulement du débat public permettent d'identifier la signification des décisions et des choix politiques des modes de déplacement et de l'implantation des réseaux. Le second fait qui permet de comprendre la temporalité politique de la métropole, dans le champ des transports en commun et dans la logique du réseau des tramways, est, ainsi, l'évaluation, faite par le politique et qui relève de sa responsabilité, des conditions dans lesquelles a lieu l'activité économique et dans lesquelles se font les déplacements professionnels des acteurs sociaux et des acteurs économiques. Dans le cas de Strasbourg et dans celui de Lyon, cette temporalité proprement politique du fait institutionnel et de la communauté urbaine s'inscrit dans le projet de tramway, comme elle s'est inscrite, à Lyon, en d'autres temps, dans le projet du métro, comme un projet unificateur et intégrateur. Comme, en d'autres temps, l'aménagement des quartiers périphériques, et, en particulier, par exemple, des aires commerciales comme la Part-Dieu ou Saint-Priest dans l'agglomération lyonnaise, l'aménagement du réseau de tramways constitue un moment de structuration de l'unité métropolitaine. L'instauration et l'organisation du réseau de tramways constitue un moment d'expression de la structuration de l'aire métropolitaine : il ne s'agit pas seulement, ainsi, d'un moyen de transport, mais bien de la mise en œuvre d'une autorité métropolitaine, de l'application des pouvoirs métropolitains à la structuration des déplacements et des parcours. D'une certaine façon, la construction du tramway donne une dimension matérielle, réelle, à l'exercice du pouvoir et à l'application des stratégies institutionnelles aux pratiques sociales quotidiennes des habitants de la métropole. Le tramway, à Strasbourg, « *induit une restructuration de l'espace public* »<sup>12</sup>.

Le temps des entreprises de transports en commun et des autorités métropolitaines régulatrices des transports est une temporalité inscrite dans les logiques de l'action et de la production et dans les logiques de la visibilité et de la présence sociale, qui s'inscrit, ainsi, dans trois temporalités spécifiques.

La première est une temporalité évolutive : ces acteurs inscrivent dans leurs stratégies et dans leurs pratiques l'évolution et les transformations des modes de transport,

---

<sup>12</sup> B. Pagand, « *Projets urbains à Strasbourg, au fil du tramway* ».

ainsi que l'évolution des logiques métropolitaines et des appréhensions du fait métropolitain qui accompagnent ces évolutions des modes de transport collectif. Le temps du tramway vient, ainsi, dans la logique des entreprises et des autorités régulatrices, après le temps des chemins de fer métropolitains et celui des autobus (y compris avec le temps des « sites propres »), et il s'inscrit dans une temporalité particulière, qui est celle de la critique des transports individuels et de la recherche de solutions alternatives à l'automobile. Ce temps est, par ailleurs, celui des recherches d'économies d'énergie et de la critique environnementale des déplacements traditionnels et de la recherche de modes « doux » de circulation et de transport en commun. Nous sortons, ici, du seul contexte, de la seule situation, des villes de Lyon et de Strasbourg, pour entrer dans une problématique bien plus large, qui va même, sans doute, au-delà des logiques politiques propres à la France et à son espace politique. Cependant, on peut remarquer que cette situation historique s'exprime, dans le cas de Lyon, dans le fait que l'aménagement du tramway a entraîné sur son parcours la suppression de plusieurs files de circulation automobile<sup>13</sup>. On peut, dans ces conditions, situer le tramway et son aménagement dans une certaine temporalité urbaine, dans une certaine époque du développement des villes. Le tramway n'institue pas seulement une temporalité propre, il s'inscrit, aussi, dans une temporalité qui le dépasse, et dont il est un des éléments d'expression, de marquage, dans nos pratiques sociales.

La deuxième spécificité de la temporalité des entreprises de transports en commun est d'être une temporalité urbaine visant à intégrer l'espace urbain dans un espace métropolitain unique. Le rôle des transports collectifs, et, par conséquent, l'ambition des entreprises de transports en commun et des autorités régulatrices, est de concevoir une temporalité métropolitaine unique, est d'intégrer en un temps unique les différentes temporalités et les différentes échelles de la métropole. La temporalité des entreprises de transports en commun est unificatrice, elle s'inscrit dans un projet politique globalisateur – comme, d'ailleurs, l'ont été, à l'échelle nationale, les entreprises de transports en commun (rail, route, air), dont le but était, dès le début, d'unifier le temps de l'espace politique dans lequel elles inscrivent leur activité. D'une certaine manière, la temporalité du tramway est celle de la métropolisation. Sans doute, d'ailleurs, peut-on envisager, dans l'histoire, plusieurs époques de la dimension métropolitaine du fait urbain. On peut, ici, rapidement, en citer quatre. La première est l'apparition, au début du siècle, des premiers réseaux de chemin de fer métropolitains, à Londres ou à Paris. C'est l'époque où le réseau du métro exprime l'émergence d'identités urbaines métropolitaines, l'époque où « la banlieue » est reconnue comme partie intégrante d'un espace urbain qui intègre ses périphéries au lieu de les rejeter<sup>14</sup>. La seconde époque est celle au cours de laquelle les périphéries vont devenir l'espace de construction des immeubles modestes destinées aux populations de plus en plus souvent chassées de l'intérieur des villes par la montée des prix de l'immobilier. La banlieue va devenir l'espace de construction de « cités », d'immeubles de grande taille. Par exemple, dans l'espace lyonnais, il s'agira du grand ensemble de Bron-Parilly, réalisé de 1951 à 1960 par P. Bourdeix, R. Gagès et E. Grimal. La troisième époque est celle de la crise des banlieues, qui va éclater dans les années 1980, et qui vont donner lieu à l'élaboration de la « politique de la ville », avec l'apparition des « contrats de ville » et des sous-préfets à la Ville auprès des

---

<sup>13</sup> Pour illustrer ce que cette suppression avait de nouveau, voire de révolutionnaire, on peut rappeler cette campagne de commerçants d'une des rues empruntées par les voies du tramway, qui protestaient contre la suppression de ces voies de circulation en craignant que cela n'entraîne une diminution de leur clientèle. On se rend compte, ainsi, de la portée de l'aménagement de ce réseau de tramways sur le temps ordinaire de la ville.

<sup>14</sup> Ce rejet des périphéries pouvait s'exprimer, par exemple, à Paris, au dix-huitième siècle, par le « mur des Fermiers généraux » et par l'installation des octrois, puis par l'aménagement des « fortifs », des fortifications, et, enfin, par l'aménagement du boulevard de ceinture, appelé « boulevard des Maréchaux », parce qu'il porte le nom des maréchaux d'Empire. C'est sensiblement à la même époque qu'à Lyon se construisent des forts de ceinture, comme celui de Bron. Pendant ce temps, par ailleurs, s'instaure, à Paris, à Lyon, dans les grandes villes, une culture de la périphérie, avec l'apparition de ce que l'on appellera « la zone ».



préfets de département. Le retour du tramway dans les espaces urbains correspond à la dernière époque que l'on peut identifier : celle du retour d'une authentique logique métropolitaine de la politique de la ville et de la recherche d'une véritable intégration des espaces périphériques à l'ensemble de l'espace urbain. C'est donc à cette dernière époque que correspond l'apparition des réseaux de tramway, et, en ce sens, il convient de les situer dans ce que l'on pourrait appeler une temporalité élargie du devenir des villes. Celle-ci ne se pense pas à l'échelle des seules villes de Lyon et de Strasbourg. En revanche, d'une part, elle intègre Aix-en-Provence – et c'est ce qui explique la présence de ce site dans la présente étude – et, d'autre part, elle se pense certainement à l'échelle européenne, voire à une échelle plus vaste.

Enfin, les entreprises de transports en commun définissent, dans l'espace urbain et dans l'espace métropolitain, une temporalité de la modernité : elles s'inscrivent dans une culture de la modernité et elles reposent, finalement, sur une culture du progrès. Conformément, en ce sens, au modèle culturel des sociétés industrielles, les entreprises de transport en commun et les autorités régulatrices du transport collectif inscrivent leur activité et leur visibilité sociale et politique dans un imaginaire et une idéologie du progrès et de l'amélioration des rapports sociaux et de l'amélioration de la qualité des espaces, des modes de vie et des environnements. En ce sens, la temporalité élaborée et structurée par les réseaux de tramway s'inscrit dans une temporalité imaginaire du progrès, elle se fonde sur une logique imaginaire de l'amélioration des rapports sociaux et dans une culture de l'optimisation des pratiques de l'urbanité. Cette culture de la modernité définit une véritable médiation politique de la temporalité qui fonde l'identité des acteurs sociaux, des acteurs politiques et des acteurs institutionnels sur la définition et l'élucidation de leur rapport à la modernité et de leur discours sur la médiation politique de la temporalité que constitue le thème de la modernité. Sans doute est-ce dans cette culture de la modernité urbaine qu'il convient de penser le tramway et de lui donner une signification. La culture de la modernité définit un rapport particulier à la temporalité. En effet, il s'agit d'une approche évolutive du temps, d'une approche du temps qui se pense dans la perspective d'une transformation constante des paysages, des sites et des parcours. « *Le choix du tramway* », écrivent C. Delfante et J. Pelletier<sup>15</sup>, « *permet de favoriser les circulations « douces » tout en « requalifiant » l'espace urbain dont il impose une relecture car il déplace la question du transport vers une réflexion et un travail sur l'espace public* ». Cette culture de la modernité nous permet de penser les temporalités urbaines non seulement sous la forme d'une suite d'époques qui se succèdent les unes aux autres, mais aussi comme une opposition signifiante entre passé et modernité, qui fonde, à la fois culturellement et politiquement, la signification même du concept de modernité.

## **6. La médiation métropolitaine de la temporalité**

Les acteurs de la métropole définissent, chacun, sa temporalité propre, et, en articulant ensemble leurs temporalités, dans une temporalité commune, définissent le fait métropolitain dans sa globalité et dans l'institution d'une *médiation métropolitaine de l'urbanité*. On peut définir la médiation métropolitaine de l'urbanité, sur le plan de la temporalité, comme une médiation qui articule, l'une à l'autre, quatre instances qui permettent de penser le temps de la ville et de la métropole en leur donnant une signification et une consistance pleinement politique.

D'abord, la médiation métropolitaine de la temporalité inscrit le fait d'habiter la ville dans une temporalité de médiation, c'est-à-dire dans une temporalité à la fois politique et collective et singulière et subjective. La temporalité métropolitaine ne saurait se réduire à

---

<sup>15</sup> DELFANTE (Charles) et PELLETIER (Jean), « *Atlas historique du Grand Lyon* », Seyssinet-Pariset, Ed. Xavier Leune-Libris, 254 p., bibl. ind.

l'une de ces deux dimensions : on ne peut penser la métropole, du point de vue de la temporalité, que dans la mesure où elle met en œuvre une temporalité de médiation, c'est-à-dire une temporalité à la fois singulière et collective. La métropole définit une temporalité de la médiation, d'abord, en structurant les temporalités singulières du fait métropolitain, ce qui passe, bien sûr, par la normalisation, ou par l'homogénéisation des temps des pratiques individuelles de la métropole grâce à l'unification des temps de transport et de déplacement. Dans l'unification des modes de transport et de circulation dans l'espace métropolitain, ce qui se joue, c'est l'unification du temps de la métropole, l'unification et l'homogénéisation des temps singuliers d'usage social de la métropole, de ses sites, de ses fonctionnalités, de ses institutions. La médiation métropolitaine de la temporalité se fonde, d'abord, sur l'unification des temps singuliers d'usage de la métropole, et, par elle, par l'élaboration d'un temps collectif des usages singuliers de la métropole. On peut parler, ici, d'une dimension réelle de la médiation métropolitaine de la temporalité. Dans l'aire métropolitaine de Lyon, dans celle de Strasbourg et dans celle d'Aix-en-Provence, on peut lire deux grandes illustrations de cette dimension réelle de la temporalité. La première est l'exercice des pouvoirs et la mise en œuvre des projets urbains. Le temps réel des villes est, d'abord, le temps des pouvoirs qui s'y exercent. En ce sens, les pouvoirs municipaux et métropolitains constituent comme une sorte de grille de lecture et de mesure de la temporalité politique des villes. Ce sont les pouvoirs qui manifestent, dans l'espace métropolitain, le réel des acteurs politiques, leur action, et qui, dans ces conditions, y manifestent le réel du politique. Il s'agit, en quelque sorte, pour le temps d'acquiescer sa réalité : c'est dans ces manifestations du pouvoir, dans la mise en œuvre du réel du politique que le politique s'inscrit pleinement dans la temporalité en y acquiesçant sa visibilité. La première temporalité politique de la métropole est celle de l'exercice des pouvoirs, et, éventuellement, de leur conflit, tel que celui-ci peut se manifester dans le temps du débat public.

La dimension symbolique de la médiation métropolitaine de la temporalité est élaborée, pensée, mise en œuvre, dans les formes symboliques et dans les représentations de cette temporalité. Il se met en œuvre, dans l'espace public métropolitain, tout un ensemble de représentations, iconiques et discursives, de la temporalité métropolitaine, et c'est cet ensemble de médias, de représentations, de discours, d'informations, qui constituent, dans l'histoire, ce que l'on peut appeler la *culture métropolitaine de la temporalité*, c'est-à-dire l'ensemble des médiations symboliques de ce temps métropolitain. Faite de l'histoire des métropoles, de la mémoire des débats publics et des événements qui façonnent l'histoire de la métropole, faite aussi de l'histoire des pouvoirs, des acteurs politiques et des appartenances qui structurent le passé des villes et du fait urbain, cette dimension symbolique de la temporalité métropolitaine donne une signification au temps de la métropole. Elle rend interprétable le temps urbain, elle le rend intelligible, en l'articulant aux différents discours et aux différents modes de représentation qui définissent, ensemble, dans l'histoire de la ville, la culture constitutive de l'identité métropolitaine. La dimension symbolique de la temporalité, dans le cas d'Aix, de Lyon ou de Strasbourg, est exprimée de trois façons. La première, la plus ordinaire, ce sont les médias régionaux et locaux qui la manifestent, et, de façon générale, les institutions de l'information et de la communication qui font de la temporalité une structure symbolique interprétable et pensable. La seconde, ce sont les représentations proprement politiques de l'espace urbain et métropolitain qui sont données dans les projets politiques d'aménagement et, de façon générale, dans le discours des acteurs politiques sur le développement des villes. C'est, ainsi, s'agissant du tramway, l'ensemble de la « littérature » et des informations sur lui qui ont pu être élaborées et diffusées par tous les acteurs qui peuvent y être intervenus. La temporalité symbolique de l'espace urbain est justement faite de cet ensemble de documents et d'informations par lesquels tous les acteurs politiques et institutionnels laissent leur trace dans la mémoire de la ville et dans son histoire. Enfin, c'est la fiction qui construit la troisième dimension de cette médiation métropolitaine de la

temporalité. En ce sens, on pourra dire que le tramway existera pleinement, à Lyon ou à Strasbourg, quand il sera mis en scène dans la fiction ou dans les représentations esthétiques de la ville et de la métropole. Sans doute n'en sommes-nous pas encore là, mais on sait que l'on peut trouver des représentations du métro ou d'autres modes modernes de déplacement et de transport dans des films et dans des romans.

Mais il existe, enfin, une dimension imaginaire de la médiation métropolitaine de la temporalité : il s'agit de l'ensemble des représentations imaginaires qui font du temps de la ville non seulement un temps de culture, d'images et de discours, mais aussi un temps de fantasmes, de croyances, d'imaginaire. La dimension imaginaire de la médiation métropolitaine de la temporalité articule le temps de la ville aux espoirs, aux peurs, aux utopies, qui scandent la temporalité politique de l'espace public urbain et métropolitain. Cette dimension imaginaire de la médiation métropolitaine de la temporalité s'inscrit, par exemple, dans le champ des tramways et de leur réseau, dans les formes et les structures du progrès et de l'amélioration des modes de circulation. C'est ainsi que le temps du tramway scande, dans les villes dans lesquelles il est implanté, une temporalité d'espoirs pour une ville maîtrisée et pour un environnement urbain respecté. C'est ainsi, également, que, dans le temps qui a précédé l'implantation du tramway à Lyon et dans les premiers temps du chantier, certains commerçants faisaient état d'inquiétudes et de peurs qui donnaient au futur tramway l'image menaçante d'un monstre incontrôlable. Cette dimension imaginaire de la médiation métropolitaine de la temporalité s'inscrit aussi dans les représentations des banlieues et des espaces périphériques, dont la dimension fantasmatique a été, d'une certaine manière, éveillée par la mise en place d'un réseau de transport pensé à l'échelle métropolitaine. En rendant possible l'instauration d'une relation permanente entre des populations de lieux métropolitains qui ne se rencontraient pas, l'établissement du réseau de tramways a donné corps à un affrontement politique qui a pu prendre l'expression d'un imaginaire de peurs et d'hostilité. Mais, comme on le sait depuis Freud, l'imaginaire est hors du temps, il n'y a pas, à proprement parler, d'imaginaire *dans* le temps, l'imaginaire, au contraire, se produit et se donne sa propre temporalité.

C'est dans ces trois dimensions, du réel, du symbolique et de l'imaginaire, que l'on peut pleinement parler d'une médiation métropolitaine de la temporalité. Inscrite à la fois dans le singulier des pratiques de la ville et dans la dimension collective des activités institutionnelles et économiques de la métropole, inscrite à la fois dans la dimension réelle de l'habiter, dans la dimension symbolique des représentations et dans la dimension imaginaire des fantasmes, l'identité métropolitaine acquiert toute sa consistance avec l'élaboration et la mise en œuvre du réseau de tramways. C'est de cette manière que la politique de la ville ne s'inscrit pas seulement dans les pratiques institutionnelles et dans les logiques et les stratégies des acteurs politiques, mais qu'elle s'inscrit aussi dans les formes et les pratiques, parfois élémentaires, de la médiation urbaine et de la médiation métropolitaine. En prenant, ainsi, la double dimension, singulière et collective, et les trois aspects, réel, symbolique et imaginaire, qui caractérisent le concept de médiation, la métropole devient, dans le cas du tramway et de la construction de son réseau, un véritable projet politique et acquiert une véritable identité.

## **7. Conclusions**

C'est cette médiation politique de la métropole qu'il nous faut interroger, en conclusion, à propos de la question du tramway, et, au-delà, dans la formation et la mise en œuvre des réseaux de transport collectif et de déplacement urbain. On peut définir la médiation politique de la métropole, telle qu'elle est conçue dans la problématique du transport et de la constitution du réseau, par quatre instances majeures.

La première est celle de la constitution d'un espace métropolitain. Un espace

métropolitain est un espace qui intègre dans une continuité géographique, sans ruptures et sans « déserts urbains », une aire urbaine construite et aménagée autour d'une ville-centre. L'espace métropolitain, à Lyon ou à Strasbourg, inscrit et exprime son identité dans des institutions, mais aussi dans des pratiques de déplacement et de transports qui unifient l'aire métropolitaine, qui construisent cette continuité symbolique et réelle dans les pratiques effectives des habitants.

La deuxième instance constitutive de l'identité métropolitaine est l'élaboration d'un pouvoir et d'une identité politique. On a vu, à plusieurs reprises, dans cette étude, quelle était l'importance des institutions politiques et des pouvoirs urbains dans l'élaboration d'une véritable identité métropolitaine. Il est nécessaire de redire ici combien les institutions politiques et les pouvoirs métropolitains sont importants dans l'émergence et la mise en œuvre d'identités métropolitaines dans les espaces urbains. C'est dans l'élaboration de pouvoirs propres, de responsabilités propres et d'identités politiques clairement identifiables que les espaces métropolitains peuvent exister pleinement comme entités politiques et comme espaces d'appartenance et de sociabilité.

Par ailleurs, l'existence de la métropole urbaine est garantie par une véritable politique sociale. C'est aussi dans l'élaboration d'un modèle social propre de vie et de sociabilité que la métropole urbaine peut exprimer pleinement son existence et la manifester dans l'espace public. A cet égard, l'établissement et la mise en œuvre du réseau de tramways, en unifiant l'espace métropolitain par l'intégration des périphéries, contribue à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une politique de justice sociale et de lutte contre les exclusions. En ce sens, la politique métropolitaine des transports en commun, grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre du réseau de tramways, apporte une contribution majeure à la dimension proprement sociale de la politique de la ville.

Enfin, la métropole existe pleinement, comme espace urbain, dans la mesure où elle s'inscrit dans la dimension symbolique d'une culture et d'un système de représentation. Même un tramway et un réseau de transports peuvent acquérir, ainsi, une dimension pleinement symbolique. Pas de métropole politique sans identité culturelle, sans expression de cette identité dans des logiques esthétiques et politiques qui rendent intelligible et sensible le temps urbain. Même sur ce plan, l'existence d'un réseau de tramways apporte une triple réponse à une telle structuration culturelle de l'identité métropolitaine. D'abord, le tramway rend possible l'unification du temps métropolitain de la culture et des pratiques culturelles en facilitant l'accès de tous les habitants aux institutions culturelles et aux événements et à la programmation du fait culturel, quelle que soit leur classe sociale et quel que soit leur milieu d'appartenance. Ensuite, le tramway participe de l'émergence d'un temps culturel métropolitain en contribuant à l'élaboration d'un temps unique des pratiques culturelles dans l'aire métropolitaine. L'ouverture du réseau de tramways achève la formation du réseau métropolitain de transports et de déplacements, et achève, ainsi, l'élaboration d'une culture unique métropolitaine de la temporalité et des pratiques sociales. Enfin, par l'établissement de ce réseau de transport, et, en particulier, par l'établissement du réseau de tramways, les métropoles donnent une visibilité dans l'espace à leur existence même. C'est le tramway lui-même qui finit, en circulant dans l'ensemble des lieux de la métropole, par donner sa visibilité au fait métropolitain : le tramway est un signifiant comme un autre de l'identité métropolitaine, et, à ce titre, les parcours mêmes du tramway dans l'aire métropolitaine donnent à l'identité métropolitaine une forme lisible, interprétable, identifiable. C'est le tramway lui-même, dans sa matérialité et le réseau du tramway, dans la matérialité visible de ses rails, qui finit par constituer, dans le système symbolique et culturel de la métropole, un signifiant interprétable et reconnaissable, de l'identité métropolitaine. Le tramway contribue à rendre lisible, dans l'espace urbain et dans l'espace périphérique, le temps de la métropole et

de son identité.

|

## II. STRUCTURES SPATIALES ET PROJETS URBAINS A STRASBOURG

Christian Dehaynin, Gaëtan Desmarais, Bernard Pagand

### Introduction

L'étude des significations temporelles du projet urbain à Strasbourg est abordée selon deux perspectives complémentaires. D'une part, la temporalité est conçue comme une *durée*, ce qui implique une mesure du temps et sa segmentation en différentes séquences temporelles. On peut ainsi distinguer le *temps événementiel* où s'élaborent les projets urbains et le *temps long* où se développent et s'autorégulent les structures spatiales profondes qui organisent l'espace global des agglomérations. Le temps événementiel s'échelonne sur des durées de l'ordre de quelques décennies. Les projets urbains s'y profilent comme des horizons d'attente, des visées conscientes et cohérentes dont la réalisation fait appel aux multiples actions accomplies par une grande variété d'acteurs, chacun disposant d'un intervalle de temps propre. Le temps long s'étale sur des durées séculaires dont les caractères singuliers ont déjà été reconnus en histoire par Fernand Braudel.<sup>16</sup> Dans le contexte de ces longues durées, la diversité des événements ponctuels peut être regroupée en phases et en transitions de phases qui régissent la genèse et l'évolution de structures spatiales profondes. L'une et l'autre de ces durées comportent des séquences dont l'ordre de succession n'est pas seulement linéaire, mais comprend aussi des suspensions, des emboîtements, des intercalations ou des bifurcations. D'autre part, le temps peut être conçu comme une *valeur*, ce qui implique une charge sémantique dont sont porteurs les séquences temporelles. Cette charge sémantique renvoie à des systèmes de représentations idéologiques, sociétales ou axiologiques, lesquelles confèrent aux temps des projets et aux temps de la ville des significations multiples jouant sur des registres distincts.

L'étude des temporalités, selon ces deux perspectives complémentaires, s'organise selon trois échelles spatiales. A l'échelle locale de la gare et de la place de la gare de Strasbourg, le découpage du temps événementiel, qui préside au déroulement des processus de projets et à leurs successions par des formulations et des re-formulations multiples, fait apparaître des charges sémantiques variées que l'on peut rattacher tantôt à des stratégies et tantôt à des tactiques. Les premières constituent des sauts qualitatifs liés à l'instauration de représentations axiologiques nouvelles, des structures de significations inédites, alors que les secondes sont des transformations et des variations qui se produisent à l'intérieur d'une même structure de sens. A l'échelle intermédiaire des quartiers ou des morceaux de ville, la segmentation du temps événementiel qui est impliqué dans la mise en œuvre des projets urbains permet de dégager des modes d'existence sémantiques distincts : le virtuel, l'actuel et le réalisé. Quant à l'échelle globale de l'espace de l'agglomération, elle se caractérise par des phases de morphogenèse et des transitions de phase, lesquelles mettent en lumière le développement et l'évolution de structures spatiales profondes, stables dans la longue durée, et dotées de significations particulières. Les articulations entre ces trois échelles et leurs temporalités propres donnent accès à l'étude des rapports de concordance et de discordance qu'entretiennent les projets urbains et l'espace structuré de la ville. C'est à l'analyse de ces trois échelles et de leurs temporalités que vont maintenant s'attarder les trois parties de l'étude qui suit.

---

<sup>16</sup> F. Braudel, *Ecrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, 1969.

## Partie I: Structures spatiales et temporalités

Gaëtan Desmarais

L'étude des temporalités qui se manifestent à l'échelle globale de l'agglomération strasbourgeoise prend en charge la complexité des rapports entre ce que l'on peut appeler des « structures spatiales de surface », relatives aux tissus urbains, et des « structures spatiales profondes », organisatrices de la totalité urbaine. Les structures de surface relèvent d'une temporalité événementielle qui se déroule sur des durées relativement courtes. Elles concernent l'édification des formes architecturales, la conception et la réalisation des projets urbains avec leurs logiques d'acteurs, leurs séquences thématiques, leurs valeurs sociétales et leurs représentations conceptuelles et iconiques. Elles font l'objet d'une planification consciente et profitent des opportunités foncières présentes dans la ville. Ce sont des structures spatiales qui s'offrent à l'observation immédiate, des formes d'occupation tantôt virtuelles et tantôt projetées ou réalisées. Les structures profondes relèvent pour leur part d'une temporalité plus fondamentale et se développent dans les longues durées. Elles composent ce que l'on peut concevoir comme des « macrostructures abstraites », lesquelles ne sont pas directement accessibles à l'observation et dont la reconstitution fait appel à des opérations de conceptualisation et de modélisation théoriquement fondées. De telles structures profondes sont engendrées par des phases temporelles autos organisées où interviennent de multiples interactions entre des acteurs sociaux cherchant à s'approprier et à occuper des positions dans l'espace global des agglomérations urbaines.

Sous l'angle des structures profondes, l'organisation de l'espace global des villes ne résulte pas d'un simple étalement de l'urbain qui s'accroît au dépend d'un substrat rural à partir de foyers de diffusion, un processus centro-périphérique de type tache d'huile qui aurait pour seules causes des poussées démographiques et l'accroissement des activités économiques. Cette conception devenue familière est à l'œuvre dans de nombreux modèles de croissance urbaine, notamment ceux de l'École de Chicago ou de l'écologie factorielle. Ces modèles classiques présupposent l'usage d'un espace isotrope dont les propriétés sont identiques dans toutes les directions, ce que contredisent pourtant les faits d'agglomération du cadre bâti, de la population et des activités qui ne sont pas distribués de façon homogène, mais varient systématiquement en fonction de leur position relative. La compréhension de l'hétérogénéité de l'espace global des agglomérations nécessitent plutôt d'introduire des mécanismes de segmentation spatiale, des phases dynamiques qui induisent des brisures de symétrie et qui conduisent à la formation et à la stabilisation de discontinuités qualitatives dont le déploiement est constitutif de la structuration spatiale profonde des agglomérations urbaines.

Nous pouvons succinctement formuler ces nouveaux modèles de morphogenèse urbaine en disant que des représentations symboliques de natures diverses et des investissements de valeurs sociétales créent des segmentations initiales liées à l'émergence de centres organisateurs que l'on appelle des « vacuums ». Ceux-ci suscitent, dans leurs aires d'influence, des flux entrants et sortants, des trajectoires de mobilité d'établissement focalisantes et diffusantes. Celles-ci produisent en retour des effets de structuration spatiale dans les aires d'influence des centres organisateurs, d'où de nouvelles segmentations, de nouvelles représentations, de nouvelles trajectoires d'établissement. Ces boucles systémiques sont sous la dépendance de ce que la théorie de la morphogenèse urbaine appelle le « contrôle politique de la mobilité »<sup>17</sup>, c'est-à-dire le conflit entre des trajectoires d'établissement dites « endorégulées », parce que les acteurs concernés contrôlent eux-mêmes leurs déplacements liés à l'appropriation et à l'occupation de l'espace, et des trajectoires dites « exorégulées », parce que la mobilité d'établissement des acteurs impliqués est contrôlée par d'autres. Une

---

<sup>17</sup> Pour un exposé synthétique de cette théorie et des exemples d'application, voir G. Desmarais et G. Ritchot, *La géographie structurale*, Paris, L'Harmattan, 2000. Egalement, G. Desmarais, *La morphogenèse de Paris, des origines à la Révolution*, Paris, L'Harmattan, 1995.

telle conception *structurale* et *dynamique* des discontinuités qualitatives entre des positions tantôt endorégulées (rassemblement focalisant et évansion diffusante) et tantôt exorégulées (concentration focalisante et dispersion diffusante) débouche sur l'élaboration d'un modèle d'organisation et de structuration spatiale, celui dit de la « configuration de seuil », où se rencontrent deux gradients investis de polarités opposées +/- . Ce modèle du seuil permet de combler les insuffisances du modèle radioconcentrique classique et montre que, comme les organismes, les villes se développent sur la base de gradients morphogénétiques, des axes structurants polarisés par des valeurs distinctes, positives pour les valorisations fortes induites par les trajectoires endorégulées (rassemblement et évansion), négatives pour les valorisations plus faibles induites par les trajectoires exorégulées (concentration et dispersion).

L'étude de la morphogenèse de telles structures profondes revêt une importance toute particulière pour la compréhension des projets urbains, puisqu'elle fait ressortir la façon dont ces projets s'inscrivent dans l'échelle globale et les temporalités longues des agglomérations urbaines, quels rapports de concordance ou de discordance ils entretiennent avec cette échelle et ces temporalités, quelles évaluations du projet on peut formuler à partir de cette connaissance et quels peuvent être ses apports dans des formes de conception renouvelées. Cette approche morphogénétique est particulièrement appropriée pour traiter de la question des innovations typologiques et du développement durable, dans la mesure où celles-ci ne peuvent véritablement prendre toute leur portée que dans les temps longs et l'espace global des structures urbaines profondes.

## **1. L'organisation spatiale interne de Strasbourg**

Au niveau des structures dites « de surface », une grande variété de tissus urbains caractérise l'organisation spatiale interne de Strasbourg. L'alternance marquée de faibles et de fortes densités des édifications, une certaine hétérogénéité architecturale et urbanistique, à l'intérieur de quartiers nettement différenciés les uns des autres, créent une diversité morphologique remarquable et des repères de différenciation très suggestifs qu'il convient d'abord de décrire soigneusement pour mieux aborder par la suite la question de la morphogenèse des structures spatiales profondes et de ses phases temporelles de mise en place.

La partie la plus dense de Strasbourg et le lieu privilégié pour le rassemblement des commerces et des institutions est sans aucun doute l'ellipse insulaire centrale clairement délimitée par les Ponts Couverts au sud-ouest, l'Ill au sud et au sud-est, le fossé du Faux Rempart au nord-ouest et au nord. Sur cette île matricielle, qui constitue un centre organisateur dont l'origine remonte aux époques celtique et romaine<sup>18</sup>, les trames des diverses périodes d'établissement de la ville sont encore nettement visibles. On observe ainsi deux secteurs passablement aisés qui correspondent à du rassemblement endorégulé. Ces deux secteurs regroupent l'essentiel de l'activité touristique et les principales traces de la richesse patrimoniale de la ville : l'un au sud-est où habitaient jadis la noblesse française catholique et les fonctionnaires de l'administration royale, autour de la Cathédrale et de la place du Château, ainsi que le long des rues Brûlée et du Dôme où sont édifiés de nombreux hôtels particuliers; l'autre au sud-ouest où résidaient la bourgeoisie alsacienne patricienne liée à l'Eglise réformée, autour de la place Saint-Thomas et du Chapitre protestant, le long de la rue des Veaux, de la Grand rue, et plus loin dans le quartier de la Petite France. Dans l'espace compris entre ces deux secteurs cossus et dans la partie nord de l'ellipse insulaire, s'étendait

---

<sup>18</sup> Les fouilles archéologiques menées jusqu'ici à Strasbourg n'ont retrouvé aucun vestige de constructions même modestes à l'intérieur de l'ellipse insulaire avant la conquête romaine, seuls les restes d'un autel sacrificiel furent mis au jour à l'emplacement de l'actuelle Cathédrale, les rares traces d'édifications celtes retrouvées se situant sur le pourtour extérieur, sous l'actuel quartier de la gare. Il semble donc plausible de penser que l'ellipse insulaire constituait pour les Celtes un centre sacré vide de tout établissement profane, celui-ci étant localisé dans l'immédiate périphérie. Par la suite, le castrum romain fut fondé au cœur de ce vacuum sacré, le forum se substituant à l'autel sacrificiel et, plus tard, le premier évêché prenant la place du forum.



autrefois un quartier artisan rattaché à de la concentration exorégulée. Ce quartier artisan est composé de maisons plus modestes le long de rues étroites dont les tracés remontent au Moyen Âge et au XVI<sup>ème</sup> siècle. Seuls quelques lambeaux subsistent encore de nos jours à la suite des destructions et du remembrement des parcelles provoquées par les grandes percées de 1911, le long desquelles furent édifiés des immeubles collectifs et des grands magasins (provoquant ainsi un rassemblement accru au dépens de la concentration) : la rue du 22 novembre, la rue de la division Leclerc, les places Kléber et Broglie et leurs prolongements jusqu'à la rue du Vieux-Marché-aux-Vins. Ce sont ces percées qui, dans le dispositif de circulation induit par la mise en place récente du tramway, ont été fermées au trafic de transit automobile. La piétonisation d'une part croissante des chaussées autour de la Cathédrale, de la place Kléber et du quartier de la Petite France a généré un nouvel usage plus convivial de cet espace au cœur de la ville.

Dans une première couronne entourant l'ellipse insulaire, s'étend au nord-est la ville allemande traversée par les riches avenues des Vosges et de la Paix. La Neustadt comprend de nombreux immeubles bourgeois en pierre de taille regroupés derrière les somptueux palais de la place de la République et dans le voisinage des jardins de Contades et de l'Orangerie. Ce quartier sélect (rassemblement) est prolongé de nos jours par le Wacken, où se trouvent les institutions européennes et le nouvel Hôtel de la Région (rassemblement également), ainsi que par l'ancien secteur maraîcher de la Robertsau, aujourd'hui composée d'opulentes villas qui en font l'un des endroits les plus huppés de la ville (évasion). Toujours dans cette première couronne, se trouvent, dans une perspective ouverte vers la place de la République et en contact avec le quartier sélect de l'Orangerie, le Palais de l'Université et les prestigieux immeubles de l'institution datant de la période allemande (rassemblement). Au sud de l'avenue de la Victoire, se déploient les immeubles modernes du nouveau quartier universitaire de l'Esplanade (rassemblement), puis l'ancien faubourg de la Krutenau (concentration) au sud du centre-ville et, plus à l'ouest, le vaste secteur de l'Hôpital Civil et le quartier du Finkwiller (rassemblement), auxquels sont venues s'ajouter les constructions récentes de la Faculté de médecine et du Conseil général du Bas-Rhin (accroissement du rassemblement). Au nord-ouest de l'ellipse centrale, s'est développé le quartier de la gare et de Sainte-Aurélie (concentration) où restent associées aux immeubles modestes et aux anciens ateliers diverses activités de services et de commerces caractéristiques des espaces proches des gares, qui ont connu toutefois un certain déclin du fait de la forte concurrence exercée par le centre commercial moderne des Halles (rassemblement), situé à la jonction de ce quartier gare et de la vieille ville.

Au-delà de cette première ceinture de quartiers se sont individualisés les faubourgs de la ville constitués progressivement sur d'anciennes zones de marais, de prairies et de forêts, surtout à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle, souvent autour de quelques activités industrielles ou certaines voies de circulation. Au sud, le Neudorf (concentration), déjà desservi par le tramway en 1895, constitue un réservoir du développement urbain associant des activités artisanales et tertiaires, ainsi que d'importants ensembles d'habitat social sur une trame urbaine hétérogène faites d'immeubles de rapport et de maisons individuelles de taille et d'aspect très variables. Sa proximité avec le quartier universitaire de l'Esplanade au nord (rassemblement) en fait une zone d'extension actuellement recherchée par les classes moyennes (accroissement du rassemblement au dépens de la concentration), malgré les barrières urbaines importantes qui le séparent du centre-ville, le canal de jonction de l'Ill au Rhin qu'enjambe le pont Winston Churchill et ce *no man's land* qu'a constitué jusqu'à ce jour la place de l'Etoile. Plusieurs projets ont échoué dans ce non-lieu de dispersion depuis l'implantation du centre administratif de la Communauté Urbaine de Strasbourg (rassemblement).

Au sud du Neudorf, délimité par la voie de chemin de fer qui mène de la gare de Strasbourg à celle de Kehl, s'échelonnent les trois autres faubourgs méridionaux de la ville. Le Neuhof (concentration), ancien village étiré jusqu'à la forêt du Rhin, est circonscrit par

une série de constructions sociales édifiées dans les années d'après-guerre et souvent connotées comme la banlieue difficile de l'agglomération. Ces tours et ces barres font contrastes avec la partie villageoise du Neuhof et cet autre ensemble d'habitat social que constitue la cité-jardin du Stockfeld (évasion). Plus à l'ouest, la Meinau (concentration) est un faubourg ouvrier d'immeubles de rapport et de petites maisons individuelles associés aux nombreuses usines, entrepôts et ateliers du secteur industriel de la plaine des Bouchers. Au début des années soixante, y furent construits les trois mille logements sociaux du grand ensemble de la Canardière (accroissement de la concentration). Quant au quartier de l'Elsau, à l'ouest de la Meinau dont il est séparé par le canal du Rhône au Rhin et l'autoroute qui contourne le cœur de Strasbourg à l'ouest et au nord, il est essentiellement voué à l'habitat social (concentration), situé à proximité de quelques noyaux de maisons individuelles qui préexistaient au programme lancé à la fin des années soixante (évasion).

Entre la boucle de l'Ill qui délimite l'Elsau et la municipalité de Schiltigheim au nord, les quatre quartiers de la Montagne Verte, de Koenigshoffen, de Haute Pierre et de Cronembourg composent la couronne des faubourgs ouest de la ville. La Montagne Verte enserrée entre deux ensembles de lignes de chemin de fer est séparée de la ville par l'ancien glacis militaire de la porte de Schirmeck. Dans ce quartier où confluent l'Ill et la Bruche, l'activité a longtemps été liée à la batellerie à laquelle sont venus s'adjoindre, au début du XX<sup>ème</sup> siècle, des ateliers industriels ou artisanaux, et à la fin des années cinquante une série de logements sociaux sous la forme de maisons unifamiliales et d'immeubles collectifs (concentration). Le quartier de Koenigshoffen, initialement lié à un village le long de la route des Romains, est un secteur mixte d'habitation ouvrière et d'activités industrielles telles que la savonnerie, la métallurgie et l'imprimerie, avec au nord un secteur d'habitat social dont les grands ensembles de la cité du Hohberg et de la cité Géroldseck (concentration). Le quartier de Haute Pierre a sans nul doute été l'opération d'urbanisme strasbourgeoise la plus audacieuse de la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. Planifié sous forme de ZUP en 1964, le grand ensemble d'habitat social fut conçu pour accueillir près de trente mille personnes (concentration), avec un dispositif d'espaces intérieurs aux mailles réservées à la circulation piétonne, aux jeux d'enfants et à leurs écoles, et des circulations automobiles rejetées sur le pourtour où sont reléguées également les activités commerciales. Cronembourg enfin est séparé par le glacis des anciennes fortifications aujourd'hui recouvert par l'autoroute de contournement de la ville. C'est un quartier mixte d'habitat et d'activités industrielles dominées par la présence de la brasserie Kronembourg, les ateliers de l'administration de la Compagnie des Transports Strasbourgeois, le marché d'intérêt national, les abattoirs et la gare de marchandises. Des immeubles d'habitat collectif édifiés au début du XX<sup>ème</sup> siècle (concentration) avoisinent une cité d'habitat social de plus de 2 000 logements (concentration) et une zone d'habitat pavillonnaire privé (évasion).

## **2. La couronne externe de Strasbourg**

Une forte hétérogénéité caractérise les 27 communes qui composent la Communauté Urbaine de Strasbourg. Certaines possèdent des caractères urbains affirmés et une importance démographique non négligeable comme les trois communes du nord, Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim, ou la commune du sud, Illkirch-Graffenstaden (pour celles-ci, la concentration est nettement plus développée que le rassemblement). D'autres sont moins marquées par la diversité sociale et fonctionnelle et restent davantage résidentielles comme Ostwald, Lingolsheim et Eckbolsheim au sud-ouest (ici l'évasion se couple à la concentration). D'autres conservent des caractères villageois évidents comme Geispolsheim, Oberschaefolsheim ou Eckwersheim (qui couplent concentration et dispersion). Certaines sont devenues des noyaux de fixation de la périurbanisation comme Mundolsheim, Souffelweyersheim ou la Wantzenau (évasion et dispersion).

La plupart de ces communes ont vu leur population s'accroître au cours des dernières décennies, et souvent de façon intense sous la poussée de l'étalement urbain et de la multiplication des lotissements pour le petit pavillonnaire (évasion et surtout dispersion), alors que stagnait celle de Strasbourg, comme celles de Schiltigheim et de Bischheim. La différence est dans certains cas spectaculaire : la population de Mundolsheim par exemple s'est accrue de 32,5 % de 1975 à 1990, tandis que celle de Strasbourg ne s'accroissait que de 0,7 %.<sup>19</sup> Absorbant l'essentiel de la croissance démographique de l'agglomération, ces communes périphériques se sont trouvées dans l'obligation de fournir des équipements d'accueil à des populations de plus en plus nombreuses, mais qui trouvaient des emplois au centre. D'où un nécessaire rééquilibrage des ressources financières et une politique des transports entre la commune-centre et sa périphérie. Ce fut l'un des objectifs de la création de la Communauté Urbaine de Strasbourg que de pallier à ces disparités et de faciliter les liaisons centre-périphérie par le développement du réseau de tramway.

Par ailleurs, si la gestion d'un ensemble de 27 communes peut paraître parfois lourde et difficile, il est très net que le cadre de la Communauté Urbaine est à certains égards trop restreint pour refléter la réalité d'une intégration pluri communale autour de Strasbourg qui ne cesse de s'étendre. Le concept de « région urbaine », qui pourrait recouvrir une bonne partie du Bas-Rhin, paraît de plus en plus adéquat pour prendre la mesure de la réalité des liens qui associent un grand nombre de communes du Département. D'évidence se dessine à l'intérieur d'un périmètre dont la périphérie irait de Benfeld à Soufflenheim en passant par Barr, Obernai, Mutzig, Wasselonne, Saverne, Schweigger et Haguenau, une zone d'intégration croissante de la vie économique et des relations résidence-travail, qui souffre de ne pas être prise en compte par aucune instance comme un ensemble sinon solidaire du moins associé. Il faudrait inclure enfin cet autre élément de l'agglomération strasbourgeoise qu'est la commune allemande de Kehl. Depuis 1975, celle-ci constitue une entité administrative qui se compose de 11 localités au centre de l'*Ortenaukreis*, sa population représentant à peu près la moitié de l'ensemble. Profitant de sa position frontalière, la commune a su développer un dispositif commercial adapté à des flux de clientèle provenant de Strasbourg et des autres communes, tout en valorisant son tissu d'activités économiques autour du port de la ville. La nécessité d'une stratégie de développement vraiment commune avec Strasbourg reste encore problématique, bien que certains projets ont été réalisés, en particulier le Jardin des Deux Rives, et d'autres sont prévus dans le cadre d'une opération nouvelle dite de « l'axe est-ouest ». Nous y reviendrons.

### **3. Eléments de morphogenèse urbaine**

La grande diversité morphologique des structures de surface que nous venons de décrire succinctement ne compose pas une simple mosaïque de formes concrètes réparties au hasard ou seulement disposées de manière centro-périphérique. Les unités de voisinage que sont les quartiers sélects ou artisans, les regroupements d'institutions prestigieuses, d'hôtels particuliers ou de villas, les places et les parcs, les faubourgs ouvriers, les grands ensembles d'habitat social, les lotissements pavillonnaires, ou encore les équipements de transport et de production, renvoient à des qualités positionnelles distinctes engendrées par des phases d'appropriation et d'occupation de l'espace, lesquelles font appel, comme nous l'avons déjà mentionné, à des trajectoires d'établissement différenciées: le rassemblement et l'évasion endorégulés, la concentration et la dispersion exorégulées. La succession temporelle de ces phases de morphogenèse, la combinaison spatiale des qualités positionnelles liées aux trajectoires, font apparaître des structures spatiales profondes qui organisent entre elles les multiples édifications concrètes en les faisant tenir ensemble comme des parties dans un tout.

---

<sup>19</sup> Cf. R. Kleinschmager, *Strasbourg, une ambition européenne*, Paris, Anthropos, 1997, pp. 105-106.

Nous allons dès à présent aborder l'examen de la structure spatiale profonde de Strasbourg en tentant de reconstituer ses phases temporelles de mise en place. Cette reconstitution s'appuie sur une série d'analyses historiques des formes urbaines qui furent menées à partir d'une lecture critique d'un corpus d'ouvrages traitant de la croissance de l'agglomération strasbourgeoise.<sup>20</sup> Nous ne présentons pas ici ces analyses historiques.<sup>21</sup> Nous allons plutôt synthétiser et regrouper les résultats obtenus en faisant ressortir les phases temporelles de morphogenèse urbaine, leurs modes de succession et leurs significations pour déboucher sur une présentation de la structure profonde. Nous pourrions de la sorte mieux contextualiser, à l'échelle globale de l'agglomération strasbourgeoise, les évolutions des projets urbains élaborés aux échelles plus réduites et développées dans les Parties II et III de notre étude.

De notre travail de synthèse et de traitement des données, nous retenons plus particulièrement deux grandes périodes de morphogenèse urbaine : l'une allant de 1848 à la Première Guerre mondiale concerne la formation de la « configuration de seuil » qui structure en profondeur l'espace de l'agglomération strasbourgeoise en transformant l'ancien bourg, enserré dans ses remparts, en une véritable ville industrielle centrale dominant ses faubourgs et ses banlieues ; l'autre période allant de 1950 à nos jours, où Strasbourg est encore fortement structuré par la configuration de seuil, est marqué par l'essor et l'accroissement de l'étalement urbain et de la périurbanisation. Les anciennes significations identitaires sont toujours présentes, mais se profilent tant bien que mal de nouvelles significations liées à l'émergence d'un « ordre des flux », où le concept de « région urbaine » pourrait prendre toute sa pertinence, et qui fait appel à certaines opérations de restructuration du centre.

### *La formation du seuil*

Pour la première période, les analyses historiques dont nous avons encadrées la réalisation permettent de reconnaître trois phases de morphogenèse distinctes du point de vue des trajectoires et des formes d'établissement en jeu : une phase de *concentration* (1848-1880) suscite le déclenchement d'une phase d'*évasion* (1875-1885), laquelle conditionne à son tour la réalisation d'une phase de *rassemblement* (1880-1914). Observons que ces trois phases sont intercalées dans le temps : le début de l'évasion apparaît au moment où la concentration est encore en cours, celle-ci se terminant au moment où celle-là est en cours de réalisation ; le début du rassemblement apparaît au moment où l'évasion est toujours effective et celui-là se poursuit bien après la fin de celle-ci.

Initiée à une époque où Strasbourg est encore une commune française, la phase de concentration se poursuit après la conquête allemande et l'annexion de 1870. S'y intercale le début de la phase d'évasion. Les trajectoires d'établissement exorégulées focalisantes dominant lors de cette phase de concentration et se traduisent concrètement par un aménagement intensif des équipements de transport et de production, accompagnés par un développement de faubourgs regroupant de l'habitat ouvrier. Mentionnons à titre d'exemple que la première gare de chemin de fer (la gare française) fut édifiée dans le marais situé aux portes de l'ancien bourg, vers le nord-ouest. Partant de là, une ligne de chemin de fer est inaugurée en 1840 pour relier Strasbourg à Bâle. Une autre est construite en 1852 pour relier Strasbourg à Paris. Un réseau local en étoile est aussi mis en place avec le développement des lignes régionales reliant Strasbourg à Wissembourg, Haguenau, Saverne et Sélestat (1855-56).

<sup>20</sup> Mentionnons parmi de nombreuses références consultées les ouvrages suivants : G. Livet et F. Rapp (éds.), *Histoire de Strasbourg, des origines à nos jours*, 4 Vol., Strasbourg, éditions DNA, 1981 ; H. Nonn, *Strasbourg et sa Communauté Urbaine*, Notes et Etudes Documentaires, Paris, la Documentation Française, 1982 ; S. Jonas (éd.), *Strasbourg, capitale du Reichsland Alsace-Lorraine et sa nouvelle Université*, Strasbourg, Oberlin, 1995.

<sup>21</sup> Ces analyses historiques de la forme urbaine furent réalisées par des équipes d'étudiants lors d'un séminaire de *Morphogenèse urbaine* que j'ai dirigé à l'INSA de Strasbourg dans le cadre du DESS-SUPP (2004-2005) et du Master recherche ASPU (2005-2006). Je remercie ici Mylène Chardès pour l'aide qu'elle m'a apportée dans la mise en forme des résultats obtenus à partir de ces divers travaux.

Le transport fluvial est également amélioré pendant la phase de concentration. Le tronçon du canal Marne-Rhin entre Strasbourg et Nancy est terminé, permettant ainsi le transport de marchandises par bateaux à vapeur vers Paris et Lyon. Un grand canal est creusé au Sud des fortifications de l'ancien bourg et rejoint le Rhin vers le Nord-Est. Les quais de l'Ill et du barrage Vauban sont aussi aménagés.

Pour leur part, les équipements de production sont implantés en relation avec les équipements de transport. Le réaménagement du port du Rhin et les nouveaux canaux suscitent l'implantation de nombreux entrepôts, ateliers et manufactures. Également en relation avec les lignes de chemin de fer, d'autres manufactures, ateliers et usines sont édifiés autour des anciens villages de la périphérie, à bonne distance du bourg fortifié. Ces équipements de production attirent dans leurs voisinages un fort contingent de travailleurs prolétariés venus des campagnes environnantes, ce qui assure le développement de faubourgs composés d'un habitat collectif et locatif. L'industrie alimentaire, les brasseries, les tanneries, les ateliers de confection et d'imprimerie, ainsi que des usines de machines-outils, polarisent dans leurs voisinages la formation de noyaux d'habitat ouvrier, surtout au Nord de l'ancien bourg, à Bischheim, Schiltigheim et Cronembourg, ainsi qu'au Sud, avec le Neudorf et la commune de Graffenstaden.

Dans la foulée de la conquête allemande, sont installés une gare de marchandise à Schiltigheim (1875), des grands ateliers de réparation de chemin de fer à Bischheim (1879) et une gare de triage à Hausbergen. Ces faubourgs nord poursuivent leur croissance par le développement de lotissements ouvriers et de cités-jardins. La route de Bischwiller, qui relie ces faubourgs entre eux, devient une antenne densément peuplée rejoignant Strasbourg. Toujours dans la période allemande de la phase de concentration, une ceinture de 12 forts avancés est aménagée au delà des faubourgs ouvriers, dans un rayon de 7 km de l'ancien bourg. Les vieilles fortifications sont alors détruites au Nord, à l'Ouest et à l'Est, mais conservées et même renforcées au Sud jusqu'à la Citadelle. Autour des années 1880, la ville industrielle s'ouvre ainsi sur une constellation de faubourgs ouvriers qui se densifient à distance de l'ancien bourg, lequel est très peu transformé. Entre l'ancien centre et la périphérie de faubourgs, une couronne d'espaces campagnards encore vides d'établissement est présente, surtout au Nord et au Sud.

La phase d'évasion s'amorce alors que la phase de concentration est toujours en cours, au moment où Strasbourg est sous domination allemande. Les trajectoires d'établissement endorégulées diffusantes se manifestent par le départ de nombreux notables et de membres des grandes familles strasbourgeoises, lesquels quittent l'ancien bourg pour s'installer dans des résidences somptueuses et des villas au Sud-Ouest à la Montagne Verte et au Nord-Est à la Roberstau, ainsi que, dans cette même direction mais plus près du bourg, autour des grands jardins publics de l'Orangerie et de Contades, déjà aménagés en pleine campagne au XVIII<sup>ème</sup> siècle pour la promenade. Ces espaces auparavant dédiés à la villégiature deviennent ainsi, sous l'effet de l'évasion, de nouveaux centres attractifs qui polarisent un développement de quartiers richement dotés par l'appropriation sélective. Strasbourg comprend désormais des noyaux de faubourg de concentration dans la direction nord-sud et des noyaux de quartiers d'évasion dans la direction SO-NE. Ces développements nouveaux transforment la structure spatiale de l'agglomération.

La ville n'est plus seulement dotée d'une structure concentrique qui oppose un centre plein densément construit à une périphérie dont le tissu bâti est diffus et parsemé de vides. Elle est organisée par une structure abstraite « diamétrale », laquelle comporte deux gradients morphogénétiques qualitativement distincts : un gradient positif orienté SO-NE et fortement valorisé par du rassemblement au cœur de la ville (Cathédrale, Hôtel de Ville, place Broglie, quartier Saint-Thomas) et par de l'évasion vers la périphérie (Lingolsheim et Montagne Verte au sud-ouest, quartiers de Contades et de l'Orangerie, la Roberstau au nord-est) ; un gradient négatif orienté nord-sud et faiblement valorisé par de la concentration (faubourgs ouvriers, équipements de production). Ces deux gradients se croisent au cœur de Strasbourg. Ils

configurent, non pas une sorte de massif central entièrement remplis de valeurs fortes qui décroissent graduellement vers la périphérie, mais un *seuil* qui couple dans un même voisinage topologique des valeurs fortes liées au rassemblement endorégulé et des valeurs faibles liées à la concentration exorégulée. Or, c'est cette structure profonde de seuil, cet effet-col, qui a servi d'ancrage spatial au déploiement de la phase de rassemblement réalisé par le projet de la ville neuve allemande.

### *La ville allemande*

Dès 1871, Strasbourg est promue au rang de capitale du Reichland. Pour Bismarck et son gouvernement, il est impératif que Strasbourg devienne une ville impériale, certes industrielle, mais aussi moderne et germanique. D'où le projet d'extension de l'ancien bourg densément construit au cœur de l'agglomération par l'aménagement d'une ville neuve regroupant les institutions dignes d'une capitale. Ce projet, mis en application par décret en 1880, débute par l'édification d'un nouveau mur d'enceinte qui entoure les espaces vides du nord-ouest au nord-est, ceux qui séparaient l'ancien bourg des faubourgs ouvriers du nord et des quartiers d'évasion du nord-est. Les jardins de Contades et de l'Orangerie sont ainsi capturés par le nouveau mur qui triple la superficie du noyau central. L'opération ne relève pas de la défense militaire. Celle-ci est assurée par la ceinture de forts auparavant réalisée lors la phase de concentration. L'opération est *urbaine* et relève de l'exercice du droit de propriété par l'appropriation et le lotissement du sol. L'espace vide circonscrit et mis en valeur par la nouvelle enceinte est destiné essentiellement aux fonctionnaires, aux universitaires et aux dignitaires allemands qui se rassemblent désormais à Strasbourg. De 1870 à 1914, la ville passe de 70 000 habitants à 180 000 habitants.

Dans la section nord-est de l'espace circonscrit, le rassemblement se traduit par l'édification de plusieurs édifices publics et de grandes institutions groupés autour de l'actuelle place de la République et reliés aux bâtiments de la nouvelle Université par le tracé d'une grande perspective. Autour des jardins de Contades et de l'Orangerie, les villas d'évasion jouxtent des immeubles collectifs de rassemblement dotés de styles architecturaux recherchés et affectés à l'appropriation sélective. De grandes avenues sont aussi tracées et bordées de tels immeubles collectifs où règne la propriété privée des appartements. Un quartier sélect se développe ainsi, couplant l'évasion et le rassemblement et consolidant la concrétisation du gradient positif SO-NE.

Dans la section nord-ouest de l'espace circonscrit, la situation est tout autre. L'ancien noyau de concentration du Faubourg National est maintenu sur place, densifié et désormais délimité par le tracé des boulevards de Nancy et de Metz, lesquels sont bordés d'immeubles collectifs affectés au rassemblement et à l'appropriation sélective. L'ensemble du secteur devient alors un quartier artisan qui couple de nombreuses positions de concentration (petits immeubles et ateliers le long des voies secondaires) et des positions de rassemblement (grands immeubles collectifs où règne la propriété privée le long des avenues principales). Bien que ce quartier artisan ait subi de multiples transformations au cours du temps, il est frappant de constater qu'il a plus ou moins conservé jusqu'à nos jours ce couplage de la concentration exorégulée et du rassemblement endorégulé (*cf.* Partie II de notre étude).

Par ailleurs, en 1883, les bâtiments de la gare française sont démolis et la fonction gare est déplacée vers l'Ouest, sur un site auparavant occupé par des casernes militaires, à proximité du Faubourg National. L'ensemble du réseau ferroviaire voyageur est rattaché à la nouvelle gare allemande et une autre ligne de chemin de fer s'ajoute pour relier Strasbourg à Berlin. Il importe de noter que ce changement de position et ce réaménagement ne sont pas anodins. La composition architecturale de la gare s'inspire du modèle du palais. Elle s'ouvre sur une vaste place semi-circulaire bordée d'hôtels prestigieux, intégrée au réseau des grands boulevards où s'effectue le rassemblement endorégulé et d'où partent trois rues en patte d'oie composant autant de perspectives en direction du cœur de Strasbourg. Davantage qu'un

simple équipement de transport qui exerce une fonction d'utilité et dont l'aménagement se déroule généralement lors d'une phase de concentration, il s'agit plus vraisemblablement d'une édification monumentale, rattachée à une phase de rassemblement et qui exerce une fonction symbolique liée à l'affirmation de valeurs identitaires fortement prégnantes (cf. les remarques formulées dans la Partie III de notre étude à propos des règles architecturales de la gare et de sa place). Orientée pour faire face à l'Est au cœur de la ville et à l'Allemagne, la gare tourne désormais le dos à la France.

En résumé, il apparaît que la réalisation du projet urbain de la ville neuve, planifiée de façon pleinement consciente et cohérente, a constitué une phase d'urbanisation associée à un rassemblement endorégulé. Cette phase fut toutefois rendue possible par la mise en place de conditions préalables, le déroulement de deux autres phases d'urbanisation, spontanées celles-là, une évasion endorégulée et une concentration exorégulée. Celles-ci ont engendré une structure spatiale profonde composée de deux gradients morphogénétiques qui se croisent au cœur de Strasbourg pour configurer un seuil, un effet-col. Le gradient négatif nord-sud sépare l'espace de la ville neuve en deux domaines qualitativement distincts : à l'Est, le rassemblement se conjoint à l'évasion et génère un quartier sélect intégré au gradient positif SO-NE ; à l'Ouest, le rassemblement se conjoint à la concentration et génère un quartier artisan mis en valeur par la gare monumentale. La signification de celle-ci repose pour une part non négligeable sur ces caractères morphodynamiques structurellement stables dans la longue durée.

#### **4. Un espace de projets**

Depuis la formation du seuil, les nombreux projets et les opérations de lotissement qui se sont déroulés au cours du XX<sup>ème</sup> siècle se sont pour la majeure partie d'entre eux conformés aux caractères positionnels et aux orientations différenciées de la structure profonde que nous venons de la décrire. Ainsi, des années cinquante jusqu'à la fin des années soixante-dix, deux phases intercalées d'évasion endorégulée et de concentration exorégulée ont engendré des édifications distinctes localisées dans le prolongement des gradients positif et négatif : les classes moyennes supérieures se sont principalement installées dans des villas luxueuses à Lingolsheim au sud-ouest et à la Roberstau au nord-est ; les groupes sociaux plus démunis dont de nombreux ressortissants de l'immigration se sont établis dans les grands ensembles d'habitat social édifiés dans les faubourgs méridionaux (Neudorf, Neuhof, Meinau et Elsau) et septentrionaux (Koenigshoffen, Hautepierre, Cronenbourg, Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim).

Depuis le début des années quatre vingt toutefois, la situation est toute autre. Un accroissement considérable des valeurs foncières et immobilières s'est produit et touche désormais tous les quartiers de l'agglomération densément construite. Ces valeurs sont certes plus fortes dans le voisinage des massifs de rassemblement situés à l'intérieur de l'ellipse insulaire, dans les quartiers sélects proches de celle-ci, de même que dans les secteurs de villas d'évasion structurés par le gradient positif SO-NE, mais une hausse non négligeable concerne également des quartiers artisans et des faubourgs ouvriers localisés dans l'aire d'influence du gradient négatif, d'où la gentrification amorcée dans le quartier de la gare et dans certains secteurs du Neudorf et de Schiltigheim notamment. Cet accroissement des valeurs foncières et immobilières a provoqué le déclenchement d'une phase inédite de dispersion exorégulée où des ménages modestes, voire même des membres des classes moyennes n'ayant plus les moyens d'habiter Strasbourg, sont contraints de s'installer dans des lotissements de petits pavillons qui prolifèrent dans toutes les communes de la proche et lointaine périphérie. On reconnaît là, par le biais de cette phase de dispersion, les phénomènes par ailleurs bien connus de l'étalement urbain et de la périurbanisation.

Au cours de cette phase qui se poursuit encore de nos jours, la résidence s'est déplacée de plus en plus loin en campagne. Par exemple, la population d'Erstein s'est accrue de 16%

de 1980 à 1990, celle de Benfeld de 17%, celle de Wasselonne de 18%, celle de Brumath de 19%, celle de Molsheim de 20%, celle d'Obernai de 22%, et celle de Truchtersheim de pas moins de 41%. Cette dispersion vers ces communes rurales, ainsi que vers plusieurs autres de la campagne parfois proche et parfois aussi éloignée que jusqu'au piedmont des Vosges, a largement contribué à la prise de conscience d'une réalité nouvelle : celle d'une « région urbaine » dont les limites se rapprochent de celles du Département. Associé à cette aire urbaine en voie de configuration, un « ordre des flux » se substitue progressivement à l'ancienne conception de la ville compacte. L'émergence de nouveaux projets comme ceux du train-tram, du réaménagement de la gare de Strasbourg avec l'arrivée prochaine du TGV, et de l'aménagement de l'axe dit « est-ouest », que nous allons analyser dans les deux prochaines parties de cette étude, serait une conséquence de cette réalité régionale en plein essor. Reste à préciser pour ce futur axe, qui va de la commune allemande de Kehl à l'Est vers un lieu encore indéfini à l'Ouest, en passant par le Jardin des Deux Rives, les Fronts de Neudorf, la place de l'Etoile et le réaménagement de l'ancien canal de jonction de l'Ill au Rhin, s'il constitue un véritable élément structurant pour l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise. Pour cela, les seules visées techniques envisagées comme l'amélioration de l'accessibilité externe de Strasbourg et une meilleure connexion avec les réseaux autoroutiers et ferrés de l'Allemagne ne suffisent pas. Il faut surtout pouvoir définir des conditions de centralité, donc d'attractivité, susceptibles d'entraîner une valorisation à la hausse permettant de le transformer à moyen terme en un nouveau gradient positif porteur d'une ambition européenne et d'une capacité renouvelée à réaliser concrètement un développement innovant.



## Partie II: Projets urbains à Strasbourg, au fil du tramway<sup>22</sup>

Bernard Pagand

### Problématique générale

Dans cette deuxième partie de notre étude, le projet de tramway à Strasbourg servira de point d'appui à des analyses, réflexions ou digressions, non seulement parce qu'il est en soi un projet urbain, mais aussi un élément structurant relié à d'autres projets urbains ou actions dans la ville et que nous voulons également évoquer. S'il peut apparaître exagéré de penser que le tramway a une fonction de lien entre les projets dans la ville ou plus encore qu'il est un facteur décisif d'intégration urbaine des projets, ce serait le sous-estimer que de penser qu'il ne relève que d'une problématique de mobilité et non d'une question d'urbanité de valeur globale, à Strasbourg. Quoiqu'il en soit, tous les cas abordés ont un rapport direct ou indirect, proche ou plus distant, avec le projet urbain du tramway et nous aurions pu en évoquer bien d'autres, associés à la même relation. Les différentes échelles et temporalités, que nous allons ainsi saisir, s'accorderont au fil rouge des échelles et temporalités du projet de tramway.

Il y a plus d'une quinzaine d'années, on a tenté d'établir une typologie des projets urbains. C'est ainsi, par exemple, que Jean Frébault, alors qu'il accédait à la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, répertoriait des projets de centre ville et des projets sur les quartiers d'habitat social. Il distinguait également les projets métropolitains, à grande échelle et souvent localisés à la charnière du centre ancien et des faubourgs (cas présent à Strasbourg), bien sûr les projets en site vierge, ainsi que les entrées de ville et enfin les projets de trames, redessinant parcours ou hiérarchie et associant le plus souvent des réseaux de transport, alors nouveaux ou renouvelés, comme le tramway. Tous ces types de projets se sont développés à Strasbourg, sont en train de l'être ou sont en prévision. Nous ne nous attacherons pas évidemment à y suivre des projets de chaque type, auxquels d'autres types pourraient être ajoutés d'ailleurs, mais les citons pour remarquer que chacun d'entre eux, à Strasbourg, peut être associé au projet de tramway et de redéfinition des trames urbaines. Tous sont, d'une certaine manière, reliés les uns aux autres et souvent en interaction, entre eux ou avec la ville.

Nous pensons ainsi, que le projet urbain n'est pas tel parce qu'il est simplement un projet dans la ville, mais aussi parce qu'il est un projet de la ville. L'entrée thématique ou localisée est de notre point de vue insuffisante pour définir le projet urbain. Il ne serait alors qu'un projet local ou thématique. Pour être urbain, le projet doit interroger la ville dans ses structures globales ou partielles, apparentes ou profondes. Il agit sur leur transformation. Il n'est pas un aménagement agissant seulement à l'échelle locale. Il oriente le devenir global de la ville ou y participe.

Ceci, en ce qui concerne le projet de tramway strasbourgeois par exemple, a pu, et peut donc toujours, se révéler ou s'accroître dans une prise de conscience *a posteriori*. Le projet de tramway était d'abord et avant tout un projet de transport et mobilité. Ce n'est pas l'entrée par l'urbain, concept global et synthétique qui le guidait, mais bien l'entrée thématique de la mobilité qui captait la pensée prospective puis opérationnelle initiale, ainsi qu'il ressort de nos entretiens avec des acteurs locaux<sup>23</sup>. Cette prise de conscience a participé ensuite à la construction de la compétence sur le projet même, technique bien sûr, mais comme nous le

---

<sup>22</sup> Nous retrouvons de façon incidente une expression de M. Lussault, Strasbourg au fil du tram, in Ch. Calenge, M. Lussault et B. Pagand, *Figures de l'urbain. Des villes, des banlieues et de leurs représentations*, Tours, Maison des Sciences de la Ville, 1997.

<sup>23</sup> Roland Ries, ancien maire de Strasbourg, Michel Messelis, ancien directeur des études de l'ADEUS (Agence urbaine de la Communauté Urbaine de Strasbourg), membre de la première équipe technique en charge du tramway strasbourgeois et Alfred Peter, paysagiste en charge de l'insertion dans l'espace public urbain et de la constitution du nouvel espace public urbain (entretiens du 30/04/04).

suggérons dans la construction du devenir de la ville ou plus précisément de l'espace urbain. Il s'est agi de passer d'une phase de réponse à des questionnements et de résolution de problèmes spécifiques à une stratégie opératoire sur l'espace urbain. Des temporalités très différentes de la pensée prospective et de l'action sont sous-entendues là ; elles apparaissent nécessairement avec la prise en compte des échelles convoquées : des résolutions problématiques ponctuelles et sectorielles aux implications globales du projet de tramway, ici, ou du projet urbain en général.

La complexité des imbrications d'échelles du projet urbain, des interactions des projets entre eux et de leurs articulations dans la durée, induit une difficulté à en saisir des temporalités de nature non seulement quantitatives, mais aussi qualitatives. Si « les unités signifiantes de la ville sont dans le spatio-temporel »<sup>24</sup>, qu'en est-il du projet urbain, où il n'est parlé que d'espace combiné ou confronté au temps ? Ces temporalités s'inscrivent dans divers processus relevant de différents ordres ou champs d'actions : le politique avec les durées éventuellement contradictoires des mandats, du temps des projets et du temps de la ville ; l'économique entre logiques du marché, équilibres financiers et dimension publique ; l'aspect urbanistique et architectural avec le temps de la formulation et de la « restitution de l'espace à l'usage »<sup>25</sup>, sans omettre la dimension sociale avec le temps des valeurs construites et celui du lien social, ni la dimension culturelle et les formes d'identification et d'autres éléments encore. Chacun de ces ordres, constitue autant de modalités imbriquant des temporalités multiples, lesquelles se construisent et s'entremêlent les unes avec les autres selon une géométrie d'arabesques inextricable.

Elucider et réduire la complexité de logiques multirationnelles en oeuvre dans des temporalités afférentes paraît ainsi presque hors d'atteinte. C'est en considérant le projet urbain de façon globale et dans ses confrontations avec des schèmes de différenciation qu'une première lecture des temporalités pourrait se faire par déduction de composantes initiales selon, peut-être, trois temps intrinsèques que M. Roncayolo définit ainsi : le temps de la création, avec son extrême diversité, le temps de la négociation et le temps des usages, chacun de ces temps variant d'un projet à l'autre<sup>26</sup>. A partir d'une telle inscription du projet dans des temporalités majeures, on peut faire émerger des déclinaisons intermédiaires et mineures repérées selon des critères spécifiques ou des angles d'approches variés ; différemment, mais également, on retrouve le problème d'une exhaustivité insaisissable dans tous ses fragments. Sans vouloir nous dégager d'une approche fonctionnelle des temporalités, nous préférons nous orienter vers une approche sémiotique de celles-ci. Quels sont les temps spécifiques qui peuvent entrer dans les schémas généraux possibles, comme celui cité ici ? Quelles qualifications singulières du temps du projet peuvent apparaître, de quoi relèvent-elles et que révèlent-elles selon les échelles convoquées ?

Sans vouloir nous enfermer dans une grille de lecture trop rigide et en simplifiant l'approche, nous ne pouvons occulter l'évidence de la proximité théorique des propositions de M. Roncayolo, que nous reconsidérerons, avec la structure du programme narratif de A.J. Greimas<sup>27</sup>, d'autant moins si nous y ajoutons un temps majeur et indispensable qui ne peut être inclus dans les autres, le temps de la décision (ou des décisions) qui définit un avant et un après très discriminatoire dans le processus de projet, ainsi que nous le verrons plus loin avec la validation des autres relations faites ci-après. Le temps de la création a une signification ambivalente. Il peut être celui de la gestation du projet après la décision de faire, ce qu'il semble être dans l'énoncé. Nous le regarderons, ici, plutôt comme celui de la naissance de l'idée. Il faudrait peut-être parler d'émergence plutôt que de création, c'est alors le temps du devenir qui relève, d'une certaine manière, du virtuel, le projet est dans le vouloir, dans le devoir faire, le registre est celui de l'intention, les compétences sont exploratoires. La

---

<sup>24</sup> R. Ledrut, *Les images de la ville*, Paris, Anthropos, 1973.

<sup>25</sup> Ch Devillers, *Le projet urbain*, Paris, éditions du Pavillon de l'Arsenal, 1994.

<sup>26</sup> P. Ingallina, *Le Projet urbain*, Paris, PUF, 2003, p.119.

<sup>27</sup> Cette mise en évidence ressort de mes discussions avec G. Desmarais, que je remercie ici.

décision de réalisation convoque pouvoir et savoir. Elle nécessite des programmes d'études orientés dans un but précis. Elle recherche et actualise la compétence. De virtuel, le projet devient actuel. Il devient réel après décision de la mise en action de la réalisation effective, de l'édification, de l'action de faire<sup>28</sup>. Il est montré comme une performance et vient alors le temps de l'usager, celui de la reconnaissance ou de la sanction.

Nous tâcherons de maintenir présent les éléments de cette trame en suivant la chaîne des lignes du tramway, et des autres projets que nous y relierons.

## 1. D'un tram à l'autre

A Strasbourg, comme dans beaucoup d'autres villes françaises, le tramway est aujourd'hui réinventé. Il avait déjà parcouru les rues de la ville avant de disparaître au temps du règne sans partage de l'automobile. Initialement créé en 1878, le réseau de tramway strasbourgeois n'a cessé de croître et a « ainsi offert à Strasbourg la possibilité de grandir de concert »<sup>29</sup>. En 1930, les 234 kilomètres de voies du tramway assuraient plus de 55 millions de voyages par an, le réseau suburbain reliait Strasbourg au piedmont des Vosges (Ottrott, Marckolsheim), au Ried (direction de Colmar) et à l'Allemagne (Kehl, Offenbourg, Rastatt). Il remplissait donc une double fonction, localisée d'une part, et métropolisée dans le bassin d'emploi strasbourgeois de l'autre, comme dans bien d'autres villes, là aussi. Il était, de ce point de vue, une préfiguration des nouvelles définitions du mode collectif de transport élargi au-delà de la ville centre que voudrait être le tram-train (ou train-tram).

Dans l'agglomération, les lignes du tramway transitaient par la place Kléber et desservaient, outre le centre ville, les communes de Hoenheim, Kehl, Illkirch, Wolfisheim et Mittelhausbergen, ainsi que les quartiers de la Robertsau, du Neudorf et du Neuhof<sup>30</sup>. Au cours des années qui ont précédé la Seconde guerre mondiale, le tramway s'est inscrit dans la vie quotidienne strasbourgeoise. La facilité des déplacements dans l'agglomération s'est trouvée complétée par une contribution au développement économique et social de certains quartiers. Sa traction électrique lui aura permis de continuer son office même dans les périodes les plus difficiles. On donne une fréquentation du réseau dépassant les 70 millions de personnes en 1943. Avec les années cinquante le tram, bousculé par les dégâts occasionnés par la guerre, aura à faire face à la concurrence de l'automobile et des bus. La modernité et le confort de ces moyens de transport rendant caducs ses sièges en bois et ses plateformes ouvertes.

Avec l'augmentation du nombre des automobiles en ville, le dernier tram rentrera définitivement au dépôt en 1961. Les lignes de tram furent alors démantelées et remplacées par des lignes de bus dont le réseau s'est alors élargi. A peine douze ans plus tard, l'idée de réintroduire un tramway moderne apparaît déjà. C'est le temps de la réinvention, les débats publics en font état. Strasbourg initialise un processus de reconquête de la ville par le tramway, des crédits d'études et de développement sont ouverts, un temps d'hésitation, une position trop conservatrice généreront un transfert de ces crédits vers la ville de Nantes et ceci sous un ministre des transports alsacien (entretien Ries). L'idée du tramway, de fait, était déjà en gestation dans un travail de planification élaboré à partir de 1970 sur une prospective à 2010 avec la fixation d'une échéance impérative du temps de l'action en 1985.

---

<sup>28</sup> Le réel est ici réduit à l'effectuation et l'effectivité de la matérialité physique du projet, sa formalisation ou sa cristallisation dans la forme, c'est probablement le vocable de formel qu'il faudrait retenir comme nous le ferons par la suite, le réel recouvrant l'ensemble des dispositions de l'idéal au matériel.

<sup>29</sup> Cf. *Il était une fois le tram*, site [www.strasbourg.fr](http://www.strasbourg.fr)

<sup>30</sup> Voir plus loin la carte des lignes actuelles et futures.



Figure 1 : Le tramway sur le Quai des Pêcheurs en 1930 <sup>31</sup>

C'est ici l'occasion de saisir ce temps de la création, de l'élaboration des idées instigatrices de la planification. Nous avons parlé de virtuel, l'on peut parler d'abstrait (entretien Messelis). Tant que le projet n'est pas décidé par une instance de pouvoir, l'actualisation est hors de propos, les perspectives et le projet sont abstraits. C'est la décision politique qui fait « passer du papier au béton » (entretien Messelis).

La question du temps et du projet se pose très différemment selon M. Messelis: avant la décision, la question du temps est sans valeur car le temps de la question n'est pas connu ou mal connu ; régler telle question est très différent de régler tel problème pour tel jour. Quand on planifie, il n'y a pas de « métrique » du temps. Avant la décision, on élabore dans un système, ensuite on se débat avec un objet de façon permanente. Quand la décision de faire est prise, elle inclut des échéances dont celle de l'inauguration (qui appartient au temps du politique) : le temps apparaît alors dans une sorte de « rétro planning », il prend une épaisseur intense voire dramatique, avant « il file ».

Après la décision et par delà l'emboîtement des séquences de gestion, de plans d'ajustement, de réalisation, il est saisi deux temps associés à deux échelles, celui de la résolution des problèmes « du coin de la rue » et ceux qui restent à résoudre en pensant l'ensemble de la ligne. Alors, la question de la compétence et de son acquisition en cours de projet est permanente. La connaissance s'invente, se développe par effet cumulatif, cela tant pour les politiques que pour les planificateurs ou les techniciens, les objectifs tactiques (planificateurs), utilitaires (techniciens) ou « mythologiques »<sup>32</sup> (politiques) cédant le pas à une stratégie naturellement née après gestation mais aussi après accouchement. Ce constat rejoint un des principes fondamentaux du schéma narratif dégagé par A. J. Greimas : « la succession même des épreuves, interprétée comme un ordre de présupposition logique à rebours, semble régie par une intentionnalité reconnaissable a posteriori, comparable à celle qui sert à rendre compte, en génétique, du développement de l'organisme ».<sup>33</sup>

Quatre-vingts ans de présence du tramway à Strasbourg ont marqué le territoire urbain, les réflexions prospectives convoquent d'anciens tracés effacés mais, d'une certaine manière, toujours présents quand il s'agit de penser la mobilité en ville et d'y organiser une politique des déplacements avec ce que l'on appelait alors les TCSP. La prospective interroge la rétrospective. Les simulations nord-sud reprennent et se calent sur l'ancienne ligne sud – Roberstau. D'autres sont pensées bien entendu avec de grands enjeux urbains comme celui dit

<sup>31</sup> Il était une fois le tram : [www.strasbourg.fr](http://www.strasbourg.fr)

<sup>32</sup> Cf. Ch. Calenge et M. Lussault, Recoudre le tissu, in *Figures de l'urbain*, op.cit., p.89.

<sup>33</sup> A.J. Greimas cité par G. Desmarais, *Dynamique du sens*, Sillery (Québec), Septentrion, 1998, p.52

de l'« axe est-ouest » ou sa préfiguration, ou encore avec des opérations d'envergure alors récentes ou en cours, quartier nouveau en particulier.

Nous ne détaillerons pas ici le parcours qui conduira, à la suite de ce qui vient d'être dit, au choix politique du métro automatique VAL en 1983. Le refus du tramway a conduit logiquement à la recherche d'une autre solution, capable de satisfaire les commerçants, d'éviter le chaos aux usagers de la ville et finalement d'y permettre le maintien d'un large stationnement (rapporté par R. Ries)<sup>34</sup>. La réponse, même pour cette époque, paraissait aberrante selon R. Ries et ainsi qu'avait pu le démontrer une étude commandée par le maire d'une commune limitrophe de Strasbourg (Ostwald). Le temps de la décision du projet et même celle de conduire l'action ne garantit pas la performance de la réalisation, un terme contraire peut venir remettre en cause le choix du sujet dominant. « L'antagonisme polémique »<sup>35</sup> aurait pu conduire à un référendum, le maire d'alors l'a fixé dans un enjeu électoral qui lui a valu un échec remarqué.

La leçon du « bon choix » entre tendances en cours et défense d'intérêts singuliers est ici donnée au politique qui pouvait paraître par ailleurs en position de force électorale. Quand le temps du projet, le temps du politique et le temps des élections s'entremêlent, les situations se révèlent très délicates.

Ainsi, le maire de Nantes, lui, sera battu, malgré son ancrage dans l'air du temps par le développement du tramway, mené grâce aux fonds du refus strasbourgeois<sup>36</sup>, parce que les seuls résultats alors visibles étaient les encombrements de la ville et les perturbations de son fonctionnement, à tel point que le tramway ne sera même pas inauguré par son successeur ; l'élection suivante sera associée à un plébiscite du tramway. Les élus strasbourgeois de 1989 sauront clore le projet de la première ligne suffisamment tôt pour que six mois de fonctionnement leur permettent également un plébiscite en 1995.<sup>37</sup>

A partir de 1989, avec le changement de couleur politique de la mairie de Strasbourg, le projet de métro fût abandonné au profit de celui d'un tramway, retour donc à une solution évaluée environ quinze ans plus tôt. Avec un coût moindre, la ville de Strasbourg s'est dès lors équipée d'un réseau de tramway, tout en appliquant, *a contrario* de ce qui a été noté plus haut, une politique exemplaire d'éradication de la circulation automobile du centre-ville. Une structure en croix, Hautepierre–Illkirch/Montagne Verte–Hoenheim, dessine les premières lignes avec un complément Montagne Verte– Esplanade<sup>38</sup>. Le travail sur la première ligne a vite montré que la seconde devait être faite de façon modifiée par rapport au projet prévu ; le temps de la compétence montre des rattrapages (entretien Messelis) à effectuer dans la desserte, la gestion des flux et de la mobilité dans la ville, mais aussi indique la valeur spatiale structurante du réseau, son rôle majeur dans l'édification de la ville. La réalisation du projet montre, par ailleurs, le nécessaire travail de complémentarité avec d'autres modes de mobilité dans la ville, y compris la valorisation des bus, la nécessité de penser la qualité des espaces publics.

---

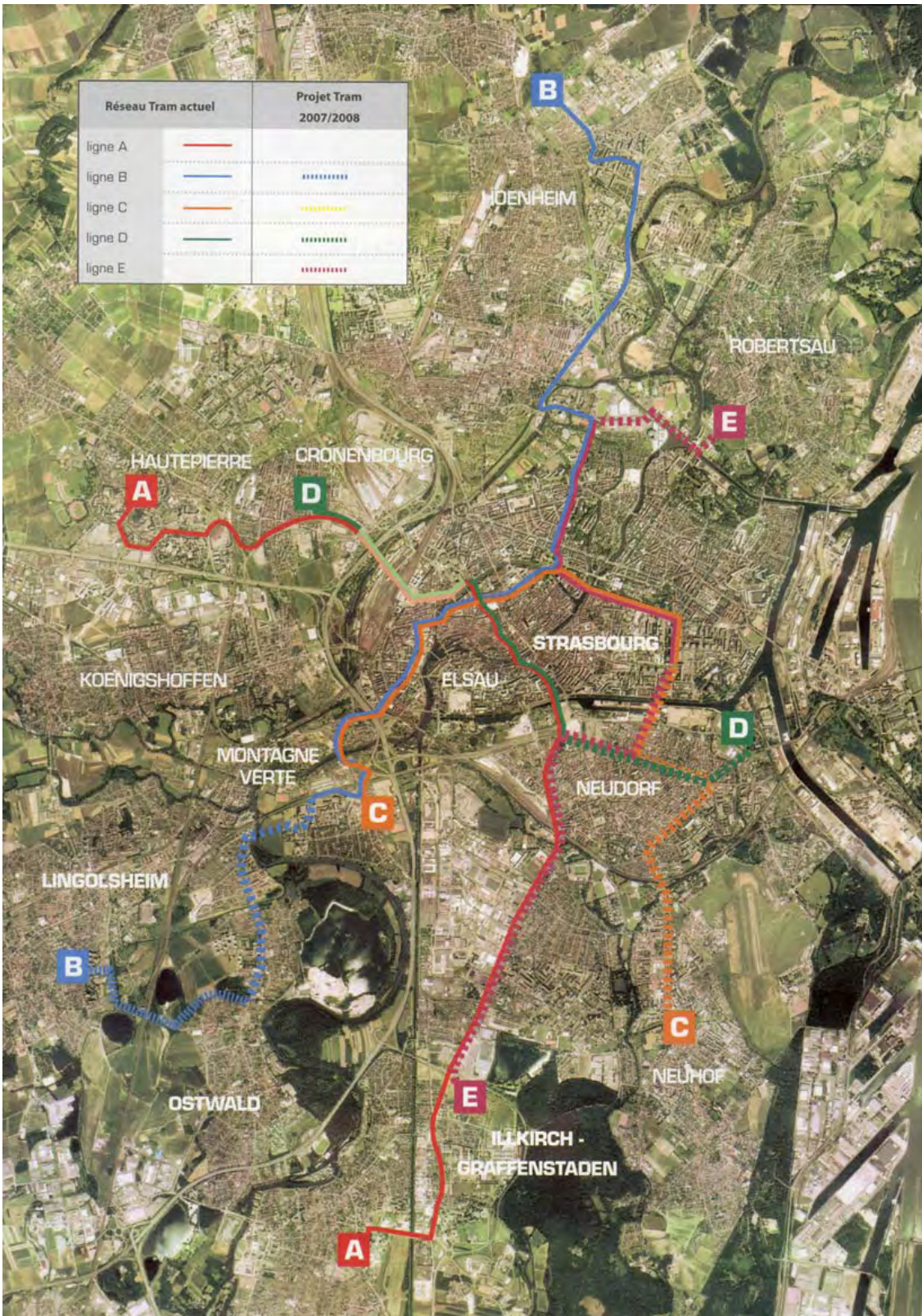
<sup>34</sup> Nous ne faisons pas ici d'analyse de discours, mais ne négligeons pas le fait qu'aucun discours (surtout d'un politique) n'est ni brut, ni neutre, même à vingt ans des événements.

<sup>35</sup> G. Desmarais, *op.cit.*, p.50.

<sup>36</sup> Cf. supra

<sup>37</sup> Entretien R. Ries, avril 2004.

<sup>38</sup> Voir plan ville et lignes de tramway ci-après.



Figure

2 : Les lignes existantes et futures du tramway à Strasbourg<sup>39</sup>

<sup>39</sup> Source : Enquête public, *Projet Tram 2007-2008*, du 30 mai au 13 juillet 2005



Figure 3 : Portrait du tramway de dernière génération

Le temps du projet s'inscrit dans une permanence et une évidence indissociables de la structuration du réseau, de l'avancée des idées. Une remise en cause de principes (place de l'automobile), esquissée par la nouvelle équipe municipale prenant fonction en 2001, est vite reléguée à l'oubli. Après 2001, les extensions du réseau se poursuivront avec des prolongements qui auraient du entrer en service à partir de 2006 et jusqu'en 2008 pour les lignes B, C et D. En même temps une cinquième ligne (E) devrait relier le sud de l'agglomération avec le quartier des institutions européennes via l'Esplanade.

Ces derniers projets auront à passer par le temps de la sanction, qu'elle soit adhésion, comme pour les lignes antérieures dont on pourrait dire qu'elles furent plébiscitées voire victime de leur succès, ou rejet. L'adhésion n'est jamais un acquis comme le montrera, plus bas, l'étude de cas liée à l'extension de la ligne C.

## 2. Des fronts de Neudorf à l'axe est-ouest : projet(s) et permanence

Les fronts de Neudorf et l'axe dit « est-ouest » s'inscrivent sur un territoire qui peut être typiquement considéré comme le support d'un projet métropolitain tel qu'il a été rapidement identifié plus haut. L'axe y répond à une définition classique.<sup>40</sup>

L'un des liens du tramway avec ce territoire et ses projets est celui, resté virtuel, de l'accompagnement de leur développement, au pire, ou celui de la participation à une forme d'intégration spatiale, au mieux. En effet, dans les études et les éléments de présentation au public, voire de consultation, le tramway fait alors partie intégrante des visions de panification spatiale urbaine. Il s'inscrit dans la configuration d'un grand boulevard de quarante mètres de largeur (un mètre de plus que le plus large des boulevards de la ville allemande ! - voir figure 4).

Reprenant la RN4, il participe à l'édification d'un paysage urbain dont des éléments qualitatifs ont déjà faits leur preuve ailleurs comme révélateur d'un espace public renouvelé et de valeur. Ces perspectives sont situées en 1998, leur portée est issue de l'acquisition, dans les projets antérieurs, de la dimension stratégique dont nous avons parlé plus haut ; elles sera contredite par les faits. Cette vision d'un tramway sur le très grand projet est-ouest n'indiquant pas de façon évidente, en son temps, le rapport à un potentiel d'usagers suffisant va céder le pas à une simple dimension tactique d'opportunités foncières, une autre

---

<sup>40</sup> « Un axe est une ligne imaginaire autour de quoi tourne un objet, une idée. Il peut être axe de liaison, axe de développement, la plupart du temps structuré par un élément dominant qui contribue à marquer son positionnement dans l'espace. Par son tracé, l'axe définit un territoire aux limites précises, qui introduit une dimension temporelle d'appropriation et de constitution par un individu ou une communauté ». Cf. P. Merlin et F. Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2000.

localisation est aujourd'hui affectée à cet élément de réseau, pour encore longtemps en attente sur le Boulevard du Rhin, s'il s'y installe un jour !

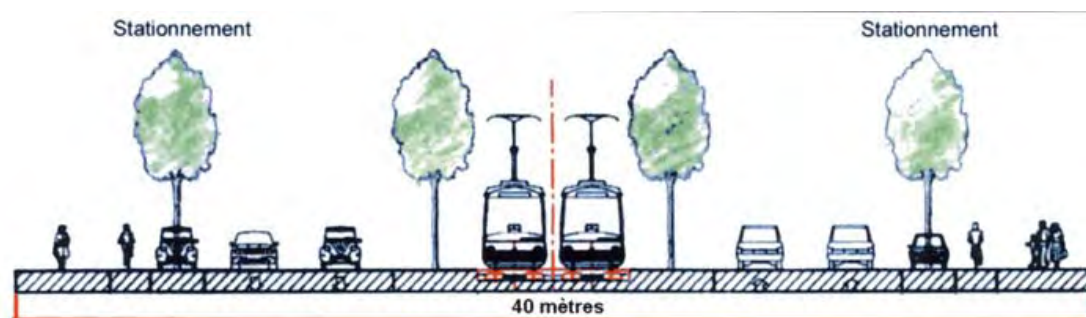


Figure 4 : Profil proposé pour la nouvelle RN4 (d'après ADEUS, 1998)

Ceci s'inscrit aussi dans l'idée que, consciemment ou inconsciemment, les projets de tramway s'organisent en une structuration par « rattrapage » qui pallie des situations de déséquilibres socio-spatiaux, ou vues comme telles (entretien M. Messelis). Nous y reviendrons. Pour l'heure, constatons que le projet de tramway ne s'inscrit pas clairement, sinon clairement pas, dans une vision prospective en terme de structuration de l'espace, et l'axe, sur cette section, ressemblera alors plutôt à une sorte d'attrape projets. Le calcul économique biaise la réflexion, « écrase » le long terme et lui ôte toute valeur, celui-ci sort de sa vision et de son champ décisionnel.

Ce n'est pas le premier projet qui, ici, ne trouve pas d'aboutissement, d'autres ont échoué avant réalisation, qu'il fussent restés au stade virtuel, déjà actualisés, voire prêts à être réalisés. D'autres encore n'aboutiront probablement pas, certains ont été réalisés ou le seront. Toutes les situations se retrouvent.

Les « Fronts de Neudorf » correspondent à une vaste friche industrielle de l'ordre de deux cents hectares, située au cœur de l'agglomération et tangente à la limite sud du centre ville. « Hiatus »<sup>41</sup> entre le centre historique de la ville et sa banlieue sud, cet espace est la résultante de préoccupations d'ordres économique et militaire. La longue sous valorisation d'une telle friche industrielle n'a d'égale que la volonté politique de sa reconquête et l'importance des enjeux et des intérêts qu'elle suscite. Depuis une quinzaine d'années, elle est au cœur d'un projet urbain de l'agglomération strasbourgeoise. Mais cette attention centrale dans la réflexion sur la planification urbaine de la ville a occupé presque tout le siècle précédent. Est-ce l'ampleur des enjeux qui a retardé jusqu'à aujourd'hui une prise en charge effective ?

<sup>41</sup> A. Goyer, Le secteur de l'Etoile à Strasbourg : de la difficulté de produire de l'espace urbain, *Revue de géographie de l'Est*, n°1, mars 1999.



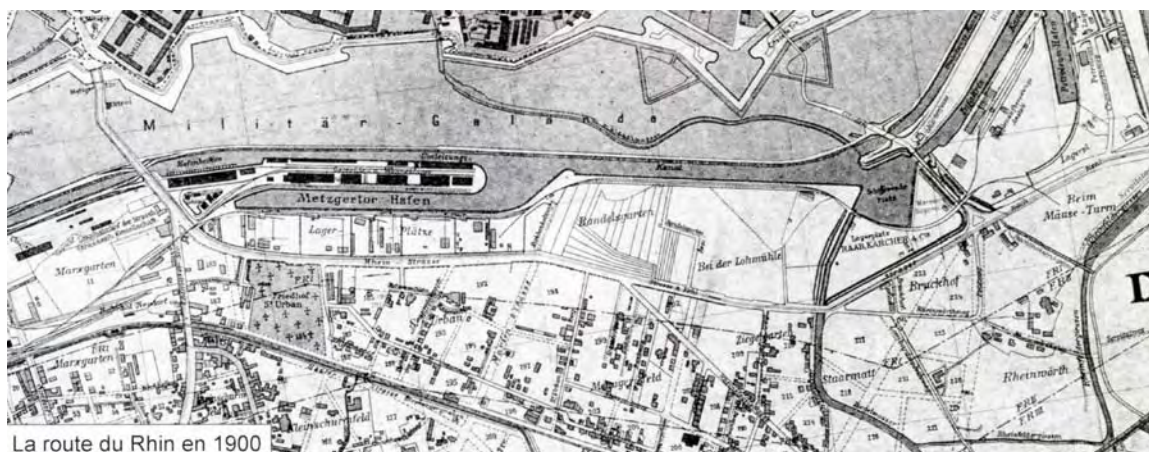


Figure 5 : La route du Rhin (RN4) au début du XX<sup>ème</sup> siècle

Le territoire des Fronts de Neudorf, frappé de servitudes militaires, a été élargi vers 1880, coupant en deux une ville en voie de reconfiguration et de développement, coupure renforcée par le système d'installation portuaire et ses canaux de jonction (le port *intra-muros* à fonctionné jusque dans les années 1960, ce qui a renforcé des structures ou figures urbaines d'évitement). Le déclassement du système de fortification et de défense de la ville, en 1922, maintient une zone *non aedificandi* affectée de servitudes civiles d'aménagement en espaces libres, parcs et jardins. Cependant, la volonté de requalification n'a pas cessé de se manifester dès cette époque pour devenir récurrente, sinon permanente<sup>42</sup> :

- En 1923, Jacques Peirottes, maire de Strasbourg, envisage de réaliser une cité-jardin à la dimension d'une ville nouvelle sur les fronts de Neudorf. La volonté de transformer ce territoire s'inscrit, dans le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Strasbourg élaboré par la municipalité la même année.

- En 1932, le plan de l'architecte Laforgue envisage de transformer la partie centrale des Fronts de Neudorf en « un rond-point entouré de constructions en tous genres ». Ce projet s'inscrit dans une perspective d'extension de la ville intégrant les faubourgs sud, avec un tissu urbain qui s'appuie sur une hiérarchisation des espaces publics (parcs, boulevards, allées) et développe un plan en îlots.

- Le plan directeur d'urbanisme de Strasbourg de 1963, s'inspire d'un plan de l'architecte P. Vivien, et classe la partie centrale des Fronts de Neudorf en une zone de rénovation urbaine à vocation d'appui et d'extension du noyau central vers le sud-est. Par ailleurs et paradoxalement, ce plan conçoit un réseau routier express (voies, échangeurs) empruntant des couloirs de la ceinture verte, accentuant la coupure entre le centre ville et les faubourgs sud.

- Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, approuvé en 1973, inscrit une perspective d'aménagement des Fronts de Neudorf. Reconnaisant la situation exceptionnelle de ce territoire il prévoit d'y développer, à long terme, « une grande opération tertiaire avec une fonction dominante centrale ou de services ». Cette orientation du SDAU restera présente dans la plupart des documents de planification ultérieurs.

- C'est le cas du plan d'aménagement des Fronts de Neudorf de 1983, qui prévoit de faire du site « une vitrine de Strasbourg », un espace à dominante tertiaire et culturelle avec de grands équipements de rayonnement régional et international.

- Le projet d'agglomération du 21 décembre 1990, maintient un volet comparable.

<sup>42</sup> Cf. M. Diongue, *La reconquête des sites urbains péricentraux dégradés : l'exemple des Fronts de Neudorf dans l'agglomération strasbourgeoise*, mémoire DESS SUPP, direction B. Pagand, INSA Strasbourg, 2004. Cf. également, A. Goyer, *op. cit.*

Ce qui est noté du SDAU de 1973, c'est-à-dire d'une filiation, ici, logique vers d'autres projets, pourrait l'être d'autres plans et projets de portée apparemment moindre, sinon de tous. Le territoire montre aujourd'hui des coupures de circulations rapides, des réflexions sur des secteurs d'habitat (îlot Lombardie) qui peuvent convoquer des solutions proches de la cité jardin, le grand rond point, transformé en parc de transition, « entouré de grands immeubles en tous genres » est déjà présent. Est-ce à dire qu'un projet initial devient instaurateur, et que par des fils, mêmes ténus, se dessine inévitablement des formes de postérité ? Ceci interroge le temps de la création.

Tous les projets listés ci-dessus sont restés, quant à la réalisation, au stade de l'intention, du virtuel, mais aussi comme nous le suggérons d'une certaine manière aussi au stade de l'actualisation par imprégnation des solutions ultérieures. En une cinquantaine d'années, seul le bâtiment administratif de la Communauté urbaine de Strasbourg sera réalisé (1973-1976), faisant figure d'exception positive dans une volonté d'assurer le renouveau et la dynamisation de ce territoire, volonté qui ne s'affirmera nettement qu'après 1989 et la position en matière de politique urbaine de la nouvelle municipalité prenant alors fonction. Le dit bâtiment n'en est pas moins significativement un mouvement initial majeur qui ne peut être obéré.

La dernière décennie du XX<sup>ème</sup> siècle sera donc décisive quant au passage de la planification urbaine au projet avec réalisations avec tout ce que cela induit (voir les remarques à propos du tram). Les Fronts de Neudorf vont occuper une place centrale parmi les ambitions pour la ville de l'équipe Trautmann. Cette ambition se traduit rapidement par le lancement d'un concours d'idées intéressant la partie centrale des Fronts de Neudorf<sup>43</sup>, ainsi qu'un concours de projets pour la place de l'Etoile.

L'abrogation des lois des années 1920 (en 1990) sur le secteur permet une immédiate irrigation de la réflexion, la perspective actualisée d'une revalorisation du site et de son intégration à la structure et au tissu urbains de l'agglomération, qui explore de nouvelles perspectives de développement. Celles-ci se dessinent dans la construction d'une position européenne, Strasbourg à besoin de se déterminer face à Bruxelles, mais aussi dans des préoccupations environnementales (déplacements), de pénurie foncière au centre ville. Les Fronts de Neudorf vont offrir d'importantes réserves. De plus, ils peuvent répondre à la nécessité de réaliser une meilleure articulation, voire une « couture » entre le noyau central et les faubourgs sud de l'agglomération, quasiment une antenne.

Du concours évoqué de la place de l'Etoile, sera retenu le projet dit Gregotti, du nom de l'architecte lauréat : maintien dans le virtuel des autres réponses et actualisation de celle qui paraissait alors devoir être le nouveau, ou le véritable, projet instaurateur. Le territoire intéressé ne concerne pas l'ensemble des fronts. L'attention prospective et projectuelle se focalise sur le secteur dit de l'Etoile. De l'ordre de dix-sept hectares sont intéressés par ce projet (sous forme de ZAC), point d'appui de l'aménagement plus global des fronts. Il est envisagé, figure caractéristique de l'époque, de créer un quartier doté « d'un caractère urbain fort », ceci étant « symbolisé par une concentration d'immeubles ». L'examen des « fonctions majeures et mixtes » prévues ne montre, en dehors de la cité de la musique et de la danse, rien que de très ordinaire. Le projet contesté par les usagers et les lobbies habituels des marchands, du fait de la présence d'un important centre commercial, sera amoindri ou détourné avant d'être abandonné par les effets de l'alternance.

---

<sup>43</sup> Parmi les équipes invitées, Panerai et SEURA, Stadler-Humpert, Portzamparc, Jodry, Rogers. Le premier projet paraît avoir été le plus référentiel.

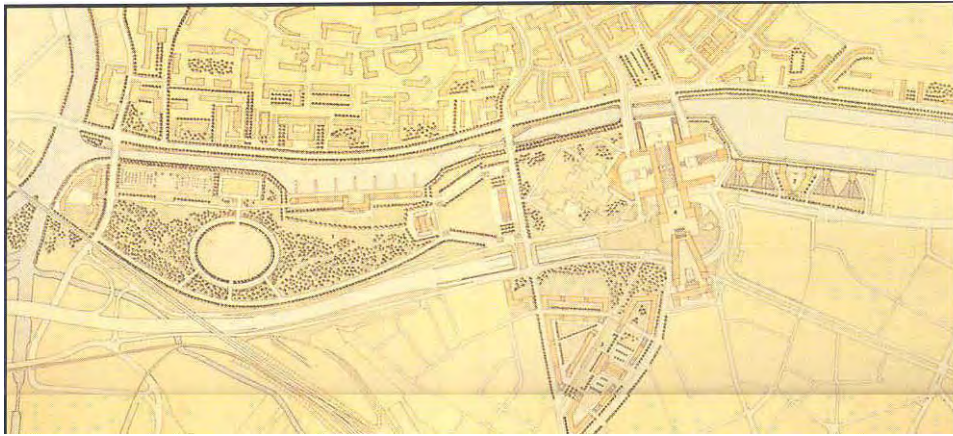


Figure 6 : Projet Gregotti : de la place de l'Etoile au Heyritz vers l'ouest

Ceci interroge, bien évidemment, sur ce que nous avons appelé le projet, on pourrait dire l'acte inaugural, pour lequel le qualificatif de fort a été utilisé ; c'est à dire l'importance d'une forme d'impact initial majeur clairement convoquée dans le projet. De toute évidence, le projet évoqué ici n'a pas eu cette force, ou il l'a perdue. Comment aujourd'hui Romulus doit-il tuer Remus, pour inaugurer (*inauguratio*) un avenir urbain. L'absence de la force d'un projet initial n'aurait-elle pour effet qu'une certaine forme d'absence par la suite, absence de stratégie réelle malgré la présence formelle de réalisations effectives. Est-ce que l'axe est-ouest (vision) convoqué plus tard (début 2000) remplira ce rôle porteur pressenti, nécessaire, mais fuyant ? Est-ce que le passage d'un cœur fondateur, d'un lieu inaugural instaurateur à une figure globale réceptrice relève de la même fonction ? Cette représentation de l'alternative proposée n'est pas nécessairement celle des acteurs ; il n'en reste pas moins la question de la recherche dans des sens totalement divergents d'un appui opératoire (point ou secteur localisé *versus* territoire globalisé) pour construire l'à venir et agir sur le présent si possible selon une stratégie (reconfiguration) et non pas avec une simple tactique (ajustement).

Nous avons repéré une série de projets virtuels, voire actualisés, très succinctement évoqué deux projets de l'une ou l'autre catégorie. Nous en montrerons maintenant une série non exhaustive à différentes échelles territoriales de réflexion ou d'intervention. Peuvent-ils aider à réfléchir à l'alternative posée ? Le plan dit guide, montré en fin de série, mais en fait d'enregistrement, représente-t-il un nouveau temps du projet (à défaut de stratégie) ? Encore qu'il puisse par ailleurs nous satisfaire puisqu'il convoque aussi bien les instances du virtuel, de l'actuel que du formel.

Les multiples projets élaborés depuis une cinquantaine d'années ont tous eu la volonté de limiter le poids du passé qui a si longtemps figé le développement de l'axe est-ouest. Il s'agissait de traiter, si ce n'est d'abolir, les ruptures urbaines et spatiales entre le nord et le sud, et l'est et l'ouest du territoire, afin d'étendre le développement strasbourgeois et de reconquérir l'espace rhénan. Reste aujourd'hui à savoir si le site des anciennes zones *non aedificandi*, tel qu'il pourra évoluer dans les prochaines décennies, réussira à assurer son intégration dans l'agglomération et constituer un véritable axe de conformation, d'organisation et de développement, depuis l'ouest de l'agglomération (secteur d'Eckbolsheim) jusqu'à la ville de Kehl en passant par la RN4. Dans ce sens, l'échelle de réflexion s'élargit une fois encore aussi bien d'un point de vue spatial que temporel.

#### *Projets axe est-ouest*<sup>44</sup>

L'axe est-ouest se développerait d'Eckbolsheim au Rhin (ou du Rhin à Eckbolsheim !) sur près de 11 kilomètres. Colonne vertébrale prévue pour le développement urbain de

<sup>44</sup> Eléments en partie recueillis par K. Berrouane d'après CUS - Service de l'Urbanisme, *L'axe est-ouest : Le projet urbain de l'agglomération strasbourgeoise*, juillet 2003. Cette chronologie partielle des états repérés, à travers des plans et des projets d'urbanisme élaborés décrit, l'approche réflexive ou opérationnelle sur les fronts de Neudorf ou l'axe Strasbourg-Kehl et sur les différentes étapes de l'affirmation de l'axe est-ouest

Strasbourg, il rassemble déjà une partie importante des grands projets présents et à venir. Il prétend à la structuration générale de la ville, traitement des espaces publics et aménagement paysager devront contribuer à renforcer la cohésion avec celle-ci. Il met en évidence et en valeur des terrains de friche industrielle (réserves foncière) de plusieurs centaines d'hectares, semblent s'y rattacher comme naturellement les pôles d'activités nord (Schiltigheim) et sud (Illkirch-Graffenstaden). L'axe est-ouest Strasbourg-Kehl se place au sud du centre-ville et se développe vers l'ouest. Son identification demeure partagée entre celle d'un centre secondaire et celle d'une zone de banlieue.<sup>45</sup> Territoire de structuration ou d'accumulation, ou de structuration par accumulation ?



Figure 7 : L'axe est-ouest Strasbourg-Kehl en 1967  
Extrait du plan officiel de la ville de Strasbourg.

Les axes routiers prennent une place dominante. A l'ouest, la Place de l'Etoile, point de jonction de la voirie desservant tous les faubourgs, devient un lieu stratégique. A l'est, le parc du Rhin constitue le premier grand espace naturel de l'axe est-ouest, divers équipements animent le site : un motel, une auberge de jeunesse, une piscine plus tard transformée en espace nautique. Les autres parties de l'axe sont encore en activité.



Figure 8 : L'axe est-ouest Strasbourg-Kehl en 1981  
Extrait du plan officiel de la ville de Strasbourg

Le fonctionnement de la place de l'Etoile repose désormais sur le centre administratif dont la superficie couvre un large périmètre. Les Fronts de Neudorf restent en attente d'une transformation. La partie orientale de l'axe est-ouest est encore occupée par des activités portuaires. En 1982, deux projets sont présentés, traitant les fronts de Neudorf, approfondissant le statut de la place de l'Etoile et esquissant des aménagements sectoriels. Présentés dans le cadre d'une décentralisation partielle de l'Exposition universelle parisienne de 1989, une temporalité où vision (européenne) de l'avenir, échéance de réalisation, motivations locales se conjuguent (insuffisamment) pour conduire un processus de projet urbain. Mais la divergence des propositions, une impossibilité de choix, la non élection à l'Exposition, les changements politiques, « un manque de confiance en soi », débouchent sur un abandon (ou un report ?) du projet urbain réduit à quelques aménagement de voiries place

<sup>45</sup> CUS, Service de l'Urbanisme, *L'axe Est-Ouest : Le projet urbain de l'agglomération strasbourgeoise*, juillet 2003.

de l'Etoile. Cette approche très sectorielle sera reprise en 1987 pour la RN4 (route du Rhin) dans le cadre du programme « voie et ville » lancé par le Ministère de l'équipement construisant pour l'avenir, sans le savoir, des discontinuités majeurs de support viaire au sein du projet urbain potentiel à venir.<sup>46</sup>

Figure 9 : L'axe est-ouest Strasbourg-Kehl en 1991



Projet de 1991. Auteur : Ph. Panerai, avec M. Massa, P. Zlonicky, H. Beck, B. Kubler et SEURA



Projet Stadler – Humpert : Le triangle bleu

Plans du concours d'idées du début des années 1990 (le premier a été cité plus haut) : les projets redéfinissent l'axe est-ouest Strasbourg-Kehl comme une véritable entité qui fonctionne autour d'éléments structurants, l'eau et la voirie et autour de pôles secondaires dont la vocation urbaine rejoint les ambitions strasbourgeoise, transfrontalière et européenne. L'époque des îlots classiques est très présente.



Figure 10 : L'axe est-ouest Strasbourg-Kehl en 1998

<sup>46</sup> Eléments issus d'une note non publiée de M. Messelis et V. Claude, *Les fronts de Neudorf et la place de l'Etoile*, Strasbourg, 1994.

En 1997, débute la production du plan d'aménagement général de l'axe est-ouest, celui-ci devient l'outil obligé de la mise en oeuvre du projet urbain. Il reprend les principes généraux du concours de 1991, l'aménagement du site repose sur la réalisation de PAZ (Plan d'Aménagement de Zone) successifs qui devaient se greffer au fur et à mesure de l'évolution du projet. Ce plan met en avant de grandes dominantes : l'eau et les bassins redeviennent des acteurs majeurs de l'animation du site, les points de convergence des axes de liaison constituent des points stratégiques d'aménagement futur, les fonctions tertiaires couvrent la majeure partie des secteurs à enjeux, la réalisation d'espaces verts, associée aux opérations d'aménagement garantit une amélioration de l'aspect général du site.

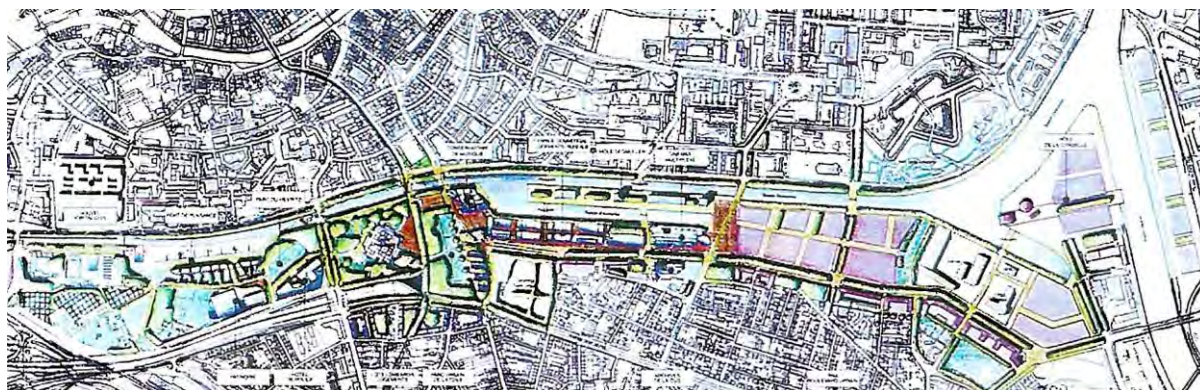


Figure 11 : Les Fronts de Neudorf (Churchill - Vauban), levier de développement de l'axe est-ouest

Plan de composition urbaine des fronts du Neudorf, ADEUS, 1998 : « Le secteur Etoile constitue le principal secteur à projets ou les opérations d'aménagement sont déjà programmées. L'Est demeure une zone à bâtir, l'espace végétal devient un élément de composition majeur du site ».

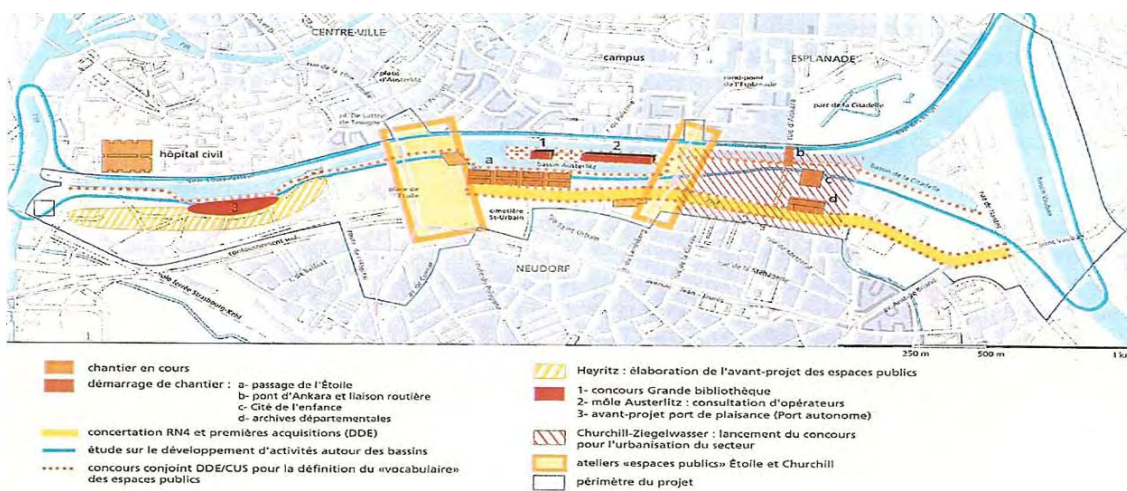
Il s'agit alors de mettre en oeuvre une opération d'aménagement de grande qualité qui se doit d'être innovante en offrant aux habitants un secteur résidentiel attractif. L'enjeu est la lutte contre l'étalement urbain, cette opération doit prendre en compte d'une part des contraintes du marché immobilier et d'autre part, des réalisations d'infrastructures tels que le boulevard du Rhin sur la RN4, et les nouveaux ponts Winston Churchill et Ankara.

<sup>47</sup> Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, *Dimension villes*, n° 44, juin 2004.



Figure 12 : Un nouveau quartier sur les fronts de Neudorf (Concertation R4, ADEUS, 2002)  
Les propositions d'aménagement des fronts de Neudorf, ADEUS, 2002.

Le parti d'aménagement repose sur une forte densification du site, à dominante d'habitat le long du bassin Dusuzeau. Ce principe devrait contribuer à créer un front bâti le long de la route du Rhin. Il peut prendre la forme de bâtiments d'un seul bloc ou de plusieurs bâtiments de plus petite taille. Les nouveaux équipements culturels et les espaces publics ponctuent le reste du site. La route du Rhin qui a vocation de boulevard urbain sera bordée d'arbres, la desserte de cette zone sera facilitée par l'arrivée du futur tramway, en perpendiculaire, et la création d'une nouvelle liaison nord-sud par le pont d'Ankara.



Les actions pour 2003 sur l'axe Strasbourg-Kehl (CUS, DEP, 2003)

Figure 13 : L'axe Est-Ouest Strasbourg-Kehl en 2003  
CUS service de l'urbanisme, L'axe est-ouest : Le projet urbain de l'agglomération strasbourgeoise, juillet 2003

Le plan présenté lors du comité de pilotage Strasbourg-Kehl (12 au 18 janvier 2003) veut apporter une vision globale de l'organisation de l'axe Strasbourg-Kehl et mettre en évidence les éléments majeurs structurant la zone et les principaux secteurs à enjeux.

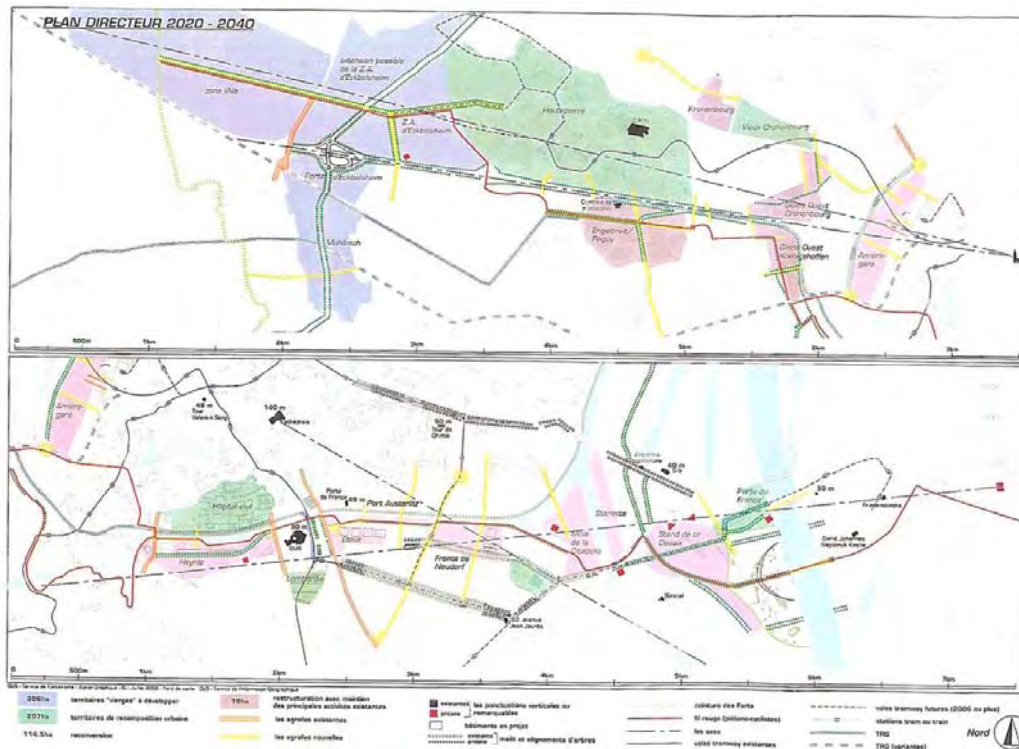


Figure 14 : L'axe est-ouest à l'horizon 2020-2040  
 Le Plan Directeur de l'axe est-ouest horizon 2020-2040 (cf. supra)

Le plan directeur pose les grands principes d'aménagement qui guideront le développement de l'axe est-ouest pour une vingtaine d'années. Il présente les intentions générales et fixe les orientations permettant d'élaborer un « projet urbain » sur l'ensemble de l'axe est-ouest. Le plan directeur a, aujourd'hui, pour principal enjeu d'instaurer une réflexion globale pour le « réaménagement » de l'axe est-ouest dans le but de fabriquer un espace urbain homogène. Différents éléments constitutifs de l'axe devraient aussi jouer un rôle dans sa restructuration. Il s'agit notamment de bâtiments de très haute qualité architecturale ou dont la hauteur est importante capable de créer des repères spatiaux. « L'ensemble des principes et des éléments émis à travers l'élaboration du plan directeur devrait garantir un développement équilibré, cohérent et complémentaire de l'axe est-ouest ».<sup>48</sup>

Nous n'avons pas ici à approfondir plus avant une critique des objectifs où des principes mis en œuvre dans ce projet au long cours, qui tente presque d'arrimer tous mouvements dans la ville. Nous avons noté sur le plan de repère n°2 l'annexion à l'axe est-ouest des opérations du Wacken (dans le secteur des institutions européennes), mais il est aussi parfois associé à des secteurs beaucoup plus éloignés (Schiltigheim ou Illkirch-Graffenstaden). Cette propension à y accumuler des opérations dans l'agglomération lui confère-t-il pour autant une véritable fonction stratégique structurante ?

Nous noterons que le projet interroge de nombreuses échelles d'articulation spatiale, mais aussi des échelles stratégiques majeures, l'agglomération bien sûr mais aussi l'Europe ; que peut-être le temps de l'Europe dans un projet urbain ? La définition d'une figure Strasbourg-Kehl suffit-elle ? L'énumération de projets très locaux, archives municipales, archives départementales, bibliothèque municipale, indique-t-elle déjà un contresens ?

Le projet de l'axe est-ouest (Strasbourg-Kehl, presque toujours épelé à contre orientation comme ici) ne peut que s'appuyer sur une logique de réflexion globale, projetée

<sup>48</sup> CUS - Service de l'urbanisme, *L'axe est-ouest : Le projet urbain de l'agglomération strasbourgeoise*, juillet 2003



sur le long terme, compte tenu de la complexité des enjeux portés. Celle-ci ne saurait être absente mais celle d'interventions au coup par coup paraît plus prégnante ; le cas de l'aménagement des fronts de Neudorf, où les réalisations par remplissage des espaces d'opportunités foncières, présente un assemblage de projets ponctuels en est un exemple. C'est la description des formes d'organisation capables d'assurer la continuité du projet sur le long terme qui permet à tous les acteurs d'identifier les différentes échelles et temporalités garantissant à terme des réalisations reliant les objectifs initiaux, au-delà des modifications contextuelles et actorielles<sup>49</sup>. Nous retiendrons la complexité d'un projet urbain associé à la très longue durée et à la récurrence, de la première à la dernière des dates notées ici, ce sont plus de 110 ans qui ont défilé, en son sein la présence permanente et simultanée des dimensions, et temporalités associées, du virtuel, de l'actuel et du réel (ou formel) pourrait laisser entendre que sa finalité ne serait pas nécessairement exempte de virtualité.

### 3. Projet et temps de l'interruption

Le tramway retrouve les Fronts de Neudorf pour les traverser et assurer une liaison nord-sud à Strasbourg, vers le secteur des institutions européennes au Nord et pour rejoindre le quartier de Neuhof au Sud, via l'Esplanade côté centre-ville et le quartier de Neudorf côté sud. S'il apparaît une temporalité courante dans un projet, c'est celle liée à l'arrêt, l'interruption forcée. Elle est inhérente à tout projet, urbain en particulier : dysfonctionnement, faillite d'entreprise, temps atmosphérique, changement d'équipe mandatée, que le mandat soit politique, conceptuel ou technique. Il n'y a là rien que de très ordinaire.

Ce qui l'est beaucoup moins, c'est la prise très nette de position, dans les processus, de défense d'intérêts particuliers, souvent sous couvert de participation citoyenne, voire d'intérêt collectif, contre justement, et peut-être, l'intérêt collectif, en principe défendu par les élus mandatés pour le réaliser. L'habileté des groupes qui tentent des procédures peut être supérieure à la compétence des équipes conduisant des projets, puisque ceux-ci non seulement virtuels ou actuels, mais déjà en cours de réalisation peuvent se trouver interrompus, parfois pour des périodes longues et coûteuses à bien des points de vue. C'est le cas de l'arrêt des travaux de la ligne C du tramway, eu égard au débat sur cette ligne mais surtout au débat-conflit sur le pont Churchill, point assurant justement la liaison entre l'Esplanade et Neudorf.

#### *Le projet du Pont Churchill en contexte*<sup>50</sup>

Le pont Winston Churchill, un viaduc routier qui relie, depuis 1967, les quartiers de l'Esplanade et du Neudorf, enjambe un canal et un axe routier (encore) très fréquenté, la RN 4. Dans la perspective d'un développement de la ligne C associé à de meilleures qualités d'urbanité, ce pont devait en principe être dynamité pour être remplacé par un autre pont. Celui-ci, substitution du pont routier, doit prendre la forme d'un pont urbain moins élevé, qui enjambrera seulement le canal et accueillera les futures voies du tramway. Le déclassement de la RN4, son statut nouveau de boulevard urbain ou d'avenue urbaine validait cette option. Ce dispositif devait donner un accès de plain-pied et multiflux à toute une zone non encore urbanisée, ainsi qu'un accès à la future grande bibliothèque aménagée dans les anciens entrepôts Seegmuller et aux nouveaux équipements déjà en place, multiplex, archives, qui ne sont accessibles que par des solutions de contournement complexes, ceci s'entend d'un côté à

---

<sup>49</sup> Cf. J.Y. Toussaint et M. Zimmermann (éds.), *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*, Sprimont (Belgique), 1998.

<sup>50</sup> Les éléments sur le pont Churchill sont, en partie, issus du travail de K. Berrouane, *Logiques des acteurs et performance de l'aménagement. Cas d'étude : le Pont Winston Churchill*, mémoire DESS SUPP, direction B. Pagand, septembre 2005.

l'autre du pont actuel, un nouveau pont (Pont d'Ankara), déjà réalisé, complète l'aménagement.



Figure 15 : Vue du Pont Churchill

### *Le rejet du projet*

La construction de la nouvelle ligne de tramway a pris une autre tournure, après décision de justice, la municipalité a dû surseoir à la destruction du pont Churchill qu'elle ne peut pas pour autant rendre à la circulation. Un Jugement du tribunal administratif a annulé l'arrêté du 1<sup>er</sup> avril 2004 par lequel le préfet du Bas-Rhin a déclaré d'utilité publique sur le territoire de Strasbourg, Ostwald et Lingolsheim, les acquisitions et travaux de construction du prolongement des lignes B, C, D du tramway, de création de la ligne E et de réalisation des opérations d'accompagnement.<sup>51</sup>

Le motif principal regarde l'étude d'impact ; s'agissant du prolongement des lignes B, C, et D du tramway et de la création de la ligne E de Strasbourg, elle ne fait que décrire la circulation du tramway dans sa nouvelle configuration, sans analyser ses effets provisoires, temporaires et permanents sur le transfert de la circulation automobile, ni ses effets sur la densité et la répartition des flux de circulation et sur l'environnement urbain. L'étude d'impact, qui présente les options retenues et évoque l'intérêt du projet, consacre à l'analyse de la question essentielle de la circulation un chapitre d'une vingtaine de pages, intitulé « Impact sur le fonctionnement circulatoire », est donc jugé insuffisante.

### *Retour sur le temps des revendications urbaines face à l'action politique*

A la fin de l'année 2001, deux options étaient encore étudiées, maintien ou démolition du pont Churchill, quand le Conseil de la Communauté urbaine de Strasbourg a décidé la réalisation des extensions du tramway, soit 11 km de plus vers Neudorf, Neuhof, Ostwald et Robertsau. En mai 2002 (8 mai), Fabienne Keller, maire de Strasbourg, prend la décision de la destruction du pont Churchill et de son remplacement par un pont plus court. Il convient de signaler que cette option était déjà privilégiée par l'équipe précédente de teinte politique différente. A la fin de la même année, le projet Ville de Strasbourg – Communauté urbaine est présenté par le « tandem »<sup>52</sup> Keller- Grossmann au Conseil de la CUS. Il est dénoncé quant au tracé, mais n'est pas l'objet de remarques concernant le pont, sa destruction et son remplacement.<sup>53</sup> Des représentations du nouveau pont à construire sont également très largement diffusées :

<sup>51</sup> Cf. en annexe un extrait du jugement du tribunal administratif.

<sup>52</sup> L'expression est d'un usage permanent à Strasbourg, nous nous permettons de l'insérer pour conserver une note de référence locale.

<sup>53</sup> La démolition du pont est présentée dans les plaquettes de communication publique ou sur site web (cf. ci-dessous un exemple)



Figure 16 : Le nouveau pont Winston Churchill sur le bassin Dusuzeau

On y voit une voirie nouvelle reliant l'Esplanade à Neudorf, avec des carrefours à feux sur la RN4 devenue boulevard et le quai des Alpes. La configuration serait : le pont construit « à niveau » sur le bassin Dusuzeau ; un axe Esplanade / Neudorf comprenant le tram, une chaussée 2 x 1 voie, des pistes cyclables et des cheminements piétons.

Des vues permettent de comparer les états actuels et futurs du site, relatent bien sûr un temps de la communication graphique devenu très efficace.



Figure 17 : Présentation avec les états antérieur et postérieur à la transformation



Figure 18 : Modification du support de circulation après suppression du pont côté Esplanade <sup>54</sup>  
 Au pied des immeubles du front de l'Esplanade la nouvelle qualité de vie à attendre semble démontrée.

<sup>54</sup> CUS, Tram 2007- 2008, Enquête publique, 30 mai-13 juillet 2005



Figure 19 : Modification du paysage au même endroit côté Esplanade <sup>55</sup>

En terme de fonctionnement, ce nouvel axe desservira le nouveau quartier, le quartier Danube, la Grande bibliothèque, le complexe cinématographique. Une grande place est créée près du pont Churchill, desservie par une station tram, le franchissement de la RN4 se réalisera par l'aménagement d'un carrefour avec régulation adaptée aux flux automobiles et une priorité non systématique du tram ainsi qu'un dispositif de contrôle des files d'attente à l'entrée et à la sortie du tunnel de l'Étoile.<sup>56</sup>

Le 20 août 2004, le pont, clef du dispositif d'extension du tramway, devait connaître la première phase de sa destruction (dynamitage de la partie surplombant la route du Rhin ou RN4). C'est le 6 août que le tribunal administratif ordonnait, en référé, la suspension des travaux en cours selon les notifications décrites plus haut, après le dépôt d'un recours d'associations de riverains du futur tracé du tramway (Robertsau, Neudorf, Ostwald). Le 19 octobre, le tribunal administratif de Strasbourg annulait la déclaration d'utilité publique. Dans les débats qui s'ensuivent, s'il reste quelques questions de parcours, leur quasi-totalité, par presse interposée (pas moins d'un article ou d'un courrier de lecteur ou d'un état d'âme d'élus ou autres acteurs par semaine jusqu'à aujourd'hui), par enquêtes - pétitions sur internet ou autre médias concerne le pont de toutes les discordes. Après la seconde commission d'enquête on verra que 90% des Strasbourgeois approuvent l'ensemble des dispositifs du projet. Si le sentiment sur une manière d'agir des élus « qui veut imposer plutôt que convaincre »<sup>57</sup> est probablement largement partagée, suffisamment pour créer des exaspérations génératrices de positions d'opposition renforcées, il semble que l'histoire du pont ne ressortisse que d'un intérêt très particulier de quelques individus marqués par un attachement sentimental, esthétique ou patrimonial à ce pont et qui ont mis en œuvre tous les moyens pour empêcher sa disparition.

Tel est le cas du collectif « Sauvons le pont Churchill », le plus actif dans cette perspective, issu de la rencontre d'un groupe d'habitants de Strasbourg dont l'ambition commune fut d'éviter la destruction du pont Churchill. Mais, les reproches furent faits sur le plan technique, on peut en donner un rapide résumé. Sur le plan de la configuration du projet, sont rejetés les nouveaux ponts parallèles (un pour le tram, un pour les voitures, piétons et cyclistes) d'une largeur totale de 31 mètres qui seront construits au dessus du bassin

<sup>55</sup> *idem.*

<sup>56</sup> Ville de Strasbourg, *Le tram à Neudorf : les enjeux*, [www.strasbourg.fr](http://www.strasbourg.fr)

<sup>57</sup> DNA, 15 octobre 2005, citant un membre de l'opposition strasbourgeoise lors d'un énième débat sur le sujet tramway au conseil de la communauté urbaine de Strasbourg.

Dusuzeau, soit près de 700 mètres de nouvelles voiries afin de relier les deux quartiers, de plus la route du Rhin actuellement surbaissée sous le viaduc devra faire l'objet d'aménagements lourds pour être à niveau avec la nouvelle liaison inter quartiers. Sur le plan de la circulation, il est reproché que le tram ne soit plus prioritaire au carrefour à niveau de la route du Rhin, que des bouchons supplémentaires sont cependant inévitables en conséquence de la mise à niveau des carrefours quai des Alpes et route du Rhin, mais également à cause de l'augmentation de la circulation liée à l'urbanisation du secteur. Des tracés alternatifs ont par ailleurs été proposés par des associations et des élus

Pour ces associations, les politiques se trouvaient placés devant une alternative, accepter leurs revendications et reconnaître la mauvaise qualité du dossier initial ou s'en tenir pour l'essentiel au dossier d'origine, dans cette seconde hypothèse, la nouvelle concertation serait vidée de toute signification. La procédure de concertation engagée en novembre 2004, préalable à une nouvelle enquête publique n'a pas empêché le recours à d'autres possibilités de traiter le dossier du côté des élus, un amendement est adopté (pour faire avancer le dossier tram en se passant de la DUP) avant d'être rejeté par le Conseil constitutionnel, la cour administrative d'appel de Nancy est alors sollicitée. Celle-ci vient de rendre son verdict en rétablissant la déclaration d'utilité publique pour les extensions du tramway de Strasbourg, déjugeant ainsi la décision du tribunal administratif de Strasbourg. « La cour de Nancy remet le tram de Strasbourg sur les rails » titre les dernières nouvelles d'Alsace, le 4 novembre 2005 (lendemain de la décision de rétablissement de la D.U.P.), et de remarquer que « ce sont bien les juges qui, d'une manière ou d'une autre, ont mis F. Keller et R. Grossmann en difficulté il y a un an et demi. Et ce sont aujourd'hui d'autres juges qui relancent leur mandat. » La commission d'enquête qui avait rendu, il y a peu un, avis favorable à une nouvelle D.U.P. devient donc caduque, certains éléments en seront cependant conservés.

Le tram redevient « la colonne vertébrale » qui donne « toute leur cohérence aux grands projets menés dans l'agglomération depuis 2001 : le Grand Projet de ville et la rénovation urbaine du Neuhof au sud ; le développement du quartier européen au nord ; la création d'un nouveau centre de gravité entre Neudorf et Esplanade sur le site des anciens équipements portuaires. »<sup>58</sup>

La reprise des chantiers du tram était envisagée pour la fin de l'année 2005 à l'issue des procédures judiciaires alors en cours ou après l'obtention d'une nouvelle déclaration d'utilité publique. Evidemment dans l'attente de la décision de justice, les travaux d'extension du réseau du tramway, et non seulement ceux du pont sont restés à l'arrêt. Aujourd'hui « tout peut redémarrer » pour « satisfaire 90% des Strasbourgeois » qui ont réagi lors de la commission d'enquête (environ 1300 remarques et 17 000 manifestations diverses). Mais les réactions reprennent de plus belle y compris dans la presse. Evidemment pour les uns « le bon sens et l'intérêt général l'ont emportés sur les velléités d'origine partisane des uns ou les intérêts particuliers des autres ». « La reprise rapide des travaux » se fera « à la grande satisfaction des riverains qui verront le bout du tunnel se rapprocher ». « Il reste un sujet de mécontentement (quant au surcoût) : est-ce aux Strasbourgeois de payer le prix de l'égoïsme d'une minorité ? » Pendant que d'autres sont « désolés que la cour administrative d'appel de Nancy ait tranché dans le sens des intérêts du tandem et de quelques uns au détriment de l'intérêt général. » Ils sont surpris « que la décision prise à Nancy ait été l'exact contre-pied de l'argumentation qui avait été développée par le commissaire du gouvernement lors de l'audience de Strasbourg en octobre 2004. » Ils restent convaincus que « le jugement de Strasbourg montrait une connaissance du dossier et du terrain et se basait sur des considérations juridiques fortes. » Alors que « celui de Nancy balaie toute les imperfections juridiques, sans les remettre en cause et les juge mineures. »<sup>59</sup> Les décisions de justice

---

<sup>58</sup> F. Keller, Conférence de presse, jeudi 3/11/2005, cf. Dernières nouvelles d'Alsace, vendredi 4 novembre 2005.

<sup>59</sup> Dernières nouvelles d'Alsace, samedi 5 novembre 2005.

contestées ici, l'avaient aussi été aussi lors de la phase de suspension précédente où l'on s'étonnait qu'un arrêté préfectoral puisse être ainsi balayé<sup>60</sup>.

Finalement, la concertation, qui paraît toujours insuffisante, a cédé ici la place à une temporalité marquée par un presque interminable débat au sein des associations, du conseil municipal, par presse interposée, dont les effets resteront probablement bien maigre, car l'on ne saura jamais qui avait raison. Le temps de l'évaluation et de l'adhésion ou de la sanction par l'usage pourrait être une réponse.

Le temps technique rétroactif, qui pose les exigences du processus de réalisation, ne peut que difficilement être trop abrégé. Pourtant le temps d'un projet de ligne de tramway, soucieux de la qualité des espaces publics, pour être bien conduit dans toutes ces étapes, y compris la concertation, nécessiterait près de dix ans selon certains professionnels. Hors, ceux-ci doivent se contenter de contrats de six années, c'est-à-dire le temps métrique du politique, très court pour élaborer un projet, passer les étapes de procédure, conduire les chantiers, finaliser la réalisation. Le temps de la concertation, du mûrissement et des débats, le plus compressible, s'en trouve réduit. Si, quand les circonstances, même non contrôlées comme ici, le permettent, il peut se développer, joutes contradictoires, défense d'intérêts singuliers gèlent le débat. L'inconvénient du débat écourté est contrebalancé, si l'on peut ainsi s'exprimer, par l'efficacité dans la procédure du premier trait à la livraison. La rapidité réduit les possibilités d'ouvertures alternatives multipliant les paramètres à prendre en compte, l'allongement des délais augmente les risques de dérives. Dans l'Allemagne voisine, où la démocratie participative est très développée, des projets remportés sur concours peuvent entrer en phase de réalisation une douzaine d'années plus tard, parfois totalement remis en cause par divers référendums ou votations, et avoir été repris à zéro alors que le processus pouvait être au stade des appels d'offres.<sup>61</sup>

Face à ces inconvénients ou avantages, selon les points de vue, il ne reste qu'à considérer, ce qui est de plus en plus tenté, de développer une excellente communication, phase ou temporalité inéluctable et fondamentale dans les processus de production de la ville. La définition du projet ne se conçoit plus sans une stratégie de communication à large diffusion, locale ou internationale, suivant son ampleur, sans des rencontres sérieuses avec les usagers – citoyens, sans une écoute et réceptivité active. L'espace du débat politique et citoyen favorable aux prises de décisions s'accompagne, dès lors, d'une information maximum assurant une garantie de continuité. Le dialogue, la hiérarchisation des contraintes d'un programme politique ou fonctionnel devraient, tout en nécessitant une simplification explicative du projet, assurer plus de lisibilité pour tous.

Le projet urbain ne se limite pas à son ouverture sur de multiples acteurs et disciplines, mais également à la pertinence des nouvelles techniques qu'il adopte, notamment, la communication, l'évaluation et la gestion du projet. L'exemple strasbourgeois indique bien que malgré l'urgence inhérente à tout projet, il ne peut plus être fait l'économie de l'implication d'un acteur trop souvent marginalisé dans les actions concernant l'urbain, le citoyen qui n'entend plus rester dans une position totalement passive. Au-delà des règles procédurières ordinaires, la vraie maîtrise de cette temporalité, à la fois pénalisante et indispensable devient un étalon majeur de mesure de compétence des acteurs en cause, surtout politique. La temporalité de l'évaluation, la sanction, lui paraît désormais indissociablement liée. « Le principe de responsabilisation des individus est seul susceptible d'assurer sur le long terme le développement durable du tissu social en donnant un sens démocratique au projet. »<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Cf. annexe.

<sup>61</sup> A. Peter, paysagiste tramway Strasbourg et Karlsruhe, entretien 30 /04/ 2004

<sup>62</sup> Cf. J.Y. Toussaint et M. Zimmermann, *Projet Urbain : ménager les gens, aménager la ville*, Sprimont, Pierre Mardaga éditeur, 1998.

Le projet des futures extensions du tramway dans le secteur du Neudorf a déjà beaucoup fait parler de lui, et nul doute que les débats se poursuivront jusqu'à sa mise en oeuvre effective et peut-être après ? Les débats se sont jusqu'ici essentiellement focalisés sur la problématique du projet du pont Churchill et ont eu lieu dans un climat souvent tendu. La suspension de la décision de la démolition du pont Winston Churchill, entre autres éléments du dossier, par le tribunal administratif de Strasbourg à la suite de la mobilisation d'associations du Neudorf, témoigne probablement de l'absence de dialogue avec les habitants du quartier, qui exigent de plus en plus une action urbaine proche, à leur écoute, et répondant à leurs aspirations dans sa conception. La démarche presque autoritaire des élus locaux, l'impossibilité d'être rassurés en l'absence d'une concertation réellement perçue comme telle, a conduit à une démarche de contestation qui a fortement retardé la réalisation du projet. Cette expérience du temps de l'interruption, que ne voient pas des actions plus militantes considérées ici comme de simples vecteurs, correspond cependant à une mise en évidence du temps de l'acteur – citoyen, partie prenante des projets dans sa ville. Le poids des acteurs sociaux, notamment la population et les associations dans la réalisation d'un projet urbain, les préoccupations locales grandissantes portées par les citoyens et qui tournent principalement autour du cadre de vie, rendent plus que nécessaire l'inscription de tout projet urbain dans un cadre partenarial à ses différents stades, de la conception à la réalisation. Faudra-t-il que les élus apprennent à choisir entre le temps du dialogue et le temps du blocage ?

#### **4. Projets et temps de la conjonction**

Le temps, que nous appelons ici de la conjonction, est particulièrement important en ce qu'il permet à des projets de se développer par un support mutuel, sans lequel ni l'un ni l'autre ne trouverait le chemin de la réalisation pour largement rester dans une situation virtuelle. Deux exemples strasbourgeois, que nous examinerons brièvement, sont particulièrement explicites de ce point de vue. Il s'agit de projets dont l'existence même, dans le cas d'un projet de nouveau quartier, ou le véritable développement, dans le cas d'un projet de restructuration urbaine n'auraient pu se réaliser sans la conjonction avec les projets d'extension de tramway qui, eux, sans ces projets n'auraient probablement pas su trouver les raisons suffisantes à leur tracé. Nous voulons parler du grand projet de ville (GPV) du Neuhof et du projet du nouveau quartier des Bories à Ostwald. Plus encore, peut-être, cette conjonction pallie une disjonction, en tout cas à Strasbourg, entre la question de la mobilité et celle de l'urbanité. La logique de transport peut laisser un grand vide sur l'urbanité. Le GPV a, en quelque sorte, obligé à développer une situation où le travail sur le tramway et le travail sur le quartier se sont faits levier. « La maturité » du tramway se réalise quand effectivement la mobilité et l'urbain sont associés dans la réflexion. Il est capital que les grands enjeux soient déjà posés, dans un quartier en création ou en restructuration, quand le tramway arrive. A Strasbourg, cette réflexion n'a, longtemps, pas été active car tout simplement pas là. Il semblerait qu'il subsiste une certaine faiblesse à cet égard et d'un point de vue comparatif.<sup>63</sup>

*Le Neuhof : un quartier isolé et fragile, mais mobilisé*<sup>64</sup>

A l'origine du développement des lignes B et C du tramway strasbourgeois, il était prévu de desservir le quartier du Neuhof qui représentait un problème social fort. Ce raccordement qui aurait dû être privilégié a cédé la place à ce qui peut apparaître comme une

---

<sup>63</sup> A. Peter, paysagiste, entretien 04/2004

<sup>64</sup> Ce paragraphe est largement redevable au travail de C. Genin, *Quartiers sensibles en quête d'urbanité : l'exemple du GPV de Strasbourg-Neuhof*, mémoire DESS SUPP, direction B. Pagand, INSA Strasbourg, septembre 2005.

vision politique de rupture<sup>65</sup> par un basculement vers le campus universitaire. Les politiques expliquent ce basculement par l'émergence, en cours de projet, de l'idée de passer par l'Esplanade pour rejoindre le dit quartier, donc de développer, en fait, un nouveau tracé non prévu de façon initiale capable de desservir l'un et l'autre secteur, mais en deux temps. D'autres explications privilégient une réponse économique, le potentiel de clientèle du Neuhof étant très largement inférieur à celui du campus, à tel point que l'idée même d'y conduire le tram a pu, à un certain moment, paraître illusoire. La rentabilité économique aurait été préférée à une éventuelle rentabilité sociale. La procédure GPV viendrait alors corriger cet écart.

Vingt ans d'interventions publiques et de mobilisations des habitants n'ont pas réussi l'ancrage du quartier de Neuhof à la dynamique du développement de l'agglomération. Ce quartier, de près de 20 000 habitants situé à moins de cinq kilomètres de la place de l'Etoile concentre plus de 60% de logements sociaux<sup>66</sup> dans des cités aux populations parmi les plus fragiles de l'agglomération, des points de vue social et économique. Le relatif isolement physique du quartier renforce l'idée de repli des habitants des cités et complète les stigmates récurrents des territoires considérés ordinairement comme relégués. En dehors des désormais célèbres, mais désormais dépassés, bûchers automobiles de fins d'années, le quartier a toujours connu une forte mobilisation des associations d'habitants. Dès 1974, un mouvement de protestation contre le manque d'équipements du quartier ne sera suivi qu'en 1982 par un plan de développement économique et social associé aux premières réhabilitations (procédure DSQ).

A la fin des années quatre-vingts apparaît un premier projet urbain pour faire du Neuhof « un quartier comme les autres<sup>67</sup> », mais qui s'essouffera vite face à l'enlisement des actions, le manque d'impulsion et le report de réalisation du tramway. Ce projet, adopté en 1989-1990 et assorti d'une programmation financière sur dix ans, fut exposé au milieu de l'année 1990 dans divers équipements du quartier. Il déplacera de très nombreux habitants. Un concours d'architecture sur un site stratégique, la place de Hautefort, sera lancé, sans suite. Le dossier repris par une mission DSU conduira à un réaménagement de la place en 1994, sous la maîtrise d'ouvrage de CUS-Habitat, organisme d'habitat social de l'agglomération, dans la perspective de l'accueil du tramway. On le sait, la seconde ligne empruntera d'autres circuits. Devenu site prioritaire du Contrat de Ville en 1995, zone franche en 1996, le Neuhof, après un second contrat de ville signé en 2000, s'inscrit actuellement dans un Grand Projet de Ville dont la phase opérationnelle devrait démarrer en 2006.

Que penser de ces temporalités marquées par autant de pseudo projets et révélatrices d'une société très peu intéressée par les marges qu'elle a pu générer sauf quand elles débordent trop sur la bonne image de l'ensemble. Le GPV doit donc aujourd'hui résoudre une quantité de problèmes accumulés au fil du temps : assurer des relations avec les quartiers voisins et avec la ville centre ; ménager un désenclavement géographique et « psychologique » ; repenser un espace global aujourd'hui morcelé ; combler un déficit d'équipements de proximité ; développer des activités économiques ; dénouer une logique de concentration de difficultés sociales ; constituer ou reconstituer des espaces publics de qualité. Multiples échelles associées à quelles temporalités ?

Le projet est piloté par une équipe parisienne de renom<sup>68</sup> qui a comme objectifs et moyens essentiels, d'un côté, une reconstitution territoriale permettant l'installation d'activités économiques détournant le quartier de sa monofonctionnalité par la modification de la trame urbaine et l'aménagement des espaces libérés par les démolitions, de l'autre un rééquilibrage social du quartier par des reconstructions offrant une large part au logement privé et facilitant le développement du commerce de proximité. Le projet de recomposition

<sup>65</sup> G. Soulet, ancienne responsable de la planification urbaine à la CUS, entretien 04/2004.

<sup>66</sup> 15% de ceux de l'agglomération.

<sup>67</sup> D'après le titre d'un document de l'atelier populaire d'urbanisme et d'architecture du Neuhof.

<sup>68</sup> Atelier Yves Lion



urbaine se structure autour du tramway qui développe plus d'un kilomètre et demi dans le secteur des cités et marque trois arrêts. Ce développement s'appuie sur la démolition de plus de 700 logements sociaux permettant de nouvelles constructions et aménagements<sup>69</sup>. Le tramway devrait être, ici, par lui-même et grâce à des aménagements intégrés, le moyen de mise en relation et articulation du quartier avec les quartiers proches et la ville centre, en même temps que le support de la recomposition – restructuration locale entre les parties du quartier et leur intégration dans un ensemble équilibré.

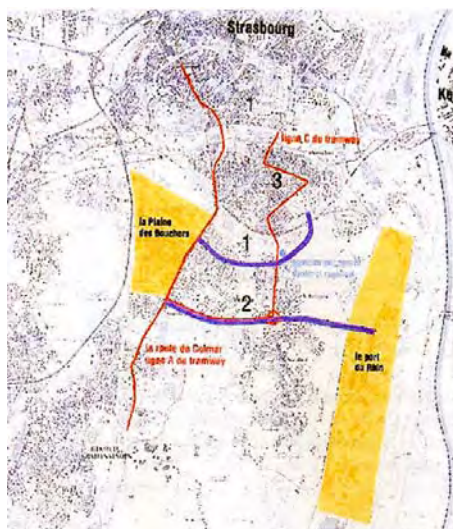


Figure 20 : Projets structurants pour intégrer le Neuhof à l'agglomération (d'après C.Genin)

A l'échelle locale, les principes d'aménagement peuvent être schématisés en quelques points clés : requalification d'un axe « historique » pour l'arrivée du tramway ; organisation de centres et de pôles (appuyés par des services et équipements) dans le quartier associés à la réalisation de nouvelles liaisons générées par l'arrivée du tramway et définition d'un centre de quartier près d'une station de tramway (Reuss) et du futur pôle administratif qui y sera implanté ; requalification des marges et franges de la cité ; diversification de l'habitat et suppression des logements obsolètes, gestion urbaine référée à une définition ou redéfinition des domaines public et privé, des usages, de la qualité des espaces publics ; amélioration des équipements publics. A l'échelle sectorielle des relations inter quartiers, c'est une redéfinition de la trame viaire qui est sollicitée en particulier.



<sup>69</sup> Des liaisons interquartiers, un parking relais sont prévus et autres équipements d'accompagnement.



Figure 21 : Ouverture de nouvelles rue, reprise résidentiel et activités<sup>70</sup>

A l'échelle urbaine mais d'implication locale, donc outre la fonction liante privilégiée offerte par le tramway, ce sont la mixité fonctionnelle, appuyée sur la zone franche urbaine, et la mixité sociale de l'habitat qui doivent permettre la transformation en un quartier de la ville et non un quartier trop singularisé.

Un des rôles du tramway est de renforcer la mobilité et les échanges, et en réunissant ce qui est séparé, d'amorcer la cohabitation du public, ne serait-ce qu'autour des stations sinon de participer à la mixité sociale. Dans un quartier comme celui du Neuhof avec sa cité d'habitat social, objet de toutes ces opérations d'urbanisme infructueuses, qui ressortissent d'une temporalité de l'échec, la situation est bien évidemment des plus délicates, qui nécessite quasi obligatoirement une sortie de ce temps dégradé trop longtemps accepté. Le projet urbain ne peut pas tout, mais un caractère prioritaire pour l'agglomération, renforce la place et le poids du quartier en son sein, l'espoir d'un rôle participatif à sa croissance et à son développement (localisation de grands équipements), une place dans une politique de cohésion urbaine, somme toute une participation à l'urbanité. Mais, ainsi qu'on a déjà pu le remarquer, la ville saisie à l'échelle globale et dans le long terme ne met-elle pas elle-même ses propres projets en concurrence, vouant certains d'entre eux à l'échec ? A quelles conditions le projet doit-il s'arrimer pour que l'actualisation de la place du quartier dans la ville se réalise véritablement ?

#### *Tramway et projet de quartier nouveau : les rives du Bohrie à Ostwald*

L'édification d'un nouveau quartier, appelé « les rives du Borie » (ou Bohrie) à Ostwald est lui aussi très étroitement lié à la possibilité d'y faire passer une ligne de tramway, et l'on peut penser que réciproquement la future présence d'un quartier densifiant et clarifiant la constitution des limites de l'agglomération a facilité le tracé d'une ligne sur ce site. Il se construit à travers ce projet, une nouvelle figure et un nouveau temps du développement du tramway dans l'agglomération. Aux liens quartiers ou communes périphériques, centres jusque là les seuls réalisés, à l'absence actuel de maillage aussi, qui apparaissent comme des insuffisances (on a évoqué l'idée d'un rattrapage de déficit du traitement centre-périphérie à ce stade du projet tramway), répond maintenant l'amorce d'une liaison en limite

<sup>70</sup> Ateliers Yves Lion d'après C. Genin, *op. cit.*

d'agglomération entre communes périphériques (voir schéma des lignes plus haut) qui s'inscrit maintenant réellement dans une prospective de planification<sup>71</sup>.

Ceci correspond aussi, à une temporalité des projets dans la ville, en général, qui s'intéresse après les grandes friches intra-urbaines, aux territoires de « l'entre-deux »<sup>72</sup>. Ces territoires représentent un potentiel d'intervention mais aussi de structuration de la ville où, en particulier, peuvent être incorporées des innovations morphologiques, sociales et culturelles. Les réseaux de transports urbains planifiés, tramway en particulier, ont facilité les relations centre - périphérie, réduits sur ces directions les temps de trajet, suscités des implantations nouvelles de logements ou d'entreprises. Parallèlement, le réseau d'accessibilité généralisée basé sur le développement routier et autoroutier atteint ses limites. Le poids des autres modes devient donc majeur. Les champs des transports et de l'urbanisme se rencontrent donc là de façon renouvelée et indispensable pour canaliser un développement urbain plus cohérent.

Ces enjeux paraissent des plus présents dans le projet d'Ostwald qui tente de penser conjointement infrastructures et urbanisation. Le tramway dépasserait là sa fonction de « rattrapage », en terme de manque de lien, pour participer non seulement à une nouvelle conquête d'espaces périphériques mais au lien même entre espaces périphériques pour une ville non plus simplement pensée en terme d'opposition centre-périphérie, mais en terme d'échelles, du quartier à la région urbaine<sup>73</sup>.

A Ostwald, commune de 11 000 habitants située en limite sud de Strasbourg, les rives de l'étang du Bohrie, s'inscrivent dans l'axe d'une des dernières expansions possibles de l'agglomération. Malgré la présence d'une zone inondable, un concours sous forme d'une étude de définition a été lancé. L'équipe lauréate a conçu un quartier de 1000 logements où « il s'agissait de conduire une analyse détaillée des interactions possibles entre ville et nature, pour s'appuyer sur les atouts naturels du site et les intégrer au projet. » Fort donc de 3000 à 4000 habitants, le quartier, établi autour de l'étang issu d'une ancienne gravière, s'appuie sur plus de 55 hectares. Le site, dont la constructibilité a été établie sur des analyses fines et complexes, apparaît comme l'une des principales zones de programmation résidentielle pour les prochaines années<sup>74</sup>. Son intérêt relève aussi de la problématique, soulevée, des limites de la ville où la ceinture des anciens forts dessine une limite assez nette entre la ville et un paysage à dominante rurale. Sur cette ceinture, les rives du Bohrie se situent à la croisée des trames d'agglomération de mise en valeur des espaces verts et rivières et de celle du tramway.

Quant au projet, nommé « la ville à quai », il s'est imposé par une conception adaptée à la logique de l'inondation, dont celle d'une crue centennale. Il décrit les figures d'une « île » et d'un « anneau » sur la vingtaine d'hectares qui restent constructibles.

La nature s'introduit dans l'urbain, y favorise les cheminements en même temps que les points de vue sur l'étang. L'anneau est structuré par un boulevard ouest - est qui intègre le tramway, il accueille logements, commerces, services et équipements constituant une centralité dans la ville, issue d'un noyau villageois dont le centre est aujourd'hui inopérant. L'île, à vocation purement résidentielle, sert à décliner des programmes de logements imbriquant petits collectifs, maisons mitoyennes et en bande et tente de construire une osmose avec la nature, de maîtriser un nouveau paysage urbain, où noues, fossés, espaces boisés existants deviennent un vaste espace public.

---

<sup>71</sup> Entretien M. Messelis, 30/04/2004. Cf. aussi Y. Gerber, *Le tramway : un outil spécifique d'organisation de la périphérie*, mémoire DESS SUPP, direction d'études B. Pagand, INSA Strasbourg, septembre 2005.

<sup>72</sup> Cf. T. Sieverts, *Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, éditions Parenthèses, 2001.

<sup>73</sup> Y. Gerber, *op. cit.*

<sup>74</sup> Pourquoi pas le Neuhof ? Mais, c'est une autre question !



Figure 22 : Plan d'ensemble du quartier<sup>75</sup>

Le processus de projet, qui intègre une symbolique en matière de développement durable par des dispositifs associés à l'échelle de la ville, du quartier ou du logement que nous ne détaillerons pas, paraît ainsi parfaitement adapté aux conditions présentes. Il faut cependant noter qu'il resterait une grave disjonction entre approche tramway et approche urbanistique, « il y a ceux qui font le tram et les autres » aurait dit l'un des concepteurs du projet de quartier<sup>76</sup>. Le tramway, tout en induisant une restructuration de l'espace public obéirait à une logique à part sur laquelle le reste serait tenu de se greffer<sup>77</sup>.

On doit ainsi tempérer les éléments perçus très positivement, précédemment, du nouveau positionnement du tramway dans les stratégies d'intégration spatiale aux limites de l'agglomération. La communion conceptuelle entre transports par tramway, échelles et formes de la ville restent, en tous les cas, ici et apparemment, toujours à établir, et la sectorisation, contre la collaboration, pénalise encore le projet urbain.



Figure 23 : Vue du quartier et du tramway sur l'étang (source TOA)

<sup>75</sup> L'agence TOA, par l'intermédiaire de Mai Nebelin étudiante dans le DESS SUPP (2003-2004) et stagiaire dans l'agence, nous a permis d'utiliser ses documents, nous l'en remercions.

<sup>76</sup> Rapporté par Y. Gerber, *op. cit.*

<sup>77</sup> *Idem.*

## 5. Une gare et son quartier, de l'attente au devenir

« La volonté de la ville de Strasbourg et de la Région Alsace est de rendre la grande vitesse accessible au plus grand nombre et de réaliser un gare pivot qui irrigue la CUS, ses grands pôles de développement (axe Est-Ouest) et au-delà, l'ensemble du territoire alsacien »<sup>78</sup>.

Le concept de pivot est largement utilisé pour qualifier le rôle de la gare, voire de la gare et son quartier, et pour illustrer une fonction renforcée du fait de l'arrivée, à échéance maintenant rapprochée, du TGV en 2007. La gare aura ainsi un rôle de pivot dans les transferts multimodaux, en particulier train et tramway, mais aussi train - tram-train - tramway à plus long terme, sans bien entendu compter toutes les autres formes de transfert classiques. Dans cette perspective, associée aux transports, est évoqué aussi le rôle de pivot vers l'Alsace au regard de la connexion aux transports régionaux. Mais ce rôle ne se réduit pas à cette seule optique, elle aurait aussi un rôle de pivot, la question est évoquée, sur l'axe est ouest et dans les stratégies de son développement. On remarque, en tout cas, que la gare ou la gare et son quartier se positionne comme espace de transition entre les secteurs de cet axe, plus particulièrement précisés plus haut, qui sont au contact sud de la ville centre et ceux qui sur le dit axe se développe plus à l'ouest vers Eckbolsheim et les équipements en projet comme le Zénith. Mais, la gare et son quartier assume aussi probablement un rôle de pivot entre le centre ville et ses quartiers ouest mal reliés. Bref, on constate là une vision, et, par effet, une induction en terme de projets urbains qui réfèrent à de multiples échelles, en tous les cas et pour ce qui nous interroge le plus, au niveau même de l'agglomération voire de la région urbaine.

Selon certains, la question du secteur gare, complexe on le verra, s'inscrit avec celles de l'axe est-ouest et du secteur Wacken-Europe comme l'un des trois grands chantiers urbains de l'avenir et de la configuration future de Strasbourg. Chacune, dans ses procès pourrait d'ailleurs être synthétisée d'une façon singulière, nous avons parlé de permanence, ou récurrence pour l'axe est-ouest, nous allons tenter de définir la question du devenir pour le(s) projet(s) du secteur gare, quelques acteurs évoquent l'idée de projet implicite, ou non-dit ou presque auto-révéle, en ce qui concerne le secteur Wacken-Europe.

L'idée du projet en devenir, indique une interrogation permanente sur la nécessité d'une construction territoriale mais qui reste au stade virtuel, voire abstrait, du fait non seulement de contraintes techniques, rarement insurmontables, mais de l'absence d'issue conceptuelle d'évidence majeure, en tout cas pour la plupart des acteurs inscrits dans les processus. Le devenir induit par ailleurs l'inéluctabilité d'une issue dont les conditions d'émergence sont aujourd'hui inconnues, soit du fait de temporalités, ou d'espaces, ou d'échelles, dont les articulations ou les continuités échappent au possible actuel. Le projet en attente peut apparaître comme un cas quasi inverse ou tout un potentiel territorial ou spatial, conjugué avec une nécessité d'époque, de temps opportun, ne sont pas saisis pour assurer un développement urbain évident et restent ignorés inconsciemment mais peut-être consciemment (il faudrait alors nuancer). Il est évoqué ici, parce que le quartier de la gare synthétise ces deux temporalités dont la mise en évidence ne sera tentée ici essentiellement que pour le temps du devenir.

### *Quartier gare et projet urbain*

<sup>78</sup> CUS, SNCF, *Restructuration de la place de la gare, création du hall des transports. Enquêtes publiques, pôle d'échange multimodal*, 4 octobre – 17 novembre 2004. Le vocable de « pivot » apparaît dans cet extrait, mais revient fréquemment par ailleurs ; Est-Ouest est ainsi orthographié dans le document.

Gare, place de la gare et quartier de la gare sont des lieux, ici déjà constitués, qui sont aussi en permanence, ou pour le moins de façon récurrente, ré-interrogés en des temps coordonnés mais aussi parfois différenciés, ce qui peut avoir évidemment des incidences majeures sur l'ensemble qu'ils constituent quant aux attentes globales qu'on pourrait en avoir. Les actions d'ensemble sont ordinairement intégrées dans des stratégies de projet urbain, cela a été le cas lors de la phase préparatoire au projet de réalisation du tramway à Strasbourg, même si l'une des deux lignes, celle d'immédiat contact avec la gare est souterraine. Nous parlions d'interrogation dans le temps du tramway, les trois éléments en firent l'objet à cette occasion. Il nous semble important de regarder en complément, les approches ultérieures associées à l'arrivée du futur T.G.V. Est en gare de Strasbourg et celle d'un tram-train de plus en plus présent dans les réflexions et projets à venir. Ces nouvelles conditions de fonctionnement de la gare, ne sont pas sans implications sur les deux autres lieux. Comment les conditions d'intégration des projets d'espaces, des stratégies d'acteurs et des désirs (besoins et attentes) des habitants et usagers se réalisent-elles ? C'est à dire finalement, comment dans ces configurations le projet urbain se développe-t-il pour harmoniser offres, intérêts et utilités dans une vocation et une ambition d'ensemble ?

Après avoir simplement signalé comment et pourquoi le quartier de la gare fut longtemps en attente de projet(s) malgré sa situation de contact immédiat avec le centre-ville ancien, nous essayerons de saisir en quoi la confrontation à des échelles et des temporalités difficilement saisissables, malgré l'évidence des besoins et la multiplication des études, constitue un projet qui ne sait être que dans le devenir. On peut faire ici l'hypothèse que c'est essentiellement la question de l'échelle, ou celles des territoires à mettre en œuvre, qui ne réussit pas à émerger et qui donc gèle tout projet pouvant s'inscrire dans un processus global. Nous ferons référence aux différentes échelles en jeu, constitutives des projets urbains spécifiques à ce territoire, parfois elles se rapportent à la dimension ponctuelle d'un bâtiment mais intéressent aussi des questions sectorielles larges qui s'inscrivent dans l'ensemble urbain et le reconsidèrent en même temps.

### *La gare et ses territoires*

Trois lieux, donc et au moins, constituent le « territoire » de la gare. Nous ne tenterons pas ici de montrer l'éventuelle unité territoriale constituée par ceux-ci, nous contentant de relever leur appartenance à une toponymie usuelle et officialisée commune : gare, place de la gare et quartier de la gare. De même, nous ne nous attarderons pas ici sur ses limites, issues des représentations des habitants et usagers ou des acteurs territoriaux, pour nous intéresser aux éléments en continuité directe. La compréhension de ce territoire demande un élargissement dans le temps et l'espace.

### *Brefs éléments d'histoire*

Le quartier de la gare existait bien avant l'implantation de la gare elle-même, contrairement à ce qui s'est passé dans nombre de villes françaises où la gare fut une figure génératrice de développement urbain, compte tenu d'une localisation détachée du noyau urbain existant. Ce quartier constituait un faubourg maraîcher ancien (un site de *concentration exorégulée*, cf. Partie I de notre étude), où certaines édifications ont, avant le XIX<sup>ème</sup> siècle, entamé un mouvement de « durcification », lotissement du parcellaire agricole, transformation des chemins en rues. Champs, jardins, baraques de maraîchers avaient très largement laissé place à l'habitat artisan et ouvrier au moment de la conquête de la ville en 1870 par les forces allemandes, lors de laquelle le quartier subit une destruction significative. Il se reconstituera assez vite et même de façon accélérée pour des raisons politiques, d'image de l'occupant, avec la prise en main du processus d'édification par la nouvelle autorité. Les tracés existants furent maintenus et le parcellaire également de façon assez large. Les parties

renouvelées laissent apparaître un parcellaire plus spacieux et les rues nouvelles interprètent le tracé ancien maintenu, les unes et l'autre constituant une double patte d'oie utile dans un sens pour rejoindre les portes de la ville et dans l'autre pour assurer une diffusion vers la ville depuis la caserne, à l'origine projetée, là où sera installée ultérieurement la gare. Cette organisation gardera une efficacité renouvelée avec l'édification de la gare.

La gare va donc se juxtaposer au quartier existant en lieu et place d'une caserne dont la vaste place d'armes autorise aujourd'hui encore l'un des parvis de gare les plus panoramiques et spacieux. Implantée en 1883, dix ans après la réédification du quartier, elle obéit à une meilleure distribution vers l'Allemagne de dix sept nouvelles lignes, en même temps qu'à une protection, avec une situation intra-muros (au sens strict), face à la France qui obère de façon encore pérenne des facilités de développement urbain côté ouest. Quant à la place, dans ses premiers plans, elle connectait la gare au quartier en utilisant le prolongement des rues de celui-ci, il en résultait une configuration d'éventail (*cf.* Partie III de cette étude) alternant accès et pièces végétalisées pour prendre en définitive un schéma axial plus marqué et classique ne remettant pas en cause la vaste esplanade. Le tramway y pris place, trouvant là sa station principale.

### *Grands traits du secteur gare*

Aujourd'hui, l'ensemble est toujours constitué des mêmes éléments. Pour pleinement saisir les implications du projet de tramway, de TGV et l'extension des enjeux urbains, nous étendrons quelque peu le territoire considéré à un secteur élargi avant de revenir à notre schéma initial.

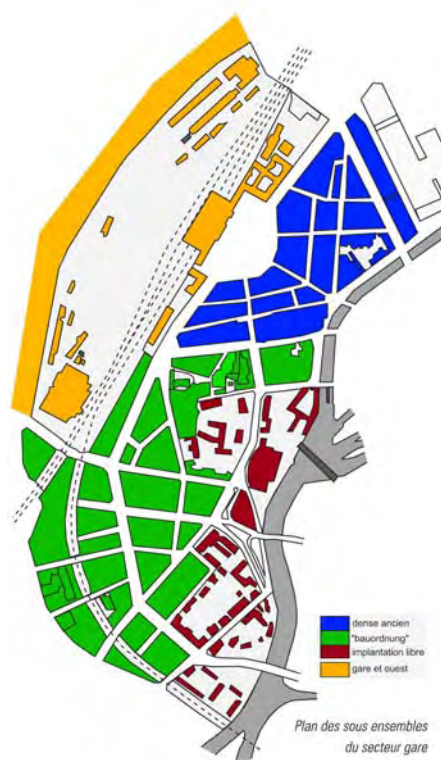


Figure 24 : La gare (jaune) et sa place (arc), le quartier (de la gare) directement lié (bleu) et les secteurs associés dans les projets.

Dans cet ensemble, trois types de tissu se juxtaposent plus qu'ils ne s'imbriquent : un tissu dense d'assise ancienne (bleu), un tissu ordonné classique du XIX<sup>ème</sup> siècle (*bauordnung* – vert), et des dispositifs libres ou ouverts échappant aux contraintes du parcellaire hérité et aux règles de lotissement urbain (rouge). De grands équipements viennent enserrer tout cet ensemble, dépassant ses besoins propres mais constituant autant d'éléments de qualification et de valorisation. Par ailleurs, le réseau viaire ne permet qu'une faible pénétrabilité automobile

dans le quartier de la gare. Nous ne pouvons pas insister ici sur les trames qui se dessinent et se superposent dans le secteur, mais plutôt sur leur rapport à l'ensemble (gare, place, quartier, secteur) qui peut être majeur pour assurer diverses formes de continuité. Nous ne pouvons pas non plus nous attarder sur les hommes et les activités du secteur, mais nous pouvons saisir succinctement quelques tendances en cours, évaluées lors d'une étude antérieure et qui restent suffisamment valables<sup>79</sup>.

Nous pouvons noter, que le quartier de la gare (bleu), regroupe la plus grande partie des activités du secteur en général et du commerce en particulier (70% des commerces). La densité linéaire commerciale y est très importante, avec des enseignes en continuité sur la patte d'oie gare - ville et sur les rues de faubourgs, les autres rues sont moins puissamment développées. Nous sommes là dans un quartier de rues commerçantes largement investies et possédant une armature stable en terme de quantité mais qui montre des mouvements relativement voire très importants. Le jeu de mutations des commerces et des services assez conséquent, alors observé, se poursuit encore. Ces mutations faisaient suite à d'autres, plus puissantes, qui, dans les années 1960, ont vu disparaître ou fortement régresser ateliers artisanaux, petites industries, commerces de gros et entrepôts. Ces transformations structurelles et fonctionnelles (années 1960) étant passées, nous ne parlons plus, pour le présent, que de processus d'ajustement d'une nouvelle figure du quartier. Au nord de l'ensemble, des secteurs représentés sur le plan ci-dessus, un autre secteur pourrait encore être inclus à la réflexion, il présente une configuration assez « magmatique » correspondant en partie à une désagrégation d'une fonction d'annexe logistique du centre, il semble devoir se « loftifier »<sup>80</sup>.

Aujourd'hui, le quartier de la gare possède une structure liée à l'accueil et au passage des voyageurs, bien entendu, probablement extensible en quantité et qualité, mais aussi tout un tissu de commerces diversifiés et de services avec la caractéristique d'une très large diffusion des commerces et services que l'on peut qualifier d'ethniques. Les petites boutiques vieillissantes, après avoir laissé la place à des enseignes de qualité mineure, sont remplacées couramment par des enseignes améliorées, cette tendance n'exclut pas une certaine mixité qualitative encore apparente, sinon répandue. Il en résulte, entre flux gare et attractivité commerciale, un quartier, actif, animé, et accueillant. Cela se traduit par un mouvement de débordement des activités du centre-ville vers le quartier et donc une perspective de valorisation accrue de celui-ci.

Côté population et logement, le quartier possède une caractéristique assez commune aux quartiers de gare, celle d'avoir un grand nombre de petits logements à l'adresse d'étudiants ou de nouveaux entrants dans la ville, et impliquant des mouvements de populations marqués. Mais par ailleurs, le quartier voit une modification de ce qui pourrait être appelé un secteur social de fait, logements de qualité moyenne ou médiocre et accueillant des couches de population à faible ou assez faible revenus vers une très nette orientation d'attractivité et de stabilisation d'une population plus aisée, cadres de différents niveaux, ayant trouvé là l'opportunité d'un dernier réservoir de logements spacieux à réhabiliter et à des prix non encore prohibitifs. On peut parler facilement ici et de l'amorce d'un processus de « gentrification » (accroissement du rassemblement endorégulé au dépend de la concentration exorégulée). Le quartier ne présente plus en tout cas les seuls traits d'un faubourg populaire, traits nettement présents au sud du secteur, et si l'on peut dire qu'il présente des caractères de mixité sociale, il faut le faire en notant que la population ouvrière y est l'une des plus basses de la ville et celle des cadres l'une des plus fortes. Ceci est-il dû à l'immédiate proximité du centre, à la réalité d'un quartier en devenir avec des logements encore intéressants à investir par des individus régulant eux-mêmes leurs mouvements dans la ville ou à d'autres facteurs liés aux grandes infrastructures de mobilité ?

---

<sup>79</sup> Pagand B., *Le quartier à l'épreuve du TGV*, AREP, ENSAIS, *La gare de Strasbourg et son environnement, analyses, enjeux et hypothèses d'évolution*, Rapport de recherche PUCA/SNCF/CUS, Paris – Strasbourg, 2000. pp. 45-84.

<sup>80</sup> M. Messelis, entretien 24 octobre 2005.



## *L'espace dans le temps : un territoire en projet(s)*

La question de la gare et, surtout, pour ce qui nous intéresse plus spécifiquement, du quartier de la gare ne s'est pas posée, pendant très longtemps. Les bouleversements structurels et fonctionnels du début des années 1960, signalés plus haut, n'ont pas engendré de prise de conscience et *a fortiori* de prise en charge du quartier. Ceci correspond à ce que nous avons appelé le temps de l'attente de projets, d'un quartier qui, dans l'immédiat péri-centre, apparaissait et était véritablement perçu comme un faubourg, voire pour certaines de ces parties comme un lieu de mauvaise réputation. Dans ces années, du quartier, on ne parle pas, mais on parle de la place des Halles, voisine, et par ailleurs localisation de la précédente gare de Strasbourg. Le Plan Vivien, évoqué plus haut pour l'axe est-ouest, ignore la gare et son quartier, en tout cas n'y projette aucune vision, mais s'intéresse aux Halles dans une perspective de substitution qui installerait la modernité au cœur de la ville comme cela se pensait pour le campus universitaire.

A partir des années 1970, ce sont des opportunités foncières, issues des bouleversements que nous avons notés, et qui concernent l'ensemble du secteur, qui vont ouvrir une réflexion plus générale et permettre de développer un projet urbain sur le quartier. Casernes, abattoirs et autres éléments disparaissant, laissent des friches récupérées par la puissance publique qui y développe une logique de grands équipements, « substituant des utilités à d'autres utilités »<sup>81</sup>, utilités obsolètes du fait même de leur présence en ville et pouvant être remplacées par d'autres trouvant dans l'immédiat péri-centre des implantations de choix. Ces dernières peuvent donc être de bon niveau, voire de haut niveau, le site des abattoirs accueillera un musée, celui de la prison l'ENA, celui d'un grand garage une école d'architecture, la caserne Barbade le Conseil Général, la caserne Kageneck sera transformée en Maison de l'Image. En fait, un renforcement des équipements dans Strasbourg ville trouve ici place et enserré quasiment le secteur. Le rassemblement endorégulé dans le quartier, grâce à ces opérations d'envergure, induit une tension du marché à la hausse et une revalorisation du patrimoine immobilier.

Dans ce contexte, un projet urbain va se développer à partir de la fin des années 1980, y resituant une OPAH s'accordant avec le chantier du tramway et déjà dans la perspective de l'arrivée du TGV.<sup>82</sup> La stratégie d'intervention s'articule autour d'un triple objectif : l'aménagement maîtrisé d'un « quartier d'accueil », d'une « porte de ville », qui se matérialise par un réaménagement de la place associé à la création de la station souterraine du tramway et à des actions de piétonisation dans le quartier, par des actions d'amélioration de places, d'espaces publics, de ravalements de façades ; l'aménagement concerté du quartier avec la population résidente et un rattrapage du manque d'équipements de quartier accompagné de toute une série d'améliorations pour la vie quotidienne ; un « aménagement solidaire » qui tienne compte des composantes très diverses du quartier, y compris les personnes en errance. Le projet recherche un équilibre entre les opérations qui participent à la revalorisation du quartier, l'ancrent dans le paysage global de la ville centre et celles à dimension sociale qui satisferont des besoins des résidents diversifiés.<sup>83</sup> La fin de l'OPAH marquera sensiblement la fin du projet<sup>84</sup>, mais pas celle du temps des études.

Toute perspective semble alors buter sur la question de l'échelle de prise en charge d'un nouveau projet de plus grande ampleur, associé à la dimension TGV. On connaît les effets

---

<sup>81</sup> Entretien M. Messelis, 24 octobre 2005.

<sup>82</sup> Ville de Strasbourg, *Projet urbain, quartiers gare et porte de Schirmeck*, direction habitat/DSU – AUAS, janvier 1990.

<sup>83</sup> *Idem*.

<sup>84</sup> M. Messelis, entretien 24 octobre 2005.

TGV sur le développement urbain.<sup>85</sup> Avec ce temps du TGV, il paraît évident que l'arrière gare ne peut pas ne pas entrer dans les réflexions d'un projet. Ce territoire est constitué, outre un important faisceau ferré, d'un ancien site de défense, le secteur des remparts, transféré à la ville il y a cinq ans et offrant un potentiel d'urbanisation dont on ne sait véritablement comment se saisir. Nous reviendrons sur ce problème clef.

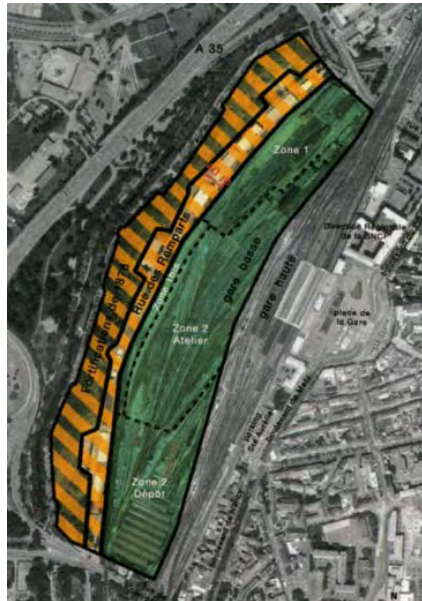


Figure 25 : Le secteur du faisceau SNCF et des remparts en arrière du site de la gare

### *Le temps du TGV*

Le processus de projet du tramway avait, d'une certaine manière, servi de levier au projet urbain du quartier gare, avec sa requalification dans la ville. Les projets inscrits dans la dynamique du TGV et par extension du tram-train semblent aujourd'hui ignorer le quartier et l'élargissement à l'arrière gare. Longtemps, pour l'arrivée du TGV, il n'a été question que d'aménager un quai adapté, ce qui ne concourait pas à amplifier une réflexion. Aujourd'hui, des aménagements beaucoup plus conséquents prennent forme. Nous pouvons en suivre l'évolution de façon succincte, côté gare et place de la gare, en les mettant en relation avec le quartier.

### *Trois lieux en temporalités*

Il faudrait convenir de la résorption du temps pour penser que l'espace se suffit à lui-même comme lieu de significations. Sur le site gare, les transformations de l'espace à différentes échelles se réalisent en permanence, mais il est possible d'y saisir de façon plus aisée des phases caractérisées, associées à des temps de projets significatifs, eux-mêmes liés à des événements structurels ou fonctionnels différenciés. A l'intérieur de ce processus continu des transformations de l'espace dans le temps et donc de la fabrication permanente d'un territoire nouveau (mais cela est plus discutable), nous pouvons saisir un certain nombre de repères où les mouvements sont d'une importance plus prégnante, voire radicaux ; sur notre territoire (gare, place et quartier), nous pouvons faire le constat de plusieurs repères clefs :

-En ce qui concerne la gare et jusqu'à aujourd'hui, après la construction au tout début du XX<sup>ème</sup> siècle des bâtiments de la poste et de l'octroi de part et d'autre, en

<sup>85</sup> Cf. C. Helfter, *Effets TGV sur le développement urbain. Cas de la ville de Strasbourg*, mémoire DESS, Université Paris I, décembre 1997.

prolongement du bâtiment voyageur principal et sans tenir compte des appendices, on a un ensemble de bâtiments inchangé globalement sauf à suivre toutes les modifications intérieures liées à des nécessités fonctionnelles (cf. Partie III de notre étude). Aujourd'hui, un projet d'adjonction d'une serre - verrière englobant, pour les abriter, les points d'accès aux interconnexions de réseaux devrait venir radicalement transformer une figure séculaire. Un siècle aura donc ici été nécessaire pour probablement faire émerger une nouvelle figure, dont on ne connaît que l'image papier mais qui est en voie de réalisation active.



Figure 26 : Nouvelle galerie verrière en façade de la gare XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>86</sup>

-La place, sans que la vaste esplanade ne soit remise en cause en tant qu'assise à des projets, confrontée aux vicissitudes du temps, a subi plus d'effets perceptibles. Elle a, de fait, été réécrite plusieurs fois, offrant des visions parfois apparentées souvent très différenciées. Apparition du tramway, disparition et réapparition du même tramway renouvelé, emprise territoriale des bus, présence triomphante ou discrète de l'automobile, apparition, disparition et réapparition encore de la végétalisation sont autant d'états scandés par des étapes de transformations de la place jusqu'à un aménagement en volume, avec un ou des sous-sols à partir de la fin des années 1970, dont des passages souterrains avant la réalisation dans le même registre de la « galerie à l'en-verre » d'accès au tramway entre gare et place. Bref, au moins six ou sept figures majeures qui seront à détailler (cf. Partie III de l'étude), soit une phase ou un mouvement de transformation tous les vingt à vingt-cinq ans en moyenne, parfois plus précipité, parfois plus distendu, bien sûr.

---

<sup>86</sup> CUS, SNCF, Enquêtes publiques, pôle d'échange multimodal, du 4 octobre au 17 novembre 2004.



Figure 27 : Nouvelle place de la gare, connexion à la gare et inscriptions dans les flux<sup>87</sup>

- Quant au quartier, son changement de nature, tel qu'esquissé plus haut, correspond à des mouvements qui dépassent la référence à des projets quels qu'ils soient et de fait aucun projet d'ensemble n'a anticipé, orienté ni même accompagné, mais seulement parfois suivi les transformations spontanées en cours (en lien avec les temps de la place par exemple ou ceux de la gare). On a parlé d'un quartier fortement caractérisé par la concentration exorégulée : des entrepôts, des grossistes, de l'artisanat, entièrement fondé sur la proximité de la gare, comme dans de très nombreuses villes. L'expansion des transports routiers a disqualifié ce secteur par ailleurs très étroit. Sa vocation, réinitialisée au début du XX<sup>ème</sup> siècle, s'est épuisée dans le courant des années 1960, pour laisser place à un quartier populaire faubourien, aujourd'hui en voie de gentrification, comme nous l'avons déjà indiqué (accroissement du rassemblement endorégulé au dépens de la concentration exorégulée). Ce n'est qu'à partir du début des années 1990, que des projets ou des études parfois très nombreuses viennent montrer un intérêt nouveau pour ce qui fut presque une marge, en tout cas un territoire mineur, en dépression, dans le sens où, ni les politiques ni d'éventuels investisseurs n'y prêtaient une grande attention. Cet état était tellement flagrant, que le premier projet urbain, déjà évoqué, avait pour objectif de hisser le quartier à un niveau plus proche de celui des quartiers centraux ou péri-centraux en le dotant d'équipements, en développant des procédures de réhabilitation (OPAH) ou de rénovations ponctuelles, en améliorant les espaces publics (principalement les rues) et en le reliant à la ville structurellement et fonctionnellement (tramway et équipements).

La fin des années 1990 et le début des années 2000 seront marqués par une attention renouvelée au quartier, perceptible au travers des très nombreuses études thématiques ou de faisabilité diverses (au moins une vingtaine), sans compter les travaux universitaires suscités ou indépendants. Les effets tram ne sont pas absents de ces avancées, mais ont été essentiellement antérieurs. On ne peut éviter aussi de les lier avec l'épopée du TGV. L'année 1990, est marquée par la naissance de l'association TGV Est, concluant des travaux démarrés dès 1986 et 1999-2000 succède à une grande poussée où les financements furent tenus pour acquis en 1998, avant d'être remis en cause, étant rangé en seconde priorité en 2002. Le retour du TGV, aujourd'hui, s'accompagne d'un projet de place et de gare, tels qu'évoqués plus haut. Curieusement, l'attention portée au quartier gare paraît retombée. La question d'un quartier nouveau à l'ouest est présente, mais un grand projet urbain basé sur l'ensemble avant et surtout arrière reste en devenir.

<sup>87</sup> Strasbourg 2006. *Quelle gare pour demain*, concertation publique du 1<sup>er</sup> au 30 avril 2004.

## *Eléments sur les temporalités et les échelles*

On a saisi, ici, évidemment la nécessité de regarder les formes dans leur rapport aux temporalités. Les formes urbaines sont en perpétuelle transformation, ou plus simplement modification, et connaissent des temps forts dans ce processus quand se développent des projets fondés sur des critères plus ou moins nombreux, relevant de différents ordres (social, politique, économique) ou influant sur ces champs. On peut donc imaginer un mouvement incessant, multiforme, avec des séquences comportant des pics et des creux. Si l'on peut avoir, avec la forme architecturale, l'illusion d'une fixation, d'une stabilisation d'une forme dans l'espace, avec l'échelle urbaine (ou la forme urbaine), ce regard est impropre, le temps y étant finalement comme une quatrième coordonnée.

Cette approche associée aux projets gare pose la question de la saisie d'un phénomène alors presque indéfinissable, sauf à en singulariser certains aspects. C'est ainsi que lier le territoire, la ville, le quartier, à la question du tramway ou à l'arrivée du TGV par exemple, pour en saisir les réactivités ou non réactivités, les anticipations, les effets induits, peut nous permettre de fixer des repères, d'extraire notre objet du temps général pour l'inclure dans un temps particulier afin de le mieux lire. Saisir des mouvements de transformation dans le temps, donc dans un mouvement permanent, ne peut se résoudre que par sélection et approximation. Comment en saisir aussi le sens, qui lui également, est sans cesse ré-interrogé par la modification de l'espace, ou des formes, dans le temps ?

Territoire pour le géographe, espace pour l'architecte, composition urbaine pour l'urbaniste, gare, place de la gare et quartier de la gare se combinent dans une certaine conformation syntagmatique. On peut en faire la description, y déceler des éléments de dénotation et des possibilités de connotation si notre connaissance est suffisante pour en expliciter les sens. Faisant suite aux attendus précédents, des possibilités de modification ou de remplacement d'un des trois corps ou de plusieurs d'entre eux dans une nombre indéfini de dispositifs conduisent à relever des structures paradigmatiques éventuellement excessivement complexes. Ces figures multiples, maîtrisées ou non, peuvent être issues du ou des processus de projets, y compris urbains.

Nous contentant, ici, d'interroger le dernier projet en cours d'élaboration et inscrit dans la perspective d'arrivée du TGV, nous pouvons constater que de nos trois corps initiaux, deux seulement paraissent aujourd'hui directement concernés par le pic, qui se profile, d'actions sur l'espace pour générer de nouvelles formes : la gare et la place de la gare. La gare va se doter d'une immense verrière (*cf.* vue plus haut), englobant les connexions avec le tramway dont la réalisation sous abri avait échoué lors d'un précédent projet. La place, aujourd'hui vaste esplanade piétonnière entre gare et boulevard en arc tendu au plus loin des accès, va se transformer en un dispositif qui, d'une part devrait y multiplier les flux divers, et d'autre part, réintégrer des éléments végétalisés proche de l'une des configurations passées du XIX<sup>ème</sup> ou du début XX<sup>ème</sup> siècle.<sup>88</sup>

A cette description rapide, on pourrait faire correspondre une dénotation réduite à des aspects fonctionnels. Quant aux éléments de connotation ils peuvent se dessiner à partir d'une série de questions dont nous n'extrairons que quelques unes. On peut se demander ce que signifie le plaquage d'une figure architecturale du XXI<sup>ème</sup> siècle (verrière high-tech) sur un bâtiment classé de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. On peut de la même façon s'interroger sur la signification du plaquage (le remplacement en réalité) d'une figure paysagère du XIX<sup>ème</sup> siècle sur une place caractéristique de la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, publiée comme telle dans un

---

<sup>88</sup> Cette perception est confirmée dans la plaquette de l'enquête publique du 22 septembre au 24 novembre 2005 intitulée : *Réaménagement de la place de la gare de Strasbourg et restructuration du parking*, où l'on évoque un projet qui substitue à l'ancienne place « un espace très arboré, qui renoue avec la place paysagère du XIX<sup>ème</sup> siècle, mais avec une approche contemporaine de la nature. »

ouvrage courant de panorama de l'architecture contemporaine<sup>89</sup> et l'on peut se demander surtout ce que signifie cette nouvelle combinaison inverse de la précédente. Une place plantée peut-elle simplement connoter une tendance locale à largement investir l'espace public par des plantations (Place Kléber, Place de l'Etoile) comme paradigme de l'écologie ?<sup>90</sup>

Quant à la gare et sa nouvelle configuration, doit-on penser qu'elle puisse finalement prendre une telle dimension, après n'avoir longtemps été supposée accueillir qu'un quai spécialisé, parce que le TGV n'est pas un vulgaire train et ses utilisateurs pas de vulgaires utilisateurs :

« Si le train est un moyen de transport courant mais moyennement performant, il en va autrement du TGV. Ce n'est pas un vulgaire train. Il constitue l'instrument de circulation des personnes au même titre qu'Internet ou le téléphone mobile pour la circulation de l'information. C'est d'abord un outil du business international, adapté aux déplacements d'affaires. Il s'agit de déplacements professionnels courts (dans la journée), productifs entre des métropoles, au sein d'une économie d'archipel. Il sera donc emprunté, au moins dans un premier temps, par ceux qui font aujourd'hui un usage quasi-quotidien des liaisons aériennes : hommes d'affaires, élus, hauts fonctionnaires, chercheurs. Les milieux d'affaires sont particulièrement intéressés ; les chefs d'entreprise (notamment d'entreprises multi-établissements, qui sont nombreuses en Alsace) souhaitent pouvoir disposer d'une palette complète de moyens de transport et de communication très performants. A noter cependant que le TGV se démocratise. »<sup>91</sup>

La gare paraît remodelée dans la veine des aéroports pourrait-on presque dire. La gare est-elle remaniée parce que son usage s'ouvre à un segment très particulier de la société de façon assez prioritaire ? Plus de quarante millions d'euros seront nécessaires pour ce projet, sans compter la place, pour l'accès, toujours, à *un* quai TGV. Comment expliquer l'impossibilité de trouver le million et demi d'euros qui aurait permis le passage sous couvert du train de banlieue au tram ? Ce n'était pas, bien sûr, qu'un problème de financement, mais le schéma n'est-il pas malgré tout significatif ? Est-ce une question sociétale grave ?

Quoique qu'il en soit, il faut retenir, en examinant ces projets, une nouvelle temporalité liée à la hantise de leur remise en cause par les citoyens ou les lobbies à la suite de l'affaire de la ligne C du tramway et du pont Churchill. « Coup de tonnerre » est-il écrit dans les Dernières Nouvelles d'Alsace dans leur livraison du 5 novembre 2004, en évoquant la décision de retrait par la Communauté urbaine de Strasbourg de son dossier d'enquête publique pour le réaménagement de la place de la gare et du hall des transports<sup>92</sup>. Elle indique son intention de réexaminer les procédures juridiques, est-ce aveu qu'elles le furent alors insuffisamment, après l'annulation par le tribunal administratif de l'arrêté préfectoral d'utilité publique concernant la ligne C du tramway. L'ordonnancement des délibérations paraissait poser problème. Mais on enregistre aussi que les remarques du public, effectuées lors du début de l'enquête publique étaient nombreuses, outre la verrière (plus de 60% d'avis défavorables à une concertation publique tenue en avril 2004), les questions de stationnement et de circulation s'étaient multipliées, sans compter les recours déposés par des opposants politiques. Ceux-ci, avant le retrait du dossier, faisaient remarquer la trop grande limitation de l'objet d'enquête interdisant de saisir les enjeux réels du secteur dépassant de loin la seule question de la gare et de sa place<sup>93</sup>.

---

<sup>89</sup> *Panorama de l'architecture contemporaine*, Cologne, Könemann, 2000.

<sup>90</sup> Voir, dans la note ci-dessus, la fin de la citation provenant du document d'enquête publique !

<sup>91</sup> R. Kahn, Un TGV nommé désir, *Les saisons d'Alsace*, Printemps 1999.

<sup>92</sup> L'enquête publique devait se dérouler du 4 octobre au 17 novembre 2004, elle a été stoppée début novembre pour la place tout en se poursuivant pour la gare.

<sup>93</sup> Le document d'enquête 2005, cité plus haut, indique cette dissociation, il apparaît alors que les travaux de la verrière, qui remettent dès à présent la place en cause, sont déjà largement entamés.

En effet, la question du long terme et la nécessité d'une vision globale d'aménagement ne sont pas véritablement prises en compte ou elles se cachent derrière des opérations éclatées et des enquêtes publiques à l'avenant, des maîtres d'ouvrage multiples et des délais inconnus. Tels sont les reproches énoncés<sup>94</sup> à l'encontre des édiles, ainsi qu'une position servante, sinon servile, vis-à-vis de la SNCF, dont les agences liées projettent non seulement le hall verrière mais gèrerait aussi l'opération de la place de la gare<sup>95</sup>. Le hall n'a fait l'objet d'aucun concours tout en s'inscrivant sur un terrain appartenant pour partie à la CUS. Mais aucune confrontation de projets ou d'idées n'a été suscitée pour la place ou le secteur. Ainsi, les échelles nouvelles sollicitées depuis longtemps par l'arrivée du TGV, dont l'arrière gare, l'ouverture en direction de l'autoroute, restent hors cadre. Le pôle multimodal lui-même est fortement questionné : éloignement des stationnements des services et des billetteries, exploitation des parties souterraines, place des cars interurbains maintenue au cœur de la ville, de la station tram-train, sans parler de la circulation coupant la nouvelle place en deux, la transformant en un immense rond-point, sa proximité à la verrière, les étranglements des passages piétonniers, les conflits de circulation, bref tout une série de vérifications potentielles que le temps du politique ne permet pas de conduire sous peine d'arriver à échéance de mandat en plein chaos de chantier. La faiblesse du temps de la démocratie participative se repose ici. La sanction critique ou d'acquiescement dira si elle aura été avantageuse. « L'on a préféré l'image, la table rase, le court terme. Oublié le temps de la ville, en confondant temps d'urbanisme et temps de mandature. Aux dépens du quartier actuel et d'une bonne gestion des fonds publics. »<sup>96</sup>

### *Le projet en devenir*

Parfois, l'on a pensé le quartier, souvent on l'a oublié, aujourd'hui peut-être opportunément pour ne pas trop se charger de problématiques difficiles à conduire de front et les reporter sur des horizons d'après mandat. Cela peut aussi résulter d'un vide conceptuel, se traduisant par la prise en charge d'aspects fonctionnels et de leurs modalités de réalisations émergeant dans des « projets faciles »,<sup>97</sup> d'ordre architectural comme la verrière, mais négligeant la gouvernance de leurs effets.

Cela explique-t-il en partie les raisons d'une absence d'orientation nouvelle en ce qui concerne le quartier, alors que dans les phases précédentes, le quartier avait été ausculté, étudié, potentialisé, sollicité ? Va-t-il s'inscrire dans une nouvelle attente ? Cette question se pose au regard de la construction paradigmo-syntagmatique du sens. Dans la perspective en train de se dessiner, gare et place ne vont-elles pas se trouver en disjonction avec le quartier, au dépens de la conjonction plus ou moins intégrée dans les différentes échelles actuellement sollicitées, et avec tout le secteur en devenir ?

Il est vrai que la question de la conquête du territoire de l'arrière gare, et au-delà, reste abstraite. Cependant, depuis au moins quinze ans, elle a été explorée. Des projets de grands équipements, de quartier d'habitat ou mixte, de parc de loisirs, ont tenté de prouver la faisabilité d'un franchissement, la validité d'une « bicéphalité » du site gare, sans compter la cohorte de projets d'étudiants.

Le tramway, en souterrain, a déjà effectué ce franchissement. La requalification des relations entre le centre, la ceinture et les quartiers ouest, la nécessité d'une large maîtrise foncière de la collectivité, apparaissent comme une évidence depuis au moins dix ans.<sup>98</sup> Le

<sup>94</sup> Cf. par exemple M.-D. Dreyssé (groupe des Verts) conseillère municipale et communautaire, Dernières nouvelles d'Alsace, vendredi 5 novembre 2004.

<sup>95</sup> Nous avons confirmation de cela sans pouvoir indiquer de source.

<sup>96</sup> M.-D Dreyssé, *op. cit.*

<sup>97</sup> M. Messelis, entretien 24 octobre 2005.

<sup>98</sup> C. Helfter, Effets TGV sur le développement urbain. Cas de la ville de Strasbourg, DESS Gestion et stratégie industrielle de la construction et de l'aménagement urbain, Université Paris I – Panthéon Sorbonne, décembre 1997.

renouvellement récent du quartier côté ville, la possibilité d'un développement accéléré avec l'arrivée du TGV par effet d'accompagnement ou d'entraînement ne sont pas mieux prospectés, en tout cas développés dans le cadre d'un projet global. Pourtant, une proposition d'éléments de décision, émanant de l'ADEUS montre la nécessité d'une pensée intégrée à différentes échelles.<sup>99</sup> La difficulté de surmonter la complexité de la question de l'arrière gare, la prévention d'évolutions brutales et non souhaitables du quartier de la gare, la question d'une « porte » de Strasbourg et au-delà dans la construction d'une position européenne militent pour une stratégie globale. La réduction à une tactique segmentée montre les limites du politique, et pas nécessairement des acteurs locaux particuliers, prisonniers de ses propres temporalités au détriment de celle de la ville.

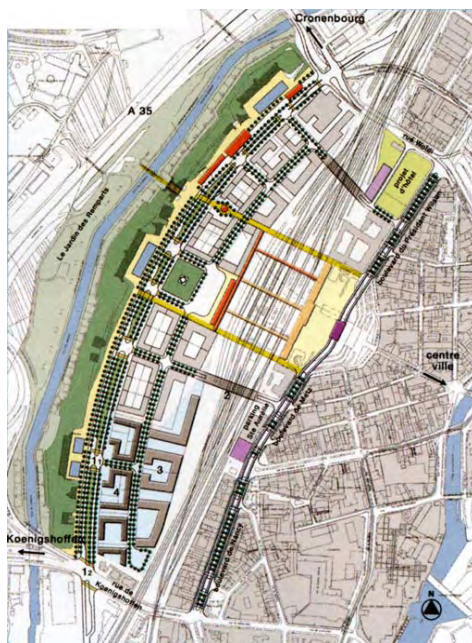


Figure 28 : Arrière-gare, hypothèse d'aménagement<sup>100</sup>

Il est possible aussi de percevoir aisément, dans cette faiblesse, le poids du balancier de temporalités majeures. Celle qui se dessine ici privilégie très clairement le mouvement et la vitesse et relève distinctement de l'ordre des flux, au détriment de l'ordre de la ville. L'apprentissage, par le tramway, du passage du réseau au projet urbain semble céder le pas à une approche qui aurait perdu cette conscience, donc contraire, ce qui explique en partie l'impossibilité de repenser le quartier ou avec le quartier, voire la nécessité d'éviter d'interroger le quartier. Celui-ci étant par nature nécessairement antinomique avec la résurgence dans la ville et en son sein d'une primauté des flux.

Si l'un des premiers effets TGV, avant la présente phase, avait été l'intensification de la réflexion urbaine, l'exploration des possibilités d'ouverture des terrains à l'ouest, derrière la gare et au-delà, la mise en perspective d'opérations d'urbanisme majeures, tout semblerait-il aujourd'hui retombé ? Le devenir, s'il dépend de l'acte décisionnel, se construit aussi malgré son absence. Les politiques, acteurs à un certain degré, peuvent aussi être regardés, par ailleurs, comme de simples vecteurs, ici du jeu entre l'ordre des flux et l'ordre de la ville, simples signifiants d'un état de l'être urbain. Le devenir de la ville se poursuit sans eux, temporairement.

<sup>99</sup> ADEUS, 2006 - Paris - 2h20. Le quartier de la gare et la gare de Strasbourg, éléments de décision, Communauté urbaine de Strasbourg et autres, 2002.

<sup>100</sup> Source : étude Bécard et Palay, urbanistes et architectes associés, publié dans CUS, SNCF, enquêtes publiques, pôle d'échange multimodal, 4 octobre – 17 novembre 2004.



Les anciens terrains militaires, extensibles à des parties du domaine ferroviaire, sont mal connectés au quartier, nous l'avons noté. Ils ne peuvent que difficilement en représenter une large continuité et trouveraient davantage de facilité à s'ouvrir à l'ouest, même sous l'effet d'opérations lourdes de connexions. Nous sommes donc là avec des territoires d'interface entre gare et extérieur de la ville. Ils ne peuvent avoir qu'une vocation spécifique à cette interface, augmentée d'autres vocations associées à d'autres échelles plus larges (le TGV ayant autant d'effets d'attractivité régionale, vers la gare, que plus large, par la gare).

Le rôle d'interface du quartier de la gare existant avec la ville centre ne correspond plus qu'à une question d'ajustements, non l'avons signalée. Il suffit d'y concilier qualité de vie et fonctionnalité, en particulier quant à la gestion des flux extérieurs vers la gare, l'allègement du transit sur les boulevards, ce qui n'est pas acquis. Dans la perspective propre au quartier, l'aire « naturelle » d'expansion des fonctions résidentielles, de bureaux ou de services reste celle du secteur sud-est (vert et rouge), des casernes, quelles que soient aujourd'hui les positions quant à l'ouverture de cette zone. La proximité de la ligne B du tram, de la gare, des équipements du centre, tout indique un territoire privilégié de restructuration. Réservoir face aux pressions foncières, il peut permettre de reconstituer des équilibres socio-spatiaux, de faciliter des mouvements diversifiés dans le reste du secteur. Un train à deux heures de Paris à terme, à cinq minutes d'une zone résidentielle (ou bien plutôt mixte), risque de contribuer à dynamiser les investisseurs, et à assurer une attractivité certaine. Sans oublier l'opportunité d'un « achèvement » de la ville centre, d'une ouverture sur l'Ill, ni celle d'une éventuelle continuité verte : quais, remparts.

Cette évidence, s'agissant du quartier gare représente sans doute à nouveau une attente. Mais, en ce qui concerne l'approche plus complexe de l'arrière gare, la fébrilité de l'attente du TGV, qui avait conduit à ces nombreuses approches esquissées ici, paraît donc retombée maintenant qu'il arrive. Le véritable territoire d'enjeu dépasse largement l'arrière gare. Il inclut les quartiers ouest et suppose le déclassement de l'A35 qui est suspendue à la réalisation d'un grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg, en fait la mise en continuité d'une grande voie nord-sud. Les projets dans l'immédiat arrière gare n'ont guère d'autres chances d'émerger que par une solution support par dalle nouvelle génération, compte tenu de l'ampleur du faisceau ferré, des dénivelés existants, de la pollution des sols.

Les techniciens, parmi les acteurs, savent que le devenir passe par la saisie et l'intégration de ces données, leur interaction dans la fabrication d'un projet urbain<sup>101</sup>. Les politiques l'ignorent-ils ? Peut-être pas, mais le temps majeur de la décision, que nous avons mis en exergue, suppose dans certains cas l'existence d'acteurs décisionnaires majeurs. Le projet en devenir attend d'être « le cheval de bataille du prochain grand politique visionnaire strasbourgeois ». <sup>102</sup> La tâche de celui-ci ne se limitera pas à prendre cette décision, mais à créer la temporalité d'émergence de celle-ci, qui suppose une convocation de multiples acteurs au niveau décisionnel.

## **6. Le temps et l'espace, les deux matériaux du projet urbain**

La maîtrise de la multiplicité des temporalités permettrait de retrouver « une certaine cohérence intellectuelle dans la réflexion sur l'urbain en général et sur le projet urbain en particulier » indique P. Ingallina<sup>103</sup> à partir d'une analyse de notions<sup>104</sup>, interrogées par M. Roncayolo, liées au temps et référées à la ville et au projet urbain. Il en ressortirait une conception du temps qui ne s'entendrait pas comme une « opposition entre passé et futur »,

---

<sup>101</sup> Paysagistes, urbanistes réfléchissent ou projettent dans ce devenir, y compris la direction des études ADEUS ; rencontre avec Y. Gendron, directeur des études de l'ADEUS, octobre 2005.

<sup>102</sup> M. Messelis, entretien octobre 2005.

<sup>103</sup> P. Ingallina, *Le Projet urbain*, Paris, PUF, 2003.

<sup>104</sup> Ces notions sont celles du processus de conception élargi à sa nature sociale, de multitemporalités urbaines associées aux temps des acteurs, de trajecton qui témoigne et suppose une rectification des « a-chronies ».

mais comme support (ou lieu ?) de trajection(s) entre passé, présent et futur où s'organiseraient des ajustements entre formes et sociétés.

En premier examen, notre approche tendrait plutôt à montrer que rien du projet n'a d'existence effective, tant qu'une temporalité majeure n'est pas advenue, celle du temps (ou des temps) de la décision. Elle fonde le projet, inaugure véritablement un processus qui jusque là était de nature abstraite et systémique pour le rendre concret et opératoire. Elle fait scission entre un avant et un après, entre un passé et un futur. Le temps la précédant et celui qui lui succède sont de natures totalement différentes. Nous avons noté qu'avant la décision, la question du temps était sans valeur car le temps de la question n'est pas connu ou mal connu. Avant la décision, on élabore dans un système. Quand la décision est prise, outre qu'elle inclut des échéances, donc un temps « métrique » ou technique, « un rétro-planning », elle implique la confrontation à un objet. Le temps est dès lors dans une présence qui peut être « dramatique ». Si l'on ne peut aborder le projet urbain, quelles que soient les échelles convoquées sans mettre en exergue cette temporalité décisive, on peut aussi retenir qu'elle n'induit rien de définitif quant à la réalisation de celui-ci. L'exemple du pont Churchill est là pour le montrer par une interruption que d'aucuns ont espérée définitive et qui n'a été que temporaire<sup>105</sup>, celui du métro VAL a montré l'impuissance du vouloir décisionnel dans la garantie d'un accomplissement performatif.

Nous avons très nettement pu saisir, de façon initiale dans le développement de notre étude et sans avoir voulu en forcer l'émergence, la présence d'un réel faisceau de superpositions entre quelques temporalités majeures du processus de projet urbain et les phases clefs du programme narratif mis en évidence par A. Greimas. Il nous semble en définitive que ces rapprochements peuvent être renforcés. Toute une mise en correspondance peut être faite entre des approches différenciées, des édifications conceptuelles purement théoriques aux formulations des professionnels en passant par les constructions exploratoires de la recherche, tant du côté de l'espace social que de celui d'une sémiotique de l'agir urbanistique.

Du programme narratif greimassien transposé au projet, nous avons retenu une temporalité associée à une dimension virtuelle, correspondant à une phase du projet inscrite dans le vouloir et le devoir faire où se dessinent des intentions. Le projet entre dans une temporalité d'actualisation dès lors qu'au vouloir et au devoir s'ajoute le savoir qui l'ouvre vers le possible par la recherche, ou la construction, de compétence(s). Enfin, il entre dans le formel – certains diraient le réel – par le pouvoir, l'action de faire, la réalisation démonstrative de la performance. M. Roncayolo évoque des temps assimilables à ceux là, le temps de la création qui nous est apparu de nature abstraite, celui de la négociation (étendue à tous acteurs, de la construction du couple maîtrise d'ouvrage - maîtrise d'œuvre à la confrontation aux lobbies d'opposition) qui construit le possible et enfin celui des usages qui valide ou invalide la performance. M. Lussault<sup>106</sup>, à partir de P. Ricoeur<sup>107</sup>, déduit une logique de triangulation de plans de fonctionnement qui enserrerait le champ du projet : précompréhension du mode de l'action, c'est-à-dire de l'opération envisagée ; configuration de l'intrigue ou mise en forme de l'aménagement proposé ; intersection du monde du projet et de ceux des non praticiens, commanditaires, partenaires divers, usagers. Malgré quelques glissements d'un point de vue à l'autre, par leurs importants recoupements ils se rejoignent cependant largement. Finalement, à regarder les plans des techniciens, comme celui du plan guide de l'axe est-ouest avec ses projets en phase préparatoire, ceux qui sont en phase pré-opérationnelle ou en phase opérationnelle, nous retrouvons les trois temporalités que nous

---

<sup>105</sup> L'entreprise de démolition du pont Churchill vient de commencer dans des conditions défavorables, d'ailleurs, qui ne permettent pas d'appliquer les procédés prévus et rapidement vus plus haut.

<sup>106</sup> M. Lussault, *Fabrique de l'image et projet urbain*, in J-P. Charri., *Villes en projet(s)*, Talence, éditions de la Maison de sciences de l'homme d'Aquitaine, 1996, pp. 115-127.

<sup>107</sup> P. Ricoeur, *Temps et Récit. I. L'intrigue et le récit historique*, Paris, Seuil, 1991.

avons, et que nous pouvons, considérer comme majeures, et qui nous ont servi de fil rouge dans cette étude.

La temporalité virtuelle intègre bien le préparatoire, l'abstrait, le temps de la création ou de précompréhension du mode de l'action, celle qui fonde l'actualisation est assimilable au pré-opérationnel, à la mise en forme de l'aménagement et à la négociation, qui est un aspect de cette mise en forme et qui inclut la recherche de compétence. Enfin, le temps de la performance, de la réalisation, regarde les phases opérationnelles avec l'intersection du monde du projet à ceux des non praticiens, il se finalise par l'édification mais se prolonge par la sanction de l'usage, autre intersection avec les mondes des non praticiens.

Le projet urbain signifie fondamentalement une transformation d'état dans la ville et/ou de la ville, voulue, contrôlée, mais aussi soumise à des incertitudes, des déboires, des échecs. Cette transformation ne peut s'inscrire dans une mythologie de l'action certaine<sup>108</sup>, au sein de nos temporalités fondamentales tous les schémas sont possibles, cela est vrai du temps calendaire, qui, ici, a fait apparaître des constructions globales s'inscrivant en moins de six années (ligne de tramway) et d'autres reflétant 120 ans de confrontation au territoire, nous entendons à un territoire de projet(s). Le temps mécanique pourrait se vérifier par type de projet, au mieux, mais malgré son aspect concret, il n'est pas nécessairement le même pour tous les acteurs selon leur position, leurs attentes. Il conduit à des temporalités multirationnelles, tactiques et stratégiques dont quelques aspects ont transparu dans nos développements, toutes les configurations sont possibles.

Nous avons essayé de déduire d'autres formes de temporalités signifiantes scandant nos trois états ou phases majeurs : un temps de la résurgence, suggéré plus qu'exprimé à propos du tramway disparu puis revenu (dans le virtuel) guère plus de dix années plus tard ; une temporalité associée à la permanence ou à la récurrence en ce qui concerne l'axe est-ouest ; des temporalités dites de l'attente et du devenir associées au site, au quartier ou au secteur de la gare où des projets apparemment évidents et nécessaires depuis un long temps n'ont émergé que tardivement, pendant que d'autres qui se révèlent et sont saisis dès à présent comme essentiels ne savent trouver les conditions de leur actualisation ; l'examen par l'exemple de l'aventure du pont Churchill ou de la ligne C du tramway rappelle l'échéance d'une temporalité de l'interruption, dans ce cas elle fut temporaire, elle peut être définitive ; l'interaction de projets s'épaulant l'un à l'autre nous a fait penser à une temporalité de la conjonction.

Ces temps sémantiques pourraient sans doute être multipliés dans la prospection sur des projets. Pour les mieux saisir, nous les avons artificiellement isolés par le biais de projets qui les caractériseraient, et regardés sous l'angle prioritaire de cette caractérisation. En fait, tout ou partie de ces temporalités résonnent plus ou moins dans tout projet et aucun ne peut de façon initiale prétendre, selon les cas, en tirer profit ou se prémunir de leurs conséquences.

Les mouvements dans la ville, qu'ils soient saisis dans le diachronique (multiples temps du projet urbain) ou le synchronique (multiples projets dans le même temps) nous semblent, de ce fait, et à un certain point de vue, dépasser ses usagers mais aussi ses acteurs. Ils sont le reflet de tendances sociétales, qui ne sont pas de nature, de façon générale, à être infléchies par des individus, ni en tant que tels, ni quant à leur fonction. Ces tendances s'inscrivent dans des processus socio-spatiaux dont la maîtrise échapperait ainsi, mais sans doute que partiellement, en permanence, tout en paraissant continuellement présente<sup>109</sup>. Nous pouvons voir alors dans les acteurs, des vecteurs (actants ?) de réussite quand ils saisissent, consciemment ou non, ces tendances, ou d'échec quand ils ne les perçoivent pas ou les ignorent.

---

<sup>108</sup> M. Lussault, qui cite L. Sfez, *Critique de la décision*, Paris, P.F.N.S.P., 1992.

<sup>109</sup> Cf. l'idée d'ajustements permanents entre formes et sociétés, relevée en début de conclusion, et que l'on rejoint d'une certaine manière ici.

## **Annexes:**

Extrait du jugement du tribunal administratif, suivi d'avis et commentaires des politiques et association

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE STRASBOURG  
N° 0402128-042344-042362-042381

M. Simon  
Rapporteur  
M. Collier  
Commissaire du Gouvernement

Audience du 1er octobre 2004  
Lecture du 19 octobre 2004

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le Tribunal administratif de Strasbourg (4ème chambre)

Vu, I, sous le n° 0402128, la requête, enregistrée le 14 mai 2004 et un mémoire complémentaire, enregistré le 24 septembre 2004, présentés pour l'ASSOCIATION DES RESIDENTS DU SECTEUR ORBEY-KURGARTEN (ARSOK), dont le siège est 45 rue de Fréland à Strasbourg (67100), et le COLLECTIF JEAN JAURES-RIBEAUVILLE (CJJR), dont le siège est 51 a avenue Jean Jaurès à Strasbourg (67100), par Me Hugodot ; l'ASSOCIATION DES RESIDENTS DU SECTEUR ORBEY-KURGARTEN et le COLLECTIF JEAN JAURES-RIBEAUVILLE demandent au Tribunal :

D'annuler l'arrêté du 1er avril 2004 par lequel le préfet du Bas-Rhin a déclaré d'utilité publique sur le territoire de Strasbourg, Ostwald et Lingolsheim les acquisitions et travaux de construction du prolongement des lignes B, C, D du tramway, de création de la ligne E et de réalisation des opérations d'accompagnement, et a prononcé la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols desdites collectivités ;

Subsidiairement, d'annuler l'arrêté en tant qu'il porte sur l'extension des lignes C et D du tramway à Neudorf, la démolition reconstruction du pont Churchill, les liaisons Orbey-Canonnières, Provence Mermoz Lorient, le parking souterrain, place du marché à Neudorf et le dépôt tram bus :

De condamner l'État à leur verser une somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Vu le mémoire en défense, enregistré le 6 septembre 2004, par lequel le préfet du Bas-Rhin conclut au rejet de la requête ;

Vu le mémoire en défense, enregistré le 6 septembre 2004, par lequel la communauté urbaine de Strasbourg conclut au rejet de la requête ;

Vu le mémoire en défense, enregistré le 28 septembre 2004, présenté pour la communauté urbaine de Strasbourg ;

Vu, II, sous le n° 0402344, la requête, enregistrée le 26 mai 2004, présentée pour l'association OSTWALD, PROTECTION DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT (OPALE), dont le siège est 7 rue Pablo Neruda à Ostwald (67540), par Me Bertani ; l'association OSTWALD, PROTECTION DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT demande au Tribunal :

D'annuler l'arrêté du 1er avril 2004 par lequel le préfet du Bas-Rhin a déclaré d'utilité publique sur le territoire de Strasbourg, Ostwald et Lingolsheim les acquisitions et travaux de construction du prolongement des lignes B, C, D du tramway, de création de la ligne E et de réalisation des opérations d'accompagnement, et a prononcé la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols desdites collectivités ;

DECIDE :

Article 1er : L'arrêté du 1er avril 2004 par lequel le préfet du Bas-Rhin a déclaré d'utilité publique sur le territoire de Strasbourg, Ostwald et Lingolsheim les acquisitions et travaux de construction du prolongement des lignes B, C, D du tramway, de création de la ligne E et de réalisation des opérations d'accompagnement, et a prononcé la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols desdites collectivités, est annulé.

Article 2. L'État est condamné à payer la somme de 750 euros (sept cent cinquante euros) à l'ASSOCIATION DES RESIDENTS DU SECTEUR ORBEY-KURGARTEN et le somme de 750 euros (sept cent cinquante euros) au COLLECTIF JEAN JAURES-RIBEAUVILLE en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3. La communauté urbaine de Strasbourg est condamnée à payer la somme de 750 euros (sept cent cinquante euros) à l'association OSTWALD PROTECTION DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4. Les conclusions des requêtes de l'ASSOCIATION DE DEFENSE DES INTERETS DE LA ROBERTSAU et de Mme Marie-Dominique D. et autres au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 5. Le présent jugement sera notifié à l'ASSOCIATION DES RESIDENTS DU SECTEUR ORBEY-KURGARTEN" au COLLECTIF JEAN JAURES-RIBEAUVILLE, à l'association OSTWALD PROTECTION DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT, à l'ASSOCIATION DE DEFENSE DES INTERETS DE LA ROBERTSAU, à Mme Marie-Dominique D., à M. Jean-Marie R., à M. Jean-Marie B., au préfet du Bas-Rhin, à la communauté urbaine de Strasbourg et au ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales.

« Tribunal administratif de Strasbourg, 19 octobre 2004, n° 0402128, Association des résidents du secteur Orbey-Kurgaten, Collectif Jean Jaurès Ribeauvillé et autres ;

*L'étude d'impact d'un projet doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et leurs incidences prévisibles, tant directes qu'indirectes, sur l'environnement. L'extension des lignes d'un tramway, dont la circulation est prioritaire dans le cadre d'un projet multimodal des transports, a, par nature, des effets importants sur la densité et la répartition des flux de circulation automobile, composante essentielle de l'environnement urbain ».*

## **Commentaires des groupes et associations**

### **Groupes des élus socialistes et républicains**

*Le jugement du Tribunal Administratif de Strasbourg constitue une première en France dans le domaine des transports publics. Cette décision, dont nul ne peut se réjouir tant elle est lourde de conséquences pour la Ville et la Communauté Urbaine, sanctionne la légèreté et l'incurie de l'équipe politique en place.*

*La volonté de passer en force sur ce dossier comme sur d'autres, l'autisme du tandem par rapport à toutes les critiques ou propositions émanant de l'opposition comme des associations aboutit aujourd'hui à ce résultat catastrophique à la fois pour la vie quotidienne des citoyens et pour les finances publiques. Il ne s'agit d'ailleurs pas seulement de l'autoritarisme de Mme Keller et de M. Grossmann, mais plus profondément de l'idée qu'ils se font de la démocratie. Faut-il rappeler, à ce sujet, que pour les lignes A, B et C du tram, à un moment où le projet était beaucoup plus difficile à expliquer à nos concitoyens, des centaines de réunions publiques thématiques ou de quartiers avaient été organisées pour faciliter le dialogue. Et ces réunions ont abouti à de nombreuses modifications substantielles du projet technique initial sur la base des demandes des citoyens.*

*Faut-il rappeler que, malgré ces difficultés inhérentes à tout projet novateur, 25 km de lignes de tramway ont été réalisées dans les délais et dans les coûts prévus.*

*Aujourd'hui, dans un contexte beaucoup plus favorable, puisque personne ne conteste plus vraiment le principe du tram, l'exécutif municipal et communautaire a réussi l'exploit de " planter " les extensions du tram, pourtant souhaitées par tous.*

*Je pense que l'obsession de faire autrement que l'équipe précédente explique aussi largement ce dramatique fiasco : changement des tracés, du matériel roulant, des procédures de concertation, des collaborateurs techniques ... Même la mascotte, le malheureux ours Bruno a été la victime innocente de cette rage manichéenne.*

*Pour réaliser un projet d'envergure comme le tram, il faut à la fois s'entourer de garanties et faire confiance. Manifestement, les garanties n'existaient pas puisqu'on a engagé des travaux sans attendre le résultat des recours. Quant à la confiance dans les vertus du dialogue démocratique, à l'évidence ce n'est pas le point fort de Mme Keller et de M. Grossmann. Si encore ce naufrage pouvait aboutir à des changements dans la gouvernance de cette ville et de cette agglomération .... Mais il est permis de douter.*

C. Trautmann / R. Ries / M-H. Gillig / A. Kauff / M-F. Gabriel-Hanning

R. Herrmann / N. Engel / N. Dreyer / P. Henniger / M-F. Janot / Y. Moeglen

#### Groupes des démocrates

*La réclamation par les citoyens d'un approfondissement de la démocratie locale constitue une demande fondamentale de l'opinion. Il ne s'agit pas simplement d'un vague air du temps ; les habitants souhaitent être plus et mieux informés, mais veulent aussi que leur avis soit réellement pris en compte.*

*La réalité d'une vie démocratique participative correspond à un véritable changement des habitudes culturelles et les élus ne pourront pas s'estimer quitte parce qu'ils auront organisé quelques réunions sur tout ce qui concerne la ville et ses habitants. Cette revendication d'une démocratie locale approfondie est dans le camp des responsables politiques en charge de la cité. Il y a du temps perdu à rattraper et les conséquences sont aujourd'hui très lourdes. Il s'agit de ne pas utiliser à tort des mots tels que communication, consultation, et concertation.*

*Pour ce qui est de la communication, une débauche de journaux et publications vient inonder nos boîtes aux lettres. Ces documents présentent les projets sous une forme très partielle qui ne fournit pas au lecteur les éléments pour lui permettre de juger l'opportunité et la pertinence. Dans cette démarche il manque la recherche de compromis.*

*Consultation et concertation supposent l'écoute et le dialogue qui mènent à la décision. Pour cela, il convient de se servir d'une panoplie d'outils divers (dialogue avec la vie associative, questionnaires aux habitants, référendums, etc....)*

*Les conseils de quartier sont un de ces outils. Les commissions de ces conseils ont travaillé et ont soulevé de nombreuses questions. Mais questions et préoccupations sont souvent restées sans réponse. Explorer plusieurs pistes en présence des acteurs compétents enrichirait le débat. Beaucoup d'habitants ont déserté ces conseils. Les élections promises ont purement et simplement été supprimées et dorénavant l'adjoint de quartier en assurera la présidence.*

*L'organe principal de la démocratie de la Ville est bien sûr notre Conseil Municipal. Il est réduit à une simple chambre d'enregistrement avec une présidence mal maîtrisée où les quolibets servent d'arguments et de réponses aux questions et observations des conseillers qui souhaitent remplir leur mandat au service de l'intérêt général.*

*La démocratie ne peut rester vivante sans la participation de l'ensemble des citoyens. La recherche de démocratie locale est cruciale, ne l'isolons pas du combat pour la démocratie tout court.*

Cathy LOOS / Jean-Claude Petitdemange

Groupes d'élus municipaux de la ville de Strasbourg

*Le 19 octobre 2004, date historique pour Strasbourg, la justice annule la déclaration d'utilité publique du projet d'extension du tram : la ville asphyxiée.*

*Ce jugement du Tribunal Administratif repose sur une motivation faisant écho aux critiques que nous avons inlassablement formulées durant tout le processus qui a conduit aux décisions, aujourd'hui contestées. Absence de concertation avec les habitants, mépris à l'encontre de leurs avis et critiques, ignorance des inquiétudes que suscitent les conséquences des transformations projetées tant sur la circulation que sur la pollution, sont à la base des vices constatés par les juges. Nous sommes consternés par cette révélation du jugement : l'étude d'impact commandée à la société Transitec ne figure pas au dossier ! Elle remettait pourtant en cause la démolition du pont Churchill, la création de 3 carrefours à niveau sur la RN 4 et son corollaire, la " thrombose des véhicules dans le tunnel non ventilé de l'Etoile " et ses risques induits pour la sécurité publique, à laquelle il serait " extrêmement difficile de remédier, même en assurant une régulation très fine des carrefours "...*

*Le jugement retient aussi que les associations défendant l'intérêt des habitants dans un esprit civique apolitique ont été écartées du débat, la commission d'enquête "remettant en cause à plusieurs reprises la légitimité de l'intervention" de certaines d'entre elles.*

*Ceux qui ont décidé d'entreprendre en urgence la démolition du pont Churchill aux fins de mettre tous les acteurs devant le fait accompli, ont pris une lourde responsabilité et ont poursuivi les méthodes éculées avec lesquelles ils avaient mené l'enquête publique. Ainsi ont-ils joué au Monopoly avec l'argent des contribuables. La partie sera ruineuse pour les finances publiques, laissant des entreprises sur le carreau, inaugurant une série d'indemnisations coûteuses et précipitant la ville dans un état d'asphyxie dont les Strasbourgeois seront les premières victimes. L'argent public est dilapidé dans des projets dispendieux. Dans le même temps, la circulation, déterminante pour les habitants, est traitée avec une légèreté sidérante. Voici les effets que les décisions de quelques-uns ont sur la vie de chacun, leur patrimoine public et leur avenir.*

*Ce jugement rappelle ce qu'il en coûte d'ignorer toutes les règles de la démocratie comme les intérêts et les opinions des citoyens. Il faut reconsidérer les projets en associant les strasbourgeois et toutes les compétences de l'agglomération, pour que les chantiers reprennent, pour que les rails émergent au service des habitants et que les vicissitudes dues aux travaux s'estompent. Peut-on espérer un changement de méthode de la part d'un exécutif qui a fait, dans ce dossier majeur, la démonstration de sa désinvolture ?*

*Ludmilla Hug-Kalinkova / Marthe Schwab / Olivier Aron / Jacques Ledig*

*Groupe municipal « Les Verts »*

*La décision d'annuler le décret d'utilité publique du projet d'extension du tramway sera lourde de conséquences pour l'agglomération strasbourgeoise et ses habitants. Le jugement du Tribunal Administratif, en suivant l'avis du Commissaire du Gouvernement stigmatise les limites et les insuffisances du projet. Il reconnaît aussi la place et les arguments des associations et des habitants.*

*Madame le Maire peut bien n'y voir qu'une "péripétie", il n'en reste pas moins que cette décision illustre de manière éclatante le mépris qu'éprouve le "tandem" pour l'intérêt général, son refus du dialogue, les manquements à la procédure et son incapacité à anticiper.*

*La délibération du tribunal administratif l'a montré sans équivoque : une étude de circulation automobile avait bien été faite, mais qui montrait clairement que la destruction du pont Churchill allait provoquer des bouchons jusque dans le tunnel de l'Etoile : cette étude n'a jamais été transmise au dossier. La traversée du parc du Kurgarten par un axe Orbey-Cannoniers ne pouvait que mettre à mal un ensemble paysager, mais aucune étude sérieuse n'a été faite. Le Boulevard Nord allait bel et bien drainer une circulation routière importante à travers la Robertsau, mais cela a soigneusement été caché aux habitants...*

*Le Président de la CUS et le Maire de Strasbourg ont choisi de passer outre et de présenter à l'enquête publique un projet tronqué, des études incomplètes, des implications passées sous silence.*

*Les habitants, les associations, certains élus avaient montré les insuffisances, les lacunes et les erreurs profondes du projet qui en définitive faisait du tramway un accompagnement à des projets routiers démesurés. En vain. Quelle que soit la suite qui sera donnée par Robert Grossmann et Fabienne Keller à ce projet, ce sont d'abord les habitants de la CUS qui seront pénalisés par l'incurie de l'équipe dirigeante. Ce gâchis relève de son entière responsabilité. Le tandem doit répondre de ses incohérences, de ses insuffisances et peut-être de son incompétence, devant les citoyens et expliquer comment il entend remédier aux nuisances dont il est seul la cause.*

*Aujourd'hui, le projet doit être remis à plat, autant dans son tracé que dans la création de nouvelles voiries dans un réel sens de l'intérêt général. Strasbourg a plus que jamais besoin d'un tram utile à tous.*

Marie-Dominique Dreyssé / Jean-Marie Brom

Source des commentaires : La Tribune d'expression des groupes politiques du Conseil municipal, Novembre 2004

Point de vue des Associations : Le collectif « Sauvons le pont Churchill »

*Le collectif « Sauvons le pont Churchill » est issu de la rencontre d'un groupe d'habitants de Strasbourg qui ont une ambition commune, éviter la destruction inutile du pont Churchill, qui relie les quartiers de l'Esplanade et le Neudorf. Notre collectif est indépendant de tout mouvement politique, mais son action est soutenue par des associations de différents quartiers de Strasbourg (ARAN, CJJR et ADIR).*

*« Les raisons de notre existence »*

*Le coût d'une telle démolition n'a pas été annoncé, ni avant, ni pendant l'enquête publique relative à l'extension du réseau de tramway. C'est seulement par le rapport de la commission d'enquête que l'on a appris que, d'après la Municipalité, le coût de « démolition - reconstruction » du pont Churchill serait moins élevé que celui du maintien et de l'aménagement du pont actuel, ce qui paraît tout à fait contestable.*

*Aucune étude d'impact et aucune étude sur la circulation n'ayant été faites en liaison avec cette démolition, aucune concertation sérieuse sur ce sujet n'a pu avoir lieu avec les habitants, privés d'éléments d'évaluation.*

*Or des alternatives existent.*

*A-t-on le droit de démolir un ouvrage d'art construit il y a seulement 36 ans avec l'argent des contribuables : 14,5 millions de francs 1967, soit 15 millions d'Euros (ou 98 millions de francs) aujourd'hui ? Les travaux du tramway sont donc « suspendus » à Neudorf, sur décision du juge des référés. C'est une grosse pierre d'achoppement pour l'urbanisation d'une partie de la ville.*

*Hier matin, les habitants de Neudorf ont trouvé dans leurs boîtes aux lettres un fascicule édité par la CUS et la CTS. A l'intérieur, le programme des journées du 18 au 22 août. Qui détaille comment s'occuper quand on est riverain du pont Churchill et qu'on est contraint de quitter le quartier pendant le dynamitage du tronçon surplombant la RN 4 (le 20 août en particulier). Fâcheuse coïncidence...*

*La suspension des travaux d'extension à Neudorf, décidée avant-hier par le juge des référés du tribunal administratif de Strasbourg, porte en effet un coup d'arrêt - pour l'instant temporaire - au calendrier d'un projet d'envergure. Car si les associations requérantes (ARSOK et CJJR) ont mis l'accent sur le croisement RN 4 - pont Churchill abaissé et sur la liaison routière Orbey - Canonnières, c'est en réalité tout un programme urbanistique qui se retrouve sur la sellette.*

Source du Commentaire : Le collectif « Sauvons le pont Churchill » - c/o maison de l'Aron, 14 rue de la Schwanau, 67100 Strasbourg.



## Partie III : La place de la gare de Strasbourg 1875-2005

Christian Dehaynin

Dans cette troisième partie de notre étude, nous allons analyser le temps du projet comme une représentation symbolique anticipée d'un aménagement de l'espace, d'une construction urbaine, d'un mode de figuration sociétale. Notre analyse se concentrera sur la succession des formes d'édification qui furent élaborées, de 1875 à 2005, à l'échelle locale de la place de la gare de Strasbourg. Un classement des différents projets élaborés sera proposé, ainsi qu'une définition du projet d'architecture commune à chacune des édifications particulières. Nous allons nous référer, pour ce faire, à la conception qui fonde la spécificité du projet d'architecture depuis la Renaissance. Selon cette conception, le projet d'architecture est un instrument de la maîtrise du temps qui s'écoule lorsqu'il répond à la satisfaction des désirs d'un moment. C'est sur la base de cette définition que nous allons tenter de circonscrire une relation solidaire entre tous les projets, ainsi qu'à l'intérieur de chacun d'eux. En ce qui concerne les cas où nous ne disposons pas de document témoignant de la manière dont les choses avaient été perçues à l'époque considérée, nous allons nous appuyer sur des sources visuelles, dessins, photos et gravures, ainsi que sur des situations comparables afin d'en étendre l'interprétation.

### 1. Le temps dans le concept de projet d'édification

Nous nous référons aux interrogations développées par Alberti sur la nature et la signification de l'édification en tant que discipline autonome fondée sur la seule Raison<sup>110</sup>. Ce dernier a fondé « l'art d'édifier » à partir du principe selon lequel l'homme, ne possédant en propre que l'âme, le corps et le temps, ne peut s'approprier l'espace qu'au moyen de formes issues d'une économie de l'âme et du corps. Ainsi, les formes de l'espace lorsqu'elles sont appropriées participent : « à surmonter la fuite du temps (...) et à dilater l'instant qui passe, en lui donnant son épaisseur et sa durée »<sup>111</sup>.

Alberti a repris la distinction vitruvienne des trois qualités qui distinguent la conception architecturale des autres modes de conception : la nécessité, la commodité et la volupté. Il place en premier le système de la nécessité, lequel engage l'ordre de la nature et un état de contrainte qui restreint le libre choix tant du point de vue de la construction que du point de vue de la santé publique. Ce niveau est intégré au second, celui de la commodité, lequel relie les hommes à la façon singulière de médiatiser leurs désirs. Enfin, ce second niveau est intégré au troisième qui traite du plaisir qu'engendrent la beauté et son pouvoir d'éterniser le présent. Cet ordre et cette harmonie entre les trois qualités ont pour objectif de donner du plaisir et de permettre qu'ainsi le temps échappe au principe d'économie.

### 2. La temporalité des formes et la temporalité des désirs

La limite est à la fois la ligne que dessinent une forme édifiée perçue et la conclusion d'un enchaînement de propositions liées par un lien de nécessité logique. En ce sens, le raisonnement qui vise à édifier est un argument qui porte sur les limites de qualités précises, la nécessité, la commodité et la beauté, afin de faire coïncider les limites du désirable (design interne) avec les limites édifiées (design externe).

Lorsque, sous l'influence de nouveaux desseins, les limites du désirable se déplacent, se pose la question de la modification des limites édifiées. Selon le caractère du déplacement des limites, nécessité, commodité, beauté, et selon le degré de réhabilitation des limites existantes, les caractéristiques architecturales majeures seront conservées ou bien elles devront faire

---

<sup>110</sup> Leon Battista Alberti, *L'art d'édifier*, Paris, Seuil, 2004.

<sup>111</sup> P. Caye, Postface, in Leon Batista Alberti, *L'art d'édifier*, op. cit.

l'objet d'une démolition et d'une reconstruction. Lorsque les limites d'une forme existante sont incohérentes avec les limites du désirable, elles suscitent un nouveau projet. Sur un même lieu, le rythme d'émergence de nouveaux projets peut être révélateur d'un conflit entre les limites du désirable et les limites existantes. Dans ce cas, l'analyse de l'ensemble des limites est nécessaire pour identifier l'obstacle qui empêche de faire coïncider la limite des aménagements de l'espace avec les nouveaux desseins. En complément du rythme d'émergence des limites nouvelles, l'analyse doit permettre de distinguer le registre de la qualité vitruvienne à laquelle la limite du désirable se réfère.

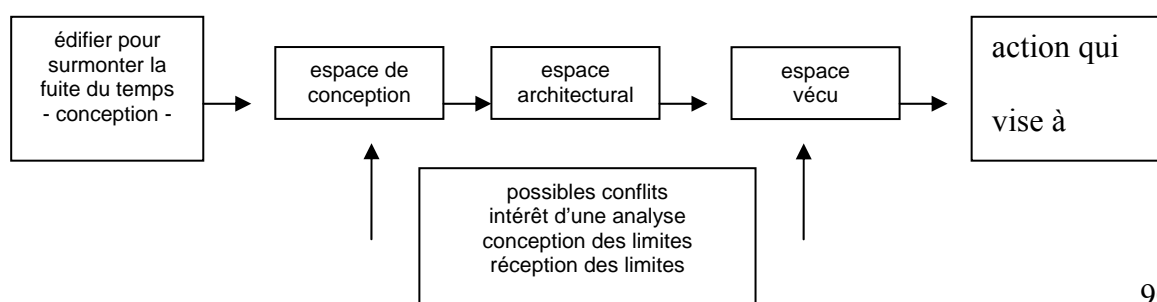
1 – Transformation au niveau d'un registre de qualité : il s'agit d'un passage d'une forme à une autre sous l'influence d'un changement de contenu du registre, comme par exemple la combinaison en une unité de tracé de plusieurs fins de mobilité : piétons, voitures, tramways.

2 – Transformation de l'ensemble des registres : il s'agit du passage d'une forme à une autre sous l'influence du changement du principe structurel architectural. Le principe architectural nouveau est ordonné différemment de celui qui le précède. Il conjugue autrement la façon dont les perceptions s'enchaînent. Il organise autrement la manière dont les perceptions sont ménagées et reliées les unes aux autres à l'intérieur d'une composition nouvelle.

### 3. La composition urbaine comme moyen de dilater l'instant qui passe

Que l'on se tourne vers la philosophie, la psychologie, ou vers l'art d'édifier, les plans horizontaux et les plans verticaux possèdent des qualités exclusives appropriées à la compréhension de savoirs sur l'espace et le temps. Chacun des plans est distingué de l'autre, mais sans être ni plus ni moins positif. Chacun est considéré comme le complément de l'autre à la condition que la complémentarité ait fait l'objet d'un raisonnement. Lorsque ceux-ci sont opposés, ils montrent leur structure intime. La réception des limites des plans horizontaux et verticaux passe obligatoirement par la perception. Les sensations provoquées par les plans, qu'ils soient horizontaux ou verticaux, sont organisées et interprétées pour donner une représentation avec l'impression de leur réalité.

A l'intérieur des limites d'un plan vertical, s'il s'agit d'une façade, nous percevons l'horizontalité des percements selon leur place dans l'ordre vertical. Lorsque nous percevons une série de façades, nous lisons la limite verticale de chacune comme une continuité de parallèles. A l'intérieur de chacune des formes verticales, selon les différences entre les ouvertures, les niveaux, les dimensions, les proportions, va prévaloir soit une lecture horizontale et continue, soit une lecture verticale et particulière. La réception horizontale du plan vertical est continue, alors que la réception verticale du plan vertical est du côté de la fragmentation du continu par l'affirmation d'une présence singulière.





La perception frontale ou latérale du plan horizontal est subordonnée à la lecture horizontale ou verticale des plans verticaux. Le plan horizontal est à la fois difficilement lisible et tient son sens de la question de la continuité, de la mobilité et de la qualification de celle-ci. Lorsqu'il est nécessaire de mieux percevoir un plan horizontal afin d'en lire les discontinuités, il est nécessaire d'introduire le plan vertical. C'est une série de plans verticaux qui limite et sépare l'espace externe, communautaire, horizontal et continu de l'espace interne, privé, superposé et discontinu. L'espace externe se concrétise dans ces vides continus délimités par une série de plans verticaux. Ainsi, c'est au moyen des caractères complémentaires des plans verticaux et horizontaux et la construction d'une eurythmie entre le continu et la présence singulière qu'il est possible de faire éprouver la qualité du temps, la dilatation de l'instant qui passe.

#### **4. La composition de la place de la gare à Strasbourg**

##### *Principes et méthodes*

Le mot « composition » désigne le travail pour organiser les formes visuelles, la construction, l'ordonnance, l'équilibre et l'enchaînement des parties en vue de former un tout. Le mot « urbain » est utilisé pour caractériser des valeurs de civilité, le bon usage d'une ville. Le terme technique « composition urbaine » désigne à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle la représentation à trois dimensions d'une partie de ville avec l'ambition de rechercher son unité et l'expression sensible qui convient à la civilité.

La volonté de composer et de représenter un ensemble urbain au moyen de trois dimensions, longueur, hauteur, profondeur, naît du souci d'évaluer les lignes, les aires, les volumes, en cherchant à établir des rapports de conformité et de logique avec la perception du citadin. Les règles « sensibles » qui guident l'accomplissement de ce travail de composition sont choisies par l'architecte pour leurs capacités à renforcer l'unité de l'ensemble. Cette unité est approchée au moyen d'une recherche d'ordre, de rythme et de proportions. Ces explorations formelles permettent de localiser les parties susceptibles de stimuler chez le citadin le sentiment d'une unité.

Lorsque le citadin saisit l'unité de l'ensemble et l'économie de la proposition formelle, il la rapporte à ses autres expériences et lui attribue une qualité d'expression plus ou moins élevée. La maîtrise de l'expression du bâti est le bénéfice le plus important du travail de composition. La réflexion sur les bons moyens d'expression, tout comme la recherche de formes qui peuvent stimuler le regard et s'accorder aux actions ont pour objectif de lier le citadin au bâti par l'expérience et l'émotion. De ce point de vue, l'ordre sensible est un investissement, il déborde la simple économie des actions du citadin, il vise à l'impliquer.

« En observant la chose de plus près, on remarque que, comme dans la vie matérielle, le montant des intérêts est proportionnel à celui du capital investi, et que si l'on veut jouir des intérêts de l'effet artistique, tout dépend de l'habileté avec laquelle on a placé son capital (...), l'investissement artistique y est nul, et par conséquent l'impression produite est nulle elle aussi ; dès lors, le plaisir que les habitants prennent à leur ville est nul, et aussi, en dernière instance, leur attachement, leur fierté, en un mot leur sentiment d'appartenance à une communauté ».<sup>112</sup>

---

<sup>112</sup> Daniel Wiczorek, dernier traducteur de l'ouvrage de C. Sitte, a noté que la métaphore du capital était fréquente dans les textes sur la ville à partir de l'ouvrage de R. Eitelberger en 1858 ; *L'art de bâtir les villes*, L'Equerre, 1980, p. 143.

Investir au moyen d'un ordre sensible suppose que soit dépassée l'indifférence entre conception technique et approche esthétique. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, ce dépassement est réalisé, la composition est conçue en fonction de l'effet à produire sur le citoyen. L'architecte fixe ce qui sera visible et ce qui sera invisible, les irrégularités qu'il faudra réduire et celles dont le citoyen s'accommodera. Le citoyen spectateur constitue le paramètre principal dans la recherche d'une structure de l'espace public tout comme il est la référence dans l'exploration d'une forme architecturale.

La composition tridimensionnelle est un instrument permettant de réfléchir les qualités spatiales qui offriront la possibilité au citoyen de s'investir par l'émotion et par l'action. Elle est appropriée aux problèmes ouverts, aux raisonnements complexes, autrement dit ceux dont les données proviennent de logiques différentes comme le sentiment esthétique et l'efficacité technique. Elle permet de figurer ces logiques selon des rapports de pleins et de vides, d'associer des modèles d'efficacité et des règles esthétiques, de lire ces logiques comme les matériaux d'une mise en scène unitaire et continue du point de vue du citoyen spectateur.

### *Ordonnance et enchaînement des parties de la composition*

La promotion de Strasbourg comme capitale du Reichland commande aux administrateurs et aux militaires de résoudre les contraintes économiques, techniques et fonctionnelles tout en investissant dans la qualité du « capital » architectural et urbain<sup>113</sup>. L'ancien quartier du marais Kaguenek a été restructuré après les destructions de 1870. A l'extrémité de la rue principale de ce quartier, une caserne nouvelle était projetée. Ce projet de reconstruction du quartier a précédé celui de la gare et de la place.

Il nous permet de lire les critères purement économiques qui sont à l'origine de sa conception. Les nouvelles rues ont été tracées selon une double ambition, créer un quartier neuf et augmenter le nombre de parcelles constructibles, afin de multiplier les possibilités d'investissements. L'économie et l'initiative privée sont les ressorts de cette méthode de production du bâti. L'espace public est raisonné du point de vue du meilleur rapport entre la circulation et le nombre de lots bâtis.

En juillet 1875, la décision d'implanter la nouvelle gare sur le site des fortifications, au-delà du futur emplacement de la caserne, ne provoque ni modification du plan du quartier, ni altération de sa conception « économique ». Toutefois, un réseau de rues qui conduit à une caserne n'est pas un réseau convergeant vers une gare ouverte sur l'Empire allemand et l'Europe Centrale. Ce réseau n'agit plus sur le même espace, ni sur les mêmes actions et représentations. Une place de caserne, triangle d'environ 150 mètres par 45 mètres, ne correspond ni par la taille, ni par la valeur structurale de la composition, à une place de gare de 242 mètres de long par 154 mètres.

Ce qui change, c'est la « dimension » des représentations. La gare est le lieu de connexion avec l'Empire Allemand (17 lignes – 350 gares construites). Elle doit correspondre à la puissance militaire d'un pays vainqueur en tête des pays européens, comme elle doit correspondre à un nouvel espace public, support d'initiatives économiques. Le problème qui doit être résolu est celui de l'enchaînement entre ces deux niveaux de sociabilité. Une sociabilité enthousiaste portée à admirer la grandeur impériale allemande et une sociabilité qui convient au dynamisme économique local. La composition de la place de la gare est l'expression de cette hiérarchie, elle est tout d'abord un hommage à l'Empereur (l'avant-cour et le hall), puis un instrument d'échange et de prospérité (la halle et les voies). Le « modèle-échelle » du château est celui qui convient à la résolution de ce problème. Par sa taille, sa monumentalité et sa symbolique, la grandeur du château est porteuse de sens. Elle est

---

<sup>113</sup> Annelise Gérard et Roger Gérard ont établi une typologie des aménagements, des transformations de la place de gare de Strasbourg à laquelle nous nous référons. « Place de la gare et centralités urbaines à Strasbourg », *Villes en gares*, Éditions de l'Aube, 1999, p. 45.

associée à un contenu spirituel identifiable qui s'accorde avec la grandeur symbolique et fonctionnelle de la halle.

« Pour les châteaux, qu'ils soient baroques ou plus récents, la cour fermée sur trois côtés par des bâtiments est devenue un motif quasiment obligé. Les innombrables résidences princières du siècle dernier se conforment presque toutes à ce type d'aménagement. Il en est ainsi pour le château de Coblenze, la résidence de Würzburg, le Zwinger de Dresde, (...), le château de Schönbrunn (...). L'idée de perspective théâtrale, sous-jacente à toutes ces réalisations, s'exprime clairement dans l'organisation des châteaux et des autres édifices publics ».<sup>114</sup>

Le modèle du château, qui dans l'état de nos recherches nous est apparu comme celui qui fournissait le plus grand nombre de références, voire d'opérations de mesure à la gare, est celui du Haut Belvédère à Vienne édifié par l'architecte Lucas von Hildebrandt en 1721-1722. Selon une approche plus globale, d'une part, la masse, les rythmes, les modénatures du « monument-gare » ont été dessinées selon le modèle générique du château, d'autre part l'échelle du quartier Kagueneck a fixé le cadre du raisonnement à l'intérieur duquel il devenait possible de produire une émotion de grandeur.

## 5. Structure de la composition et structure de la perception

L'étude de la forme de la place de la gare au moyen de l'analyse de chacune de ses caractéristiques, site, réseau viaire, trame parcellaire, espace libre et espace bâti, permet de saisir les raisons sensibles qui distribuent, hiérarchisent, dimensionnent, classent l'expression des bâtis en un tout solidaire. L'analyse des rapports de dépendance réciproque met en valeur le travail de composition qui a été engagé en vue de dépasser l'arrangement ordinaire, comme on le trouve dans le quartier Kagueneck, dont l'espace public ne produit ni émotion, ni souvenir durable. Le travail de composition de la place de la gare vise à distribuer et à matérialiser les dimensions complémentaires de la puissance et de l'initiative publique.

La figure unificatrice distribue et attribue aux espaces les qualités esthétiques qui conviennent aux actions. Si l'utilisateur va de l'hôtel à la gare, il n'y a pas rupture mais continuité de ses impressions et de ses sensations. Chaque forme est dépendante de la valeur esthétique de sa destination et du rôle particulier qui lui est dévolu dans la composition.

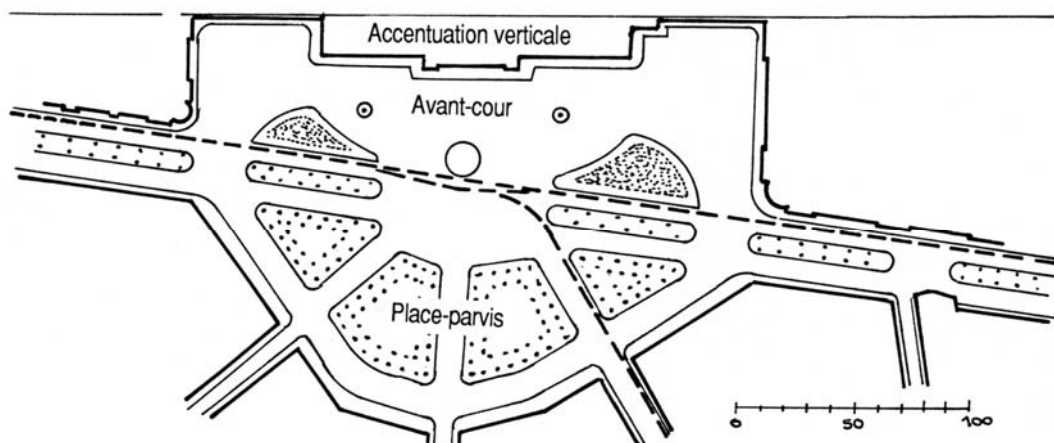


Figure 29 : Premier aménagement de la place de la gare, Conrath, architecte-conseil de la ville de Strasbourg, 1886.

<sup>114</sup> C. Sitte, *L'art de bâtir les villes*, op. cit., p. 85.

## 6. La distribution : deux pôles de sociabilité et deux rhétoriques distinctes

Deux pôles fixent les valeurs et les règles esthétiques qui conviennent. L'impression de mouvement continu de la forme circulaire de la place-parvis est arrêtée, stabilisée, justifiée par la forme rectangulaire et orientée de l'avant-cour ouverte.

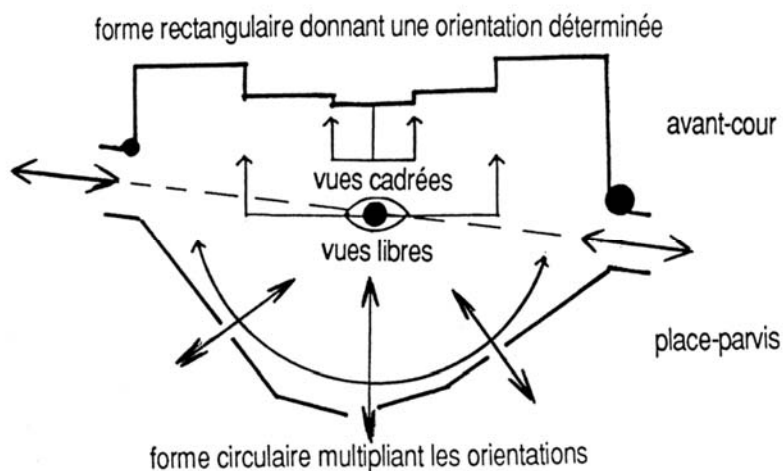


Figure 30 : Les pôles de distribution

Ce sont les règles de la visibilité qui déterminent l'emplacement et la dimension du bâti et les relations qu'ils entretiennent avec l'espace de la place. Au centre de l'avant-cour, le bâtiment d'accueil de la gare, de part et d'autre des ailes plus basses, puis au nord et au sud, deux ailes en retour d'équerre dans lesquelles sont situés les services. Ces deux ailes limitent et signalent la gare pour les personnes qui circulent sur le boulevard de 30 mètres de large qui traverse de biais la place.

*Le château : l'avant-cour ouverte et la rhétorique de la puissance.*

La place-parvis et l'avant-cour ouverte sont coordonnées et subordonnées l'une à l'autre par leurs caractères formels. Observer le bâtiment d'accueil de la gare, c'est le regarder dans son contexte, c'est distinguer ses propriétés intrinsèques de celles que lui confèrent les autres bâtiments de la cour ouverte et ceux de la place-parvis.

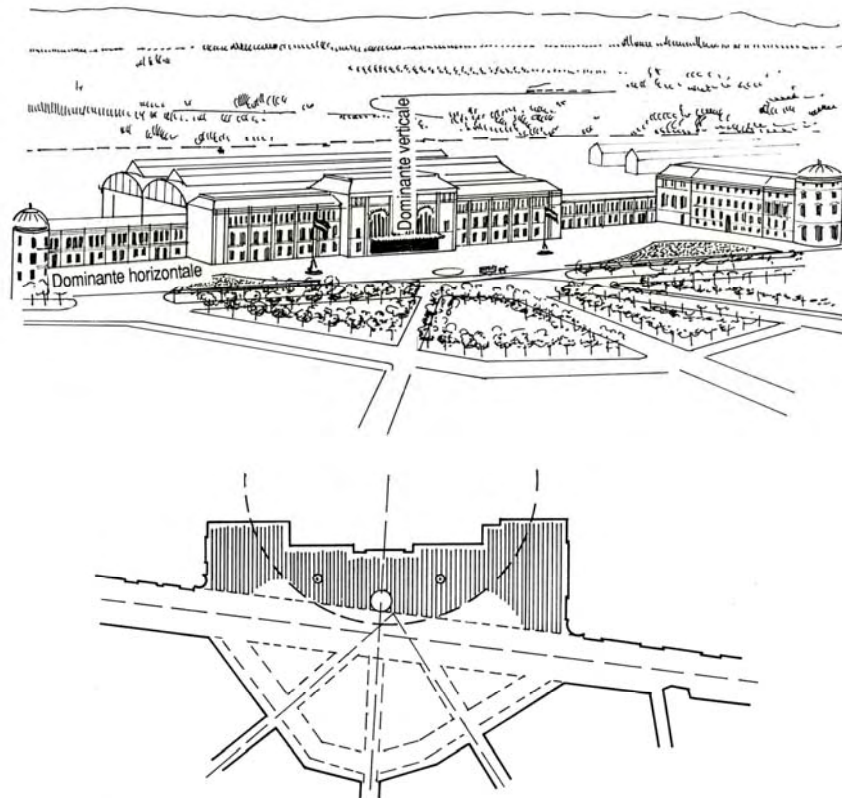


Figure 31 : Deux pôles, place-parvis et avant cour

La convergence des rues du nouveau quartier Kagueneck et le boulevard de 30 mètres se croisent en un point situé en limite de l'avant-cour et dans l'axe du bâtiment d'accueil. Ce point de concentration des voies est situé en face du pavillon qui a la valeur fonctionnelle et esthétique la plus élevée. Il est ouvert par de grandes baies ornées de vitraux dont les dimensions sont équivalentes à quatre niveaux des bâtiments d'habitation. La comparaison des dimensions, conformément à la conception de Quatremère de Quincy, nous permet de mettre en valeur les liens entre quantités et qualités, entre grandeur physique et grandeur morale. Depuis l'Antiquité, la composition monumentale a toujours été utilisée à des fins de glorification de l'autorité du moment.

Dès l'Antiquité la composition monumentale est construite au moyen de l'ampleur spatiale et de la cohérence de l'attitude de conception ainsi que de l'harmonie qui en résulte. La catégorie esthétique du monumental associe l'éthos de grandeur à l'ampleur matérielle. C'est au moyen de tracés cohérents, harmonieux, puissants que l'architecte crée l'impression d'une solidité qui défie le temps. Une composition monumentale établit donc, un dialogue entre un « modèle-échelle commun » et un « modèle-échelle remarquable » et fait de cette hiérarchie le moyen de produire le sentiment de puissance. La compréhension de la composition des modèles historiques de composition monumentale ainsi que la construction d'analyses permettent de sélectionner le savoir et de fabriquer les nouveaux instruments de monumentalisation de la ville.<sup>115</sup>

<sup>115</sup> C. Sitte, *op. cit.*, p. 12.

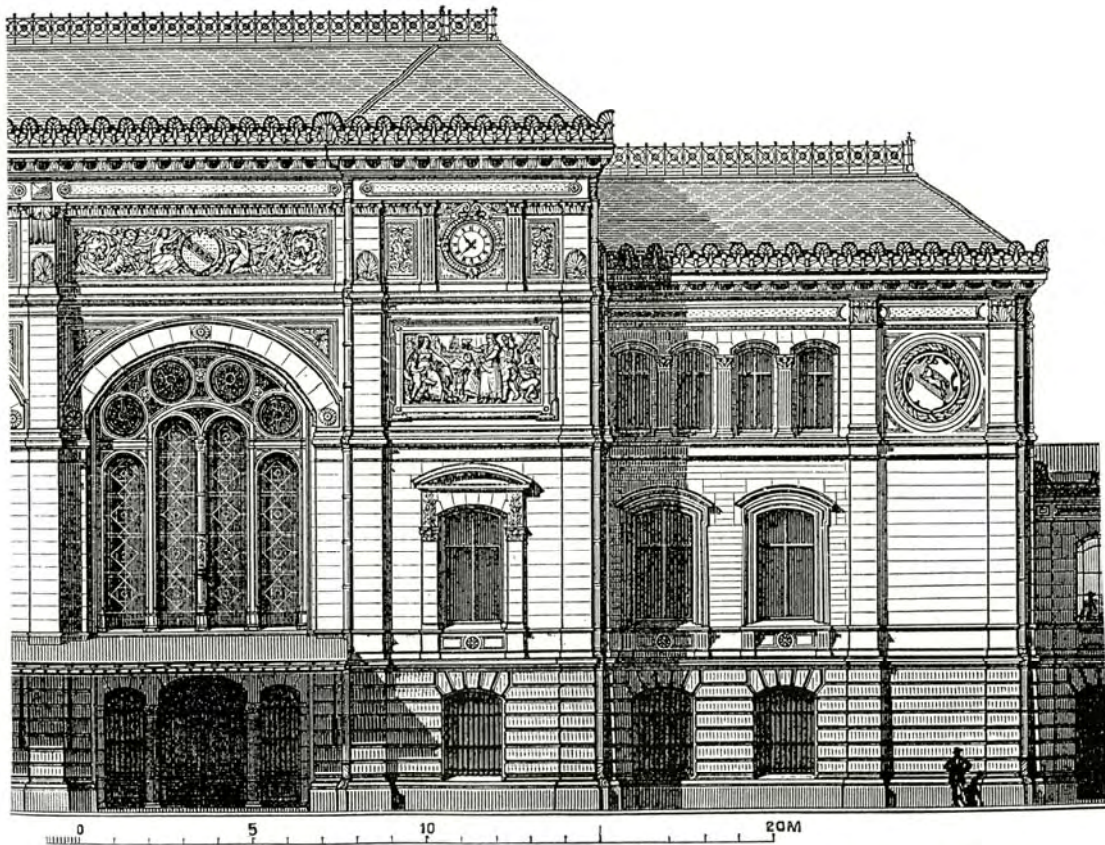


Fig. 600. Zentralbahnhof. Fassaden-Architektur des Empfangsgebäudes. Deutsche Bauzeitung.

Figure 32 : l'Empire accueille l'Alsace

*Les hôtels : la place-parvis et la rhétorique du dynamisme économique*

La modification du tracé en triangle de la limite du quartier Kagueneck pour le tracé d'un polygone irrégulier permet de faire naître un sentiment d'enveloppement. Une forme régulière ou irrégulière n'apparaît pas dans la pureté de son tracé géométrique. Le polygone irrégulier selon le nombre de côtés se rapproche du cercle ou d'une ellipse. Selon le point de vue sur la place-parvis, les façades suggèrent une ellipse ou une multiplicité de vues frontales. L'oeil perçoit alternativement chacun des hôtels et le mouvement continu et enveloppant qui les rassemble. Le front bâti d'hôtels fait apparaître avec force l'espace public et semble y être subordonné.



Figure 33 : Hôtel Terminus Gruber et Cie – angle de la place de la gare, rue Kuss



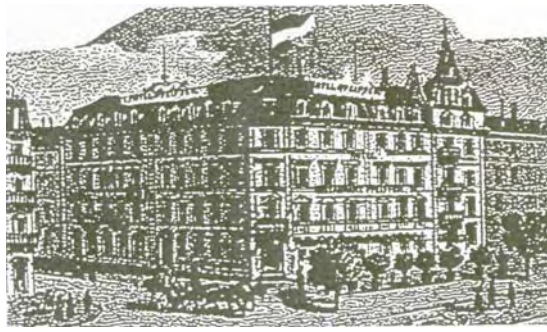


Figure 34 : Hôtel Pfeiffer – angle de la place de la gare – rue Kuhn



Figure 35 : Hôtel National – angle de la place de la gare, rue Kuhn

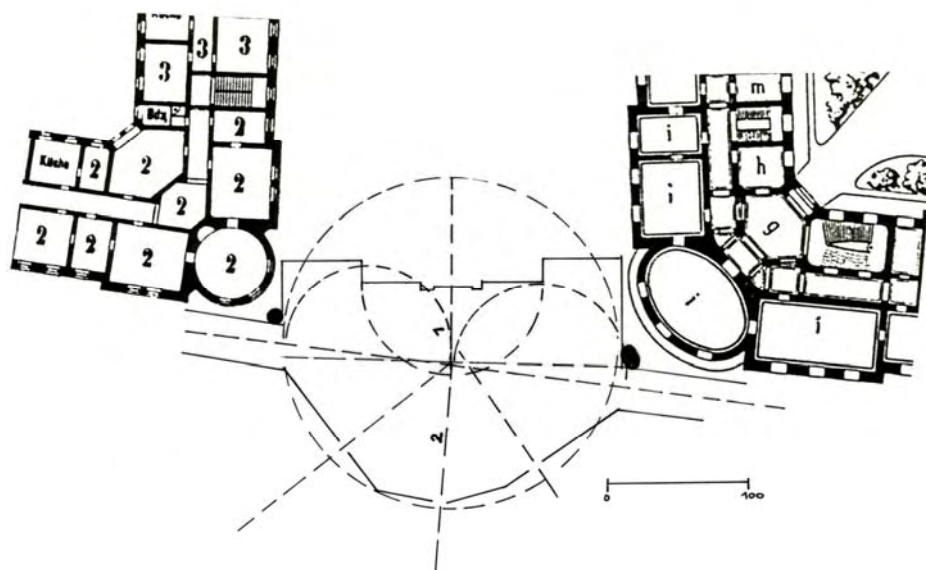
## 7. L'ellipse, figure de l'unité et de l'alliance des rhétoriques de puissance et de prospérité.

Le phénomène esthétique est un phénomène d'apparence visuelle. Ainsi, le bâti est tel qu'il apparaît à notre œil et non tel qu'il est en réalité. L'aspect de toute architecture dépend de sa situation au sein de la structure globale de la place et cette influence la modifie. Par ailleurs, pour le sens de la vue, il n'y a pas d'illusion optique, il ne peut exister que des « illusions géométriques ». Ce que voit notre œil est une succession d'opérations de lecture suscitée par le travail de composition. Ce n'est pas une lecture à plat, simultanée, qui nous permettrait d'apprécier des rapports absolus, quantitatifs, géométriques. La « configuration malheureusement irrégulière » de la place est plus ou moins perceptible. L'œil ne peut apprécier avec précision les écarts entre les dimensions que si celles-ci sont placées face à lui. Il lui est difficile d'apprécier de manière précise les différences de profondeur. Ceci permet à l'architecte de tendre vers un sentiment d'équilibre des deux ailes.

Bien que dissemblables, 45 mètres et 80 mètres, chacune d'elles s'équilibre par rapport à l'autre par les proportions communes à l'ensemble. L'unité d'apparence est obtenue par un rythme identique, des proportions identiques, un avant-corps situé à l'extrémité de chacune des ailes. Les rapports qui s'établissent entre les deux ailes et avec l'ensemble nous permettent de voir le classement et le principe de subordination qui participe au sentiment d'équilibre. Deux rotondes coiffent les deux avant-corps. Chacune est proportionnée par rapport à l'unité de l'ensemble et par rapport à l'aile qui lui sert de support. L'une est cylindrique, l'autre est elliptique. L'ellipse, qui est un cercle imparfait construit à partir de deux foyers, permet d'établir une double relation, avec les dimensions relatives de l'ensemble et avec l'épaisseur de l'aile.

L'ellipse répond au besoin d'« économie ». Elle permet de s'écarter de la conformité aux règles normales de l'enchaînement des proportions. Elle allège la rigueur du tracé sans perdre l'ambition de susciter un sentiment d'unité globale. L'ellipse, parce que son tracé a pour origine deux foyers, évoque l'intelligence visuelle, le détour subtil, la capacité d'unir, l'importance de l'apparence.

La maîtrise de l'apparence dans le but de produire une unité au bâti est comparable à la maîtrise individuelle de l'apparence rapportée aux règles de civilité collective. Elle produit une cohérence du bâti sans qu'il apparaisse dominé par une intention, par un principe unificateur immédiatement visible. Elle produit des points de repères, un schéma directionnel et topographique simple, des qualités stabilisantes.



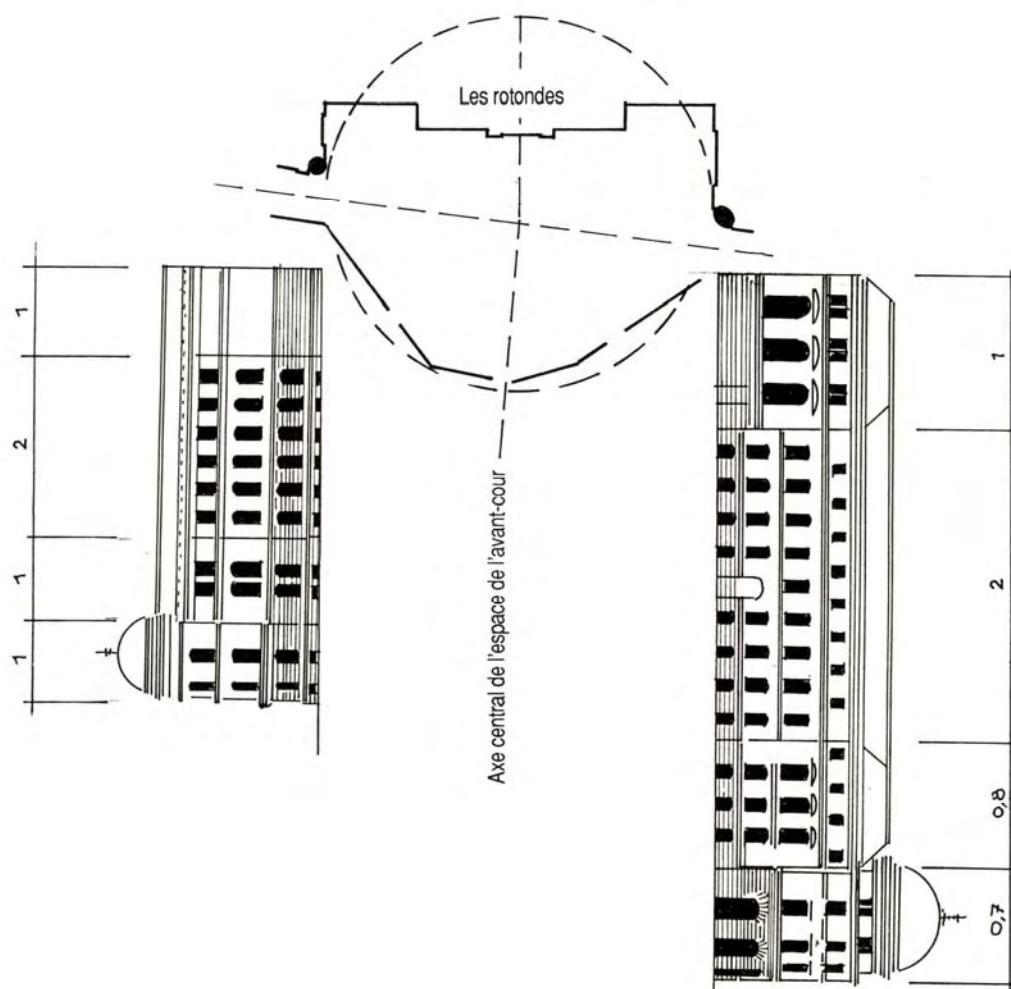


Figure 36 : La configuration « malheureusement » irrégulière

La maîtrise de l'apparence crée des conditions favorables à la multiplication des regards comme au comportement civil et social. De ce point de vue, l'espace de la place de la gare a « produit » des regards, de la civilité, de la mémoire. La maîtrise de l'apparence entre les deux espaces, la place-parvis et l'avant-cour est dans la complémentarité entre ces deux « foyers » de sociabilité. Chacun d'eux donne un rythme, une mesure, une forme à l'espace. Chacun met en relief une proposition, la « puissance », l'« espace public », et ces deux propositions se mettent en valeur l'une, l'autre. La hiérarchie de leurs effets architecturaux est lisible.

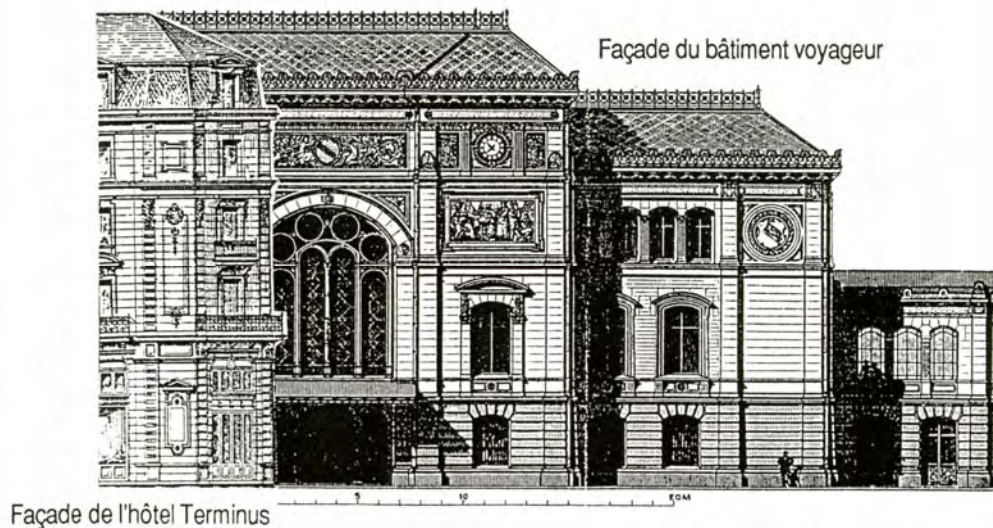


Figure 37 : Hiérarchie des effets architecturaux

«Comment obtenir une place qui fasse un effet artistique harmonieux si chaque architecte, dans sa suffisance, ne cherche qu'à éclipser les oeuvres voisines et à leur ravir leur effet ? Une telle attitude détruit inmanquablement l'impression d'ensemble d'une place ; de même, l'effet d'une grande scène dramatique serait anéanti si les comparses et les figurants voulaient se rendre plus importants que les protagonistes». <sup>116</sup>

Les formes, les styles, ne sont pour nous intéressants que du point de vue de l'histoire de l'architecture. La démarche de composition, parce qu'elle est toute entière fondée sur une intelligence visuelle, constitue l'héritage que nous devons revivifier en l'accordant aux pratiques et aux aspirations d'aujourd'hui.

## 8. De la composition monumentale à la décomposition fonctionnelle

*Deux conceptions juxtaposées : la conception de l'architecte et la conception de l'ingénieur*

Selon Marcel Poëte, le monument joue un rôle essentiel dans la composition urbaine. <sup>117</sup> Il caractérise le quartier, lui donne sa personnalité et commande plus ou moins le réseau de ses voies. A partir du XIX<sup>ème</sup> siècle, ce sont les ingénieurs qui raisonnent le tracé des voies du réseau de transport, les canaux et les chemins de fer, ainsi que le tracé des voies à l'intérieur de la ville. Leurs raisonnements sont fondés sur le mouvement et, comme l'indique Marcel Roncayolo au sujet du modèle haussmannien, « ils interprètent la ville comme un champ de forces, comme un lieu de mouvement, plutôt que comme un paysage ou lieu de vie ». <sup>118</sup> Les principes fondés sur le mouvement sont simplement juxtaposés aux principes de la composition urbaine.

Ni l'ingénieur, ni l'architecte ne sont en position de reposer le problème dans son ensemble. La séparation de l'aménagement entre les questions du génie civil et les questions architecturales entraîne la dissociation de la cohérence espace public entre espace bâti. La limite de l'un n'est plus la limite de l'autre. Le plan vertical privé et le plan horizontal public deviennent progressivement autonome jusqu'aux années 1990.

<sup>116</sup> C. Sitte, *op. cit.*

<sup>117</sup> *Introduction à l'Urbanisme*, Paris, Anthropos, 1967, p. 96

<sup>118</sup> *La ville est ses territoires*, Paris, Payot, 1985.

« Quand la place dans la ville, lieu de rencontre à l'écart de la circulation se change en carrefour et qu'en tant que lieu de rencontre elle est abandonnée, la vie urbaine se dégrade insensiblement et profondément, au bénéfice de l'espace abstrait, celui que parcourent les atomes de circulation ».<sup>119</sup>

Pendant ces années, ni l'espace de conception, ni l'espace de représentation des architectes et des ingénieurs ne sont compatibles. La projection zénithale et la cartographie de l'ingénieur sont appropriées à un espace de conception où l'on cherche moins à affecter des espaces qu'à laisser se déployer des forces, alors que la représentation en trois dimensions de l'architecte est appropriée à un espace de conception où la verticalité du corps est l'axe de référence de celui-ci. Dans un cas, élévation et scénographie sont l'accomplissement du plan. Dans l'autre, le plan est le moyen de modéliser les comportements. Cette différence provoque progressivement la rupture des compositions urbaines existantes.

### *Composition monumentale et régulation des transports*

En 1874, à Berlin, l'assemblée générale de l'Union des Associations d'Architectes et d'Ingénieurs Allemands vote une résolution sur la planification des villes. Ils veulent adapter la croissance, le développement à l'histoire toujours singulière de la ville. La résolution précise que le développement des communications doit naître des caractères spécifiques de celle-ci afin de réduire les croissances séparées ou latérales. Le rapport convenable entre le cadre bâti et les voies de circulation doit être cherché dans le respect des qualités de ce qui est déjà bâti.

1 – « La planification d'une extension de ville consiste pour l'essentiel à définir les directions fondamentales de tous les moyens de communication : routes, tramways à chevaux, chemin de fer à vapeur, canaux, qu'il faudra traiter de manière systématique, et, par conséquent, sur une vaste étendue ».

2 – « Dans un premier temps, le réseau des rues ne doit comporter que les axes principaux (en tenant compte, autant qu'il est possible, des chemins existants) et les voies secondaires dont le tracé est déterminé de manière certaine par les conditions locales. La division subséquente du terrain doit être entreprise au gré des besoins à court terme, ou bien laissée à l'initiative privée ».

3 – « La répartition des divers quartiers doit résulter du choix judicieux de leur situation et du respect d'autres facteurs caractéristiques. Elle n'est soumise qu'à une seule contrainte, qui est celle des règlements d'hygiène relatifs à l'industrie »<sup>120</sup>.

La conception du développement de la ville de Strasbourg est inspirée de l'aménagement des grandes villes d'Allemagne. Elle vise à créer « un lien spirituel entre le nouveau centre et le grand passé de la ville libre d'Empire ». La composition architecturale et urbaine est l'instrument adéquat pour faire apprécier les nouveaux lieux symboliques du pouvoir. L'objectif est de trouver le meilleur rapport entre les règles de composition qui conviennent au chemin de fer et à l'accueil et la régularisation des trajets piétons et hippomobiles.

Le premier aménagement de la place de la gare est le résultat de l'ambition impériale. Par la suite, cette ambition disparaît, elle est alors remplacée par des objectifs quantitatifs. En 1891, 1908, 1932, la régulation de la circulation et la multiplication des échanges ont fixé le modèle d'aménagement. Tous ces projets ont soumis le trajet du citoyen à un modèle de carrefour. L'efficacité technique l'emporte sur l'ambition d'accorder la régulation des circulations et les qualités visuelles et cénesthésiques de la composition urbaine. Le cadre de

<sup>119</sup> H. Lefebvre, *La production de l'espace*, Paris, Anthropos, 1974, p. 360.

<sup>120</sup> C. Sitte, *op. cit.*, p. 130.

fonctionnement domine le cadre d'usage. Dès lors, le cadre d'usage et le cadre de fonctionnement ne constituent plus les deux faces d'une même réalité. L'aménagement se périmé avec chaque nouveau point de vue sur la régulation des circulations.

La dépréciation du plan horizontal, du seul fait de la dépréciation du système de circulation, en réaction met en valeur la stabilité du plan vertical. D'une part, le bâti est tenu par les multiples choix et actes qui se sont succédé, techniques, sociaux, esthétiques, économiques. D'autre part, il est tenu par les représentations des habitants, leur attachement à un ordre sensible, des effets devenus familiers. Le plan vertical a acquis une valeur emblématique qui s'est renforcée de l'obsolescence des aménagements horizontaux successifs. Le front vertical est aujourd'hui pérenne. La place de la gare fait partie du patrimoine historique et architectural de la ville. Elle est devenue le cadre dont tout futur projet d'aménagement nouveau doit tenir compte.

Afin de mieux cerner les critères de qualité de la place comme service offert aux voyageurs, nous avons voulu comprendre les différences entre les aménagements qui se sont succédé du point de vue de leurs effets sur le cadre d'usage. Une meilleure connaissance de ces effets peut selon nous permettre de mieux fixer la manière d'évaluer les nouveaux aménagements.

### *Accueillir le voyageur et réguler les circulations (1883)*

Conrath a dessiné l'aménagement de la place de la gare en raisonnant le cadre d'usage. Le plus souvent le citadin se déplace à pied. Chacun des trajets est tracé pour l'effet perspectif que le cadre bâti produit lors de déplacements. Les autres modes de déplacement, cheval, fiacre, omnibus à cheval, tramway hippomobile permettent de relier les faubourgs. L'accueil du voyageur est mis en valeur par une cour ouverte séparée du carrefour en demi-étoile à cinq branches avec rond-point. Cette démarcation permet de mieux gérer les objectifs d'efficacité de la circulation et ceux de civilité.



Figure 38 : Accueillir le voyageur et réguler les circulations (1883)

L'accueil du voyageur est exalté par deux parterres fleuris et deux portes drapeaux très ouvragés qui sont aussi les premiers luminaires électriques. Leur grande hauteur (22 mètres) et leur ornementation massive, permettent d'une part de réduire le déséquilibre entre les dimensions de la place et les bâtiments qui l'entourent et d'autre part de valoriser les comportements d'accueil. La longueur de 130 mètres du bâtiment voyageur, les grandes baies ornées de vitraux, les portes drapeaux, les candélabres et les lampadaires d'éclairage public, les fleurs, magnifient le voyageur et les registres d'expression de l'accueil. Départ et arrivée sont célébrés avec la gravité qui convient. Les comportements sont solennisés par la mise à l'écart de toutes les fines pratiques.

L'implantation de la première station de tramway est conforme à cette conduite de conception. Elle est située en position centrale face au grand hall du bâtiment voyageur. Les usagers du tramway, peu nombreux, montent et descendent à la limite entre l'avant-cour et le rond point sur lequel convergent les cinq voies, rue de grande communication, rue à trafic normal, rue de desserte. Les deux lignes de tramway à cheval, parce qu'elles sont trop courtes, et qu'elles ne sont pas assez rapides, mettent en valeur le piéton et la marche. Celui-ci monte, descend, librement selon ses intérêts, les rencontres, ses motivations.

### *Réguler voitures et tramways (1891, 1908)*

Le nouvel aménagement de la place ne vise plus à mettre en valeur le voyageur, ni à accorder directions, effets perspectifs et composition urbaine. La place est devenue un carrefour. L'ambition est de réguler la circulation des voitures et des tramways. Le boulevard n'assure plus la continuité entre l'accueil des voyageurs et les différentes directions. Il longe de la même manière les façades des bâtiments de la gare et celle des hôtels. L'aménagement de la place est le produit d'un modèle de circulation. Celui-ci vise à réduire les croisements à, spécialiser les flux, à assurer la continuité fonctionnelle train tramway, par l'implantation de deux stations placées au pied du bâtiment voyageur.

Cette conception « mécaniste » subordonne le voyageur et le piéton au système de circulation. Les déplacements, les vues ne sont plus pensés en fonction de la composition urbaine. Ce sont les fines pratiques qui sont privilégiées. Le raisonnement sur la régulation des circulations domine le raisonnement sur l'usage. L'espace de la place est défait, les circulations produisent du « décor ». Il ne reste au concepteur que la possibilité de remplir avec du végétal la surface délimitée par le système des voies. Les plantations sont multipliées et tendent à produire au centre de la composition urbaine un paysage naturaliste. Ce nouveau paysage instaure un conflit avec le registre esthétique de la gare, idéal et monumental. Le curieux et le banal sont substitués à la puissance. Ce déclin est confirmé par la position des deux stations de tramway. Elles sont placées au ras de la façade du bâtiment voyageurs avec comme l'écrivait Camillus Sitter pour la place de l'Hôtel de ville de Vienne « une insistance qui offense la sensibilité ».

Neuf ans plus tard le tramway électrique remplace le tramway à chevaux. Les performances de cette nouvelle technique, une vitesse de 12 km/h en ville, un temps d'attente très court, une bonne esthétique du matériel, un bon confort, font son succès. En 1908, quatre lignes de tramway prennent leur départ devant la gare. La direction des six lignes, les rayons de courbure, les changements de voies, les croisements obliques ou perpendiculaires, ont imposé de nouvelles séquences visuelles, de nouveaux points de vue sur le cadre bâti et sur le végétal. Les vues imposées par le carrefour et par les lignes de tramway ont modifié les lectures et l'interprétation du cadre bâti. Dès lors l'espace de la place dépend moins de la composition urbaine et de la civilité que de la continuité de la voirie et de la multiplicité des projets.<sup>121</sup>



Figure 39 : Voitures et tramways 1891

---

<sup>121</sup> Si le chemin de fer était associé aux idées de puissance et de rapidité, l'imaginaire électrique était associé aux idées de diffusion et de liberté individuelle. Lewis Mumford, *Technique et civilisation*, Paris, Seuil, , 1980.

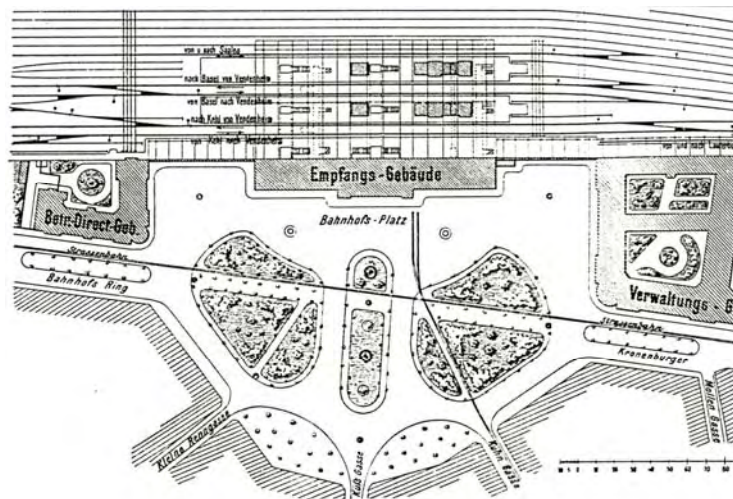
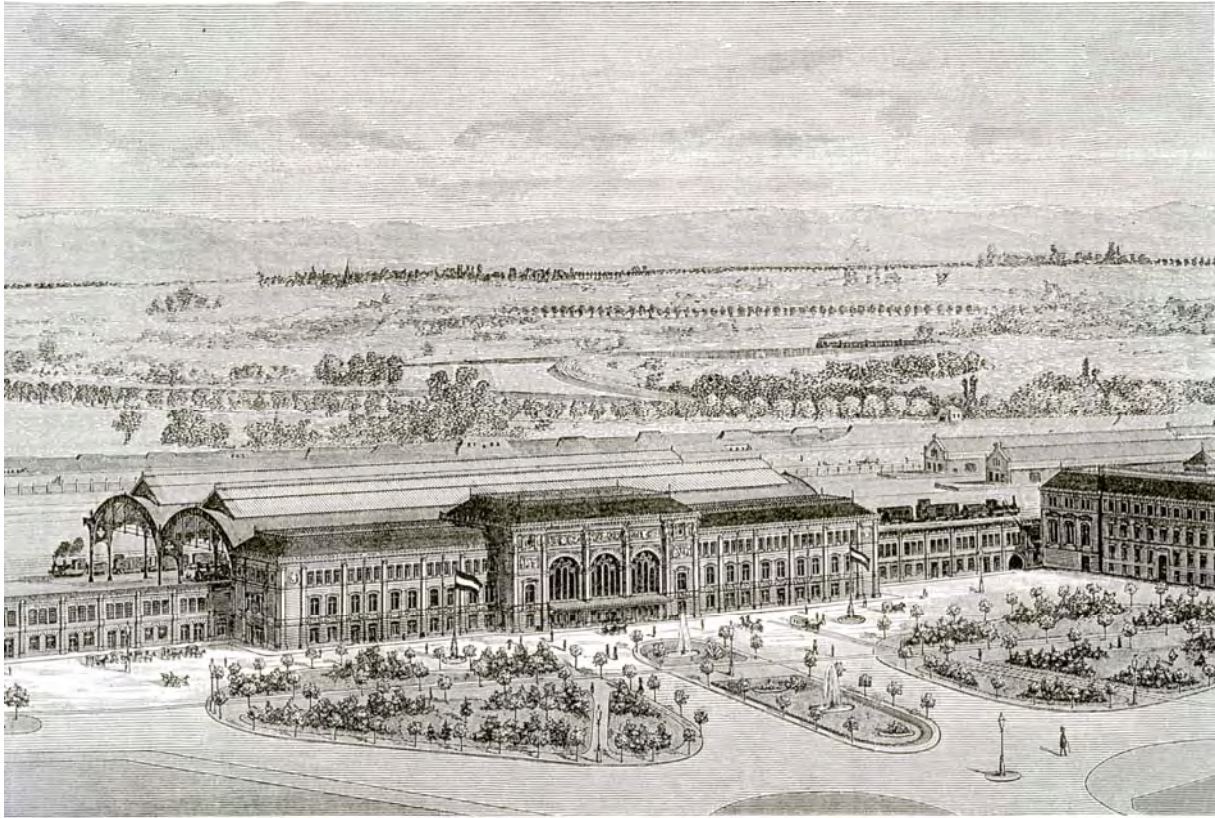


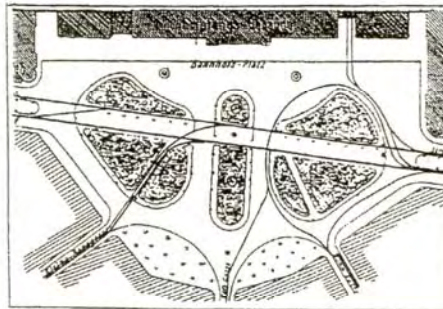
Fig. 391. Der Bahnhofplatz.

Figure 40 : Strassburg und seine Bauten  
Verlag Von Karl J. TRUBNER Strassburg





1891 - 1908 - Réguler voitures et tramways



4 lignes de tramway à franchir

3 lignes de tramway à franchir

4 lignes de tramway à franchir

Strassburg und seine Bauten  
Verlag Von Karl J. TRUBNER Strassburg 1894

Figure 41 : Réguler voitures et tramways 1891 – 1908

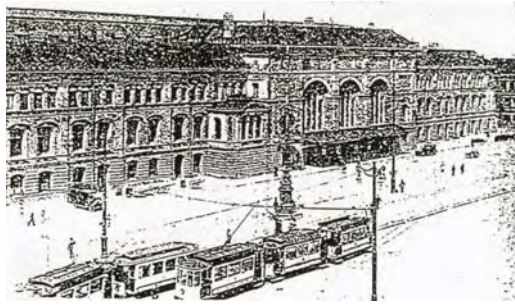


Figure 42 : Place de la gare vers 1900



Figure 43 : 1, place de la gare vers 1910



Figure 44 : Place de la gare vers 1900



Figure 45 : Place de la gare vers 1908



Figure 46 : Place de la gare vers 1905



Figure 47 : Place de la gare vers 1910

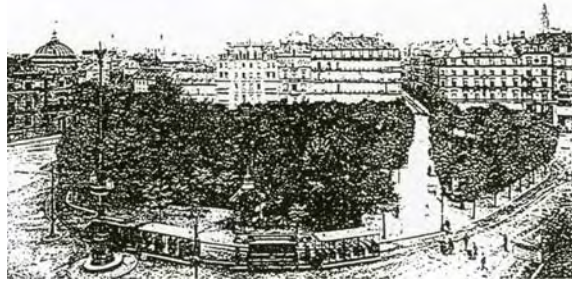


Figure 48 : Place de la gare vers 1910

### *L'ajustement des voitures aux tramways (1932)*

Une conduite de conception s'impose parce que ses résultats se mesurent et qu'ils apparaissent à ce moment là indiscutables, d'abord aux yeux des professionnels de l'aménagement, puis selon les circonstances aux yeux des utilisateurs. Une performance nouvelle fait oublier les précédentes ainsi que les représentations qu'elles faisaient naître.

Depuis 1891, les raisonnements sur la place de la gare ont changé, ils sont devenus abstraits. Celle-ci était interprétée comme un paysage bâti, un lieu de civilité, elle est interprétée comme un champ de force, un lieu de mouvement. L'efficacité des performances mécaniques est devenue la préoccupation majeure, elle a remplacé le plaisir du trajet pédestre. Le mouvement mécanique impose une réduction des frottements, des croisements, une réduction des contacts corporels. Le déploiement des forces mécanique condamne à un repliement des corps. Le fonctionnement remplace l'usage. L'ordre des circulations l'emporte sur la stimulation du séjour.



Figure 49 : L'ajustement des voitures aux tramways (1932)

Ce nouvel aménagement est l'aboutissement des deux précédents. Depuis 1912, les ingénieurs cherchaient à rationaliser le tracé des lignes de tramway et à construire les services nécessaires aux différents modes de transport. En 1932, ils vont pouvoir coordonner le tracé des lignes de tramway avec celui de la voirie. Voitures et tramways se déplaceront selon un

même tracé. Cette approche unitaire et globale de la voirie et du réseau tramway vise à améliorer la productivité et l'efficacité de l'aménagement. Cette conception est bien sur indifférente à la composition urbaine. Les véhicules et les tramways circulent au pied du bâtiment voyageur et à distance des façades des hôtels. Ce circuit délimite un rond-point occupé par trois zones de stationnement.

S'il nous est possible à partir des documents de déchiffrer la pensée "mécaniste" qui préside à la conception, il nous est impossible de retrouver les réactions des usagers. Ce que nous pouvons supposer, ce sont les conséquences du privilège accordé au mouvement mécanique. Il a dû durcir les représentations du paysage bâti et ouvrir sur d'autres représentations, comme celles qui sont attachées à la singularité des moyens de transport. Il nous a donc paru important d'associer à la description de l'aménagement, des extraits de l'approche de Pierre Sansot de son livre *la Poétique de la ville*<sup>122</sup>.

La place carrefour :

« Un carrefour apparaît toujours inconsciemment, pour le piéton, comme un lieu où tout s'envole, chapeaux, journaux, conversations, rendez-vous '...)' »

« A la différence de la place monumentale fermée, il apparaît comme une négation de la ville. Dans ses excès, il ne demeure pas indifférent et il met en branle l'imaginaire. C'est un lieu où l'on ne peut pas demeurer, où il y a danger à demeurer ».

« (...) le carrefour violent par la crudité de sa lumière, par la brutalité de son bruit, par la discontinuité des passages défendus puis exigés d'une façon irrépessible ».

« En un sens le carrefour s'accorde à la ville moderne. Il en épouse la simplicité, les angles droits, il vit selon une allure discontinue et syncopée (...) Mais, en même temps, le carrefour nie la ville de deux façons. D'une part, (...) une circulation trop intense et trop rapide ne permet pas aux êtres de se connaître et de se reconnaître (...) D'autre part, l'automobiliste s'enferme dans son véhicule, même lorsqu'il stationne devant un feu (...) Il ne voit pas les hommes mais d'autres véhicules ».



Figure 50 : La place carrefour, taxi, tramway, car

Un pavillon-abri de 75 mètres de longueur est posé en face du bâtiment voyageur, devant les espaces de stationnement, à l'intérieur du tracé circulaire des lignes de tramway et de la voirie. Ce pavillon comprend deux petits bâtiments isolés, l'un est réservé aux tramways et aux autobus, l'autre est un syndicat d'initiative.

<sup>122</sup> Klincksieck, Paris, 1973.

Le pavillon-abri :

« On remarquait (...), sur de telles places, des sortes de casemates ou les usagers attendaient leur tramway ou leur autobus (...) l'abri même sommaire reçoit une double signification de symbole et de signe. De symbole, car il est un refuge, (...), contre la pluie, le vent, le soleil mais, déjà, à ce simple niveau, nous dépassons "l'instrumental". Les usagers le perçoivent comme un symbole de la Nécessité, du Travail qui se fait contre vents et marées, à travers les saisons et les ans ».

« Situées à un carrefour, nous croyons percevoir une autre dimension. Elles ne protégeaient pas seulement l'usager contre les intempéries, elles lui permettaient de ne pas se laisser emporter par le flot de la circulation ».

« Une fonction de signe également. Elles désignaient le carrefour comme le lien où l'on a quelque chance de trouver "une bonne ligne" pour se rendre à l'autre extrémité de la ville. C'est pourquoi, bien que laides, elles favorisaient une bonne perception de la ville ».

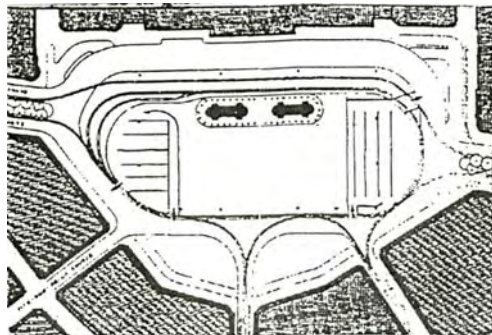


Figure 51 : Le pavillon-abri

L'abri est l'antidote au carrefour, c'est un refuge. Il a par son rôle, un caractère de nécessité qui ne lui permet pas d'émouvoir. Outre sa fonction principale, chaque bâtiment comprend des services annexes. Le bâtiment sud, en complément des guichets spécialisés, contient les locaux nécessaires à la C.T.S. Le bâtiment nord en complément du pavillon de tourisme, contient les locaux nécessaires aux voyageurs, journaux, buvette, W.C. publics.

Le kiosque à journaux :

« Le symbolisme du kiosque à journaux nous paraît incontestable et ce n'est pas par hasard qu'on le rencontre dans de telles places comme on le retrouve aussi dans les halls de gare ».

## 9. Les projets qui fixent de nouveaux principes architectoniques

« Nul ne s'apercevait, devant une masse délicatement allégée, et d'apparence si simple, d'être conduit à une sorte de bonheur par des courbures insensibles, par des inflexions infimes et toutes-puissantes, et par ces profondes combinaisons du régulier et de l'irrégulier qu'il avait introduites et cachées, et rendues aussi impérieuses qu'elles étaient indéfinissables. Elles faisaient le mouvant spectateur, docile à leur présence invisible, passer de vision en vision, et de grands silences aux murmures du plaisir, à mesure qu'il s'avavançait, se reculait, se rapprochait encore, et qu'il errait dans le rayon de l'œuvre, mû par elle-même, et le jouet de la seule admiration. Il faut, disait cet homme

de Mégare, que mon temple meuve les hommes comme le meut l'objet aimé »<sup>123</sup>.

### *Immobilité dignifiée et mobilité dignifiée*

Pour un souverain, le rôle d'une composition architecturale est de proclamer la grandeur de sa politique. Les souverains, qu'ils soient allemands ou français, ont besoin de compositions architecturales admirables pour fonder leur autorité. La composition de la place de la gare, première des grandes compositions monumentales strasbourgeoises a pour fin de proclamer la puissance politique et la fécondité économique de l'Empire allemand. Les principes architectoniques qui fondent chacune des grandes compositions, gare, université, hôpital, palais, sont les mêmes ; un ordre Gothico-Renaissance, des proportions unificatrices ainsi que des corrélations entre les parties. Ces compositions impériales ont pour but d'activer un sentiment de respect ou encore d'accompagner un sentiment d'admiration.

Pour un architecte, qu'il soit allemand ou français, le monumental est une catégorie esthétique qui désigne les opérations de conception qui produisent une « atmosphère effective » de grandeur et de majesté. Depuis la Renaissance, les architectes admirent l'antiquité romaine. A Rome, les architectes de toute l'Europe ont la possibilité d'analyser la grandeur des compositions axées antiques, thermes, basiliques, amphithéâtres, cirques. Les modèles les plus remarquables font régulièrement l'objet de descriptions et d'analyses. Ce sont ces interprétations qui les actualisent et construisent le « modèle-échelle » qui convient aux puissances temporelle et spirituelle du moment. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, les architectes qui travaillent sur la question de la monumentalité ont isolé les principales opérations de conception qui produisent un effet de majesté et de grandeur :

- amplification de l'effet de masse bâti par rapport au vide de la composition,
- amplification des dimensions de l'appareil de pierres des murs,
- amplification des arcs, des moulures, des claveaux qui dessinent les ouvertures,
- amplification des lignes qui dessinent les parties.

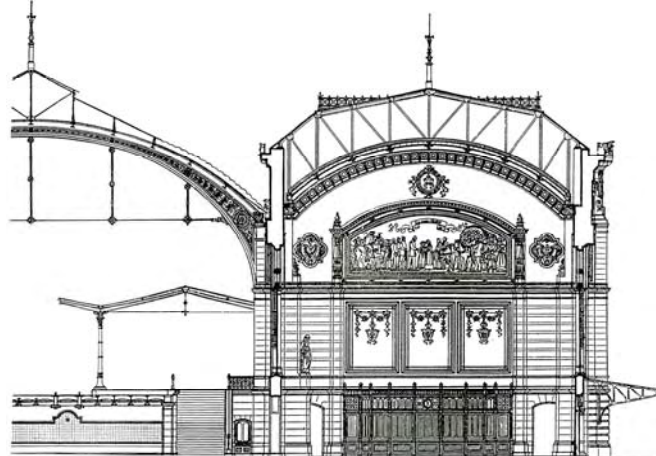


Figure 52 : le hall, vestibule d'entrée, affirmation de la puissance

Selon Quatremère de Quincy,

« La grandeur est une des principales causes de la valeur et de l'effet en architecture. La raison en est que le plus grand nombre des impressions produites par cet art tient au sentiment de l'admiration. Or il est de l'intérêt de l'homme d'admirer la grandeur dont l'idée se joint toujours dans son esprit à celles de puissance et de forces (...). A côté de cette grandeur quantitative, physique dont l'architecture ne peut pas toujours disposer, il

<sup>123</sup> Paul Valéry, *Eupalinos ou l'Architecte*, Paris, Gallimard, 1975.

en est une autre (que l'architecte) doit toujours être en son pouvoir de rendre sensible, c'est celle qui résulte de la solidité, non pas seulement réelle, mais apparente de la construction, car la solidité suffisante ne suffit pas, il faut qu'il y ait du trop pour qu'il y en ait assez dans l'opinion. Le trop est pour elle le garant de la durée des édifices, et, sans cette garantie, point d'idée de la grandeur »<sup>124</sup>.

Pour l'usager, le sentiment de grandeur et de majesté, est produit d'une part par les informations qui proviennent de la composition architecturale bâtie et qui sont relayées par les sens, d'autre part par une information d'origine interne qui identifie sa position, ses postures, ses gestes, sa pensée. Les fonctions d'identification et de localisation sont distinctes. Les opérations de perception, d'analyses du caractère des formes au moyen des qualités sensorielles ne peuvent produire d'émotions puissantes, que si des caractères sont confortés par les informations d'origine interne. Les deux systèmes ont besoin d'être articulés. Lorsqu'ils ne le sont plus, comme lorsqu'une composition se défait et que le dessin d'un carrefour est substitué à une composition urbaine, l'efficacité remplace le sentiment de grandeur et de majesté. Tous les dix ans, 1883, 1891, 1901, 1908, 1910, l'écart entre les opérations de perception et les informations d'origine interne s'élargit. Le plan vertical matérialise une composition, des rythmes, des proportions qui n'ont plus de correspondance avec le plan horizontal. Le premier signifie la permanence de la grandeur d'une composition urbaine datée, alors que le second signifie qu'aujourd'hui l'échange prime sur l'usage. En 1932, le projet de carrefour, parce qu'il est fondé par des raisonnements qui portent sur l'unification des flux et des mouvements, ruine la composition de la place de la gare en inversant la subordination plan vertical | plan horizontal. Le plan vertical devient incongru.

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les architectes, à la suite du groupe De Stijl, ont abandonné la syntaxe classique avec le point de vue perspectif qui était à l'origine du sentiment de majesté et de grandeur impériales. Ils se sont impliqués dans l'exploration de nouvelles syntaxes que la décomposition partielle ou totale du « bloc perspectif » rendait possible. Le travail de démontage de l'unité perspective en combinaisons de plans a permis d'accroître l'autonomie du rôle que chacun joue par rapport au tout. Il en résulte une plus grande liberté de conception que ce soit du point de vue de la nécessité, de la commodité, ou de la beauté. Dès qu'un plan est dans un rapport de complémentarité vis à vis des autres, il offre au concepteur des possibilités plus larges de significations. La conception architectonique « moderne » convient aux programmes complexes et en évolution, tandis qu'à l'inverse le bloc perspectif classique parce qu'il distinguait les éléments de la composition pour magnifier le tout convenait à des programmes autoritaires et stables. Comme l'a écrit Bruno Zevi<sup>125</sup>, la composition architecturale moderne réside dans les pourquoi. Cette nouvelle démarche de conception fixe que l'architecte doit s'interroger sur les raisons qui justifient un dispositif spatial comme il doit s'interroger sur les raisons qui justifient une attitude de conception. La recherche du pourquoi implique premièrement de refuser d'obéir à priori à des lois de symétrie et de perspective, puis deuxièmement de construire de nouvelles hypothèses et de les vérifier.

Cette conception architectonique nouvelle permet au concepteur d'explorer des accords entre la psychologie de l'usager et l'espace d'enveloppement. La gare est à la croisée de plusieurs logiques, une logique de voyage, une logique de services, une logique de confort et d'identité. Chacune de ces logiques ouvre sur des problèmes de commodité, de pratiques, de manières d'agir complexes. La logique de voyage impose que l'espace architectural participe à rendre lisible les actions successives afin d'anticiper et de réduire l'anxiété du voyageur. La logique de services impose que ceux-ci, librairies, restaurants, boutiques, soient spatialisés selon des dispositifs qui laissent l'usager libre de composer son projet personnel. La logique

---

<sup>124</sup> Notice sur Chalgrin, in *Histoire de l'Architecture classique en France*, tome V, Paris, 1953, p. 249.

<sup>125</sup> *Langage moderne de l'architecture*, Paris, Pocket, 1991.

de confort et d'identité impose que la performance des dispositifs soit coordonnée avec l'identité locale et avec la liberté des projets et des trajets de l'utilisateur.

La spatialisation de ces différentes logiques se réfère à un même principe, la créativité de l'utilisateur, son habilité à utiliser l'espace comme son habilité à utiliser le temps. C'est en reconnaissant sa créativité qu'il devient possible de le convaincre de son intérêt à se conformer à certains comportements.

Pour Merce Cunningham (1980),

« Dans le ballet classique tel qu'on me l'a enseigné, et même en danse moderne lorsque j'y ai travaillé, l'espace était toujours conçu en terme de « perspective de scène », c'est-à-dire orienté frontalement face aux spectateurs. Que se passe-t-il si, comme c'est le cas dans ce que je fais, vous décidez que tout endroit de la scène est également intéressant ? Jusqu'alors, le centre d'un espace donné en était le point le plus important, le centre d'intérêt ... J'ai donc choisi d'ouvrir l'espace, de le considérer en tout point égal, chaque endroit, occupé ou non par quelqu'un devenant aussi important que n'importe quel autre... ».

Et pour Goethe,

« On penserait que l'architecture en tant qu'art plastique s'adresse uniquement à l'œil. Au contraire, elle devrait principalement s'adresser au sens de la locomotion du corps humain (...). Lorsqu'en dansant nous nous mouvons suivant des règles établies, nous ressentons une sensation plaisante. Cette même sensation devrait être suscitée chez la personne qui est conduite les yeux bandés à travers une maison bien construite. Ceci exige que soit respectée la difficile et complexe doctrine des proportions qui confère au bâtiment et à ses différentes parties leur caractère ».

*D'une rhétorique monumentale à une rhétorique de l'usage*

Une composition architecturale ne prend de valeur que comme contrepartie stabilisante de la mobilité et du séjour sans règles. La composition monumentale classique fixait que les entrées et les sorties devaient être intégrées par les signes, les proportions, les rythmes, aux signes de la souveraineté. Celle-ci, devenue obsolète, a laissé la place à une rhétorique de l'usage. Les flux, la mobilité, les cheminements se sont substitués à la composition classique. Le processus s'est inversé et a conduit à explorer le fonctionnement de la perception afin de faire de la vision et de la mobilité un guide. Les concepteurs sont confrontés à la recherche de l'attitude de conception et du dispositif qui produirait le plaisir susceptible d'enrichir locomotion et séjour.

*Multipliation des mobilités nécessaires aux voyageurs (1883-1984)*

En 1883, le voyageur, après avoir traversé la place à pied ou en voiture, accédait au « hall-vestibule » situé au centre de la composition. Dans le hall, à droite (Nord) sont installés les guichets, à gauche (Sud) le dépôt des bagages, au centre le souterrain qui permet d'accéder aux quais à l'étage supérieur. Aux niveaux des quais dans la partie droite (Nord) du bâtiment principal sont localisés les salles d'attentes de troisième, seconde, première classe. Dans la partie gauche (Sud) sont localisés les salons de réception de l'Empereur et de l'Impératrice ainsi que des bureaux. L'édifice de pierre prend le sens d'un vestibule alors que l'édifice de métal prend le sens d'une « halle-garage ». Le premier est une séquence d'entrée ou l'espace attente prend le sens et la forme du salon, alors que le second qui est attaché au réseau ferré attribue à l'espace attente le sens et la forme d'une cabine. Les arrivées sont régulées par un second tunnel qui conduit le voyageur jusqu'à la salle des bagages puis sur la place sans croiser le flux départ.

- En 1990, les guichets de bois situés à droite du souterrain d'accès aux quais sont



remplacés par une salle des guichets toujours localisés à droite. Le souterrain des arrivées est utilisé pour le service des bagages et deux nouveaux souterrains sont percés plus au Sud pour l'arrivée des voyageurs et des bagages.

- En 1923, une salle des bagages supplémentaire est créée à droite du vestibule d'entrée. La salle des guichets est agrandie et une nouvelle salle est créée sur la gauche de l'entrée.

- En 1947, le hall arrivée est démoli et remplacé par une construction de grès rose surmontée d'une voûte en béton et de pavés de verre. L'architecture des galeries est recouverte d'un décor, faux-plafond et motifs.

- En 1965, les salles d'attentes sont recoupées sur deux niveaux puis décorées d'un faux-plafond afin d'installer un restaurant. A cette date, il ne reste à l'intérieur plus rien de visible de l'architecture d'origine.

- En 1984, d'une part le programme de rénovation de la gare de Strasbourg est engagé, d'autre part la gare est inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. La salle des guichets est modernisée et étendue sur la place, en avant de la façade.

### *Restructuration de la place de la gare et création de la galerie marchande et du parking (1979)*

#### Accueillir le voyageur et réguler les circulations

Cet aménagement reprend du projet Conrath de 1883, la continuité des boulevards et la distinction entre la cour de la gare et la place-parvis. Mais chacun des sous-espaces est enfermé dans son efficacité. Le flux automobile du boulevard est protégé et infranchissable par les piétons. La cour de la gare est entièrement rationalisée. Elle est le produit d'une réflexion sur la meilleure solution pour combiner les normes de circulation et les normes de stationnement entre elles. La place parvis est conçue avec des qualités de jardin et de circulations piétonnes indifférentes aux autres espaces de la place. De ce point de vue, cet aménagement s'apparente aux projets de 1891 et de 1908. La conduite de conception se manifeste par une absence de continuité entre les espaces et les temporalités jardin, circulation, stationnement. L'espace est fractionné et spécialisé pour donner la priorité à la circulation automobile.

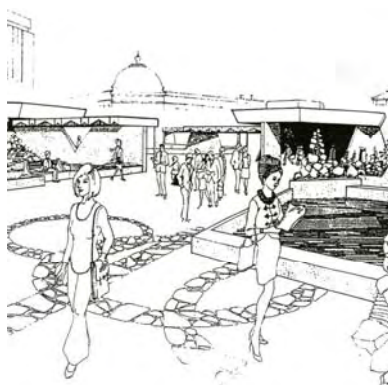


Figure 53 : Vision imaginée  
document inédit de P. Moreau, Architecte



Figure 54 : Vision réelle  
document inédit de P. Moreau, Architecte

### Le passage souterrain, la galerie marchande et le flux piéton

Le flux piéton est totalement sécurisé par le passage sous la place. La galerie prolonge le hall d'arrivée en direction de la rue du Maire Kuss et de la petite rue de la Course. Elle est située sur le côté de la place afin de permettre le passage d'une future ligne de métro et d'y accéder. Six unités d'accès assurent la fréquentation de la galerie.

- Deux sont situées dans le prolongement du hall d'arrivée.
- Deux sont situées à l'intérieur et de l'autre côté de la cour de la gare et permettent l'accès aux édicules C.T.S et Office du Tourisme.
- Deux sont situées de l'autre côté de la circulation automobile dans la partie de la place traitée en espace vert et dans la continuité des trois rues qui débouchent sur la place.

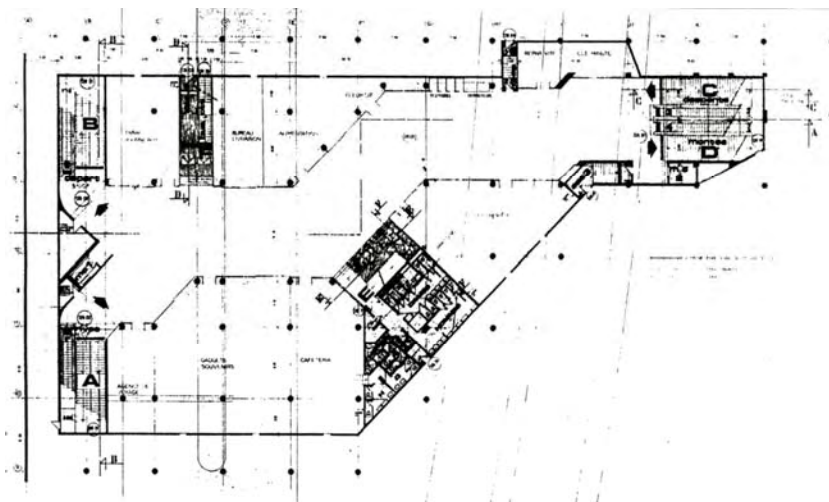


Figure 55 : Galerie marchande  
Document inédit de P. Moreau, Architecte

### Le parking souterrain

Au sous-sol le parking de 650 places environ s'inscrit dans les limites de la place de la gare. Les voies de circulation qui distribuent ces emplacements de stationnement sont perpendiculaires à la façade. Il est composé de deux parties interconnectées entre elles de part et d'autre de la galerie souterraine avec des voies d'accès et de sorties distinctes.



Figure 56 : Parking souterrain  
Document inédit de P. Moreau, Architecte

*Restructuration de la place de la gare*

Création de la station de tramway souterraine et de la galerie à l'En-verre (1994)

L'ensemble du projet s'ordonne à partir de la galerie à l'En-verre creusée longitudinalement devant la gare et couverte de vitrage. Cette galerie a deux niveaux, l'un au niveau du parking actuel (- 3.5 m), l'autre à - 7.5 m distribue comme un vestibule les pièces d'une maison, l'ensemble des fonctions « mécaniques de la place dont la station de tramway, par une batterie d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques ou fixes. Cette galerie à l'En-verre, vaste volume long de 120 m et haut de 7.5 m, comporte un niveau de desserte du parking. Elle enjambe le volume de la station du tramway et lui donne de la sorte l'ampleur souhaitable et l'éclairage naturel. De ce fait, le volume de la station et celui de la galerie à l'En-verre sont très intégrés et le jeu des passerelles qui les traversent permet une mise en scène des flux de voyageurs, une diversité des points de vue et une animation de l'ensemble de cet espace.<sup>126</sup>

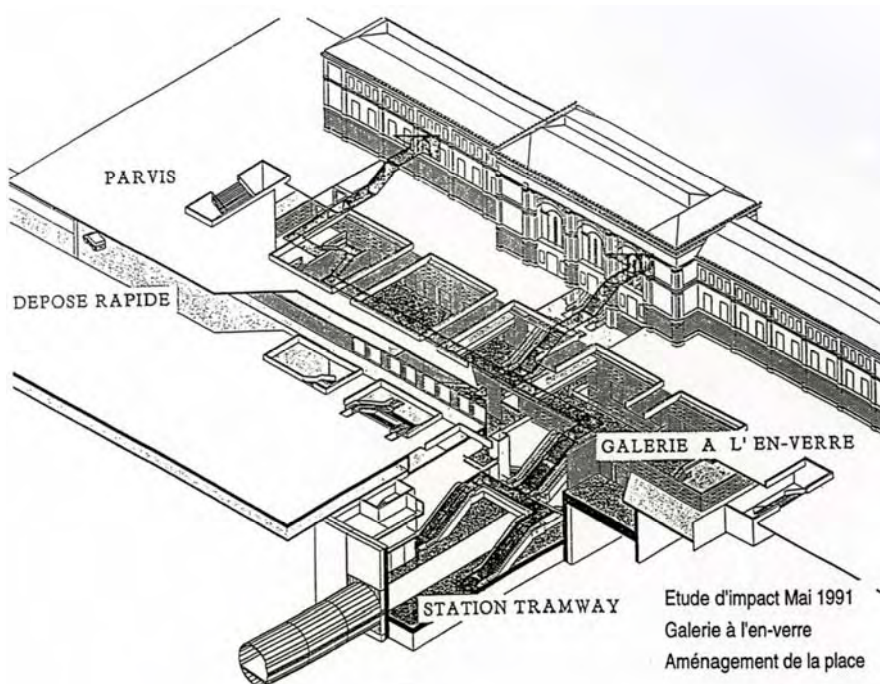


Figure 57 : La galerie à l'En-verre

<sup>126</sup> Extrait de l'Etude d'impact de la galerie à l'En-verre – mai 1991.

La galerie à l'En-verre s'interpose entre la place et la gare et n'autorise l'accès au hall de départ que par deux passerelles centrales. Les déplacements vers la Poste et le Buffet de la Gare sont rendus difficiles par l'étroitesse du passage<sup>127</sup>.

#### *Restructuration de la place de la gare et création du hall des transports (2004)*

Les principes retenus par la CUS et par la SNCF sont :

- le regroupement de l'ensemble de l'offre de transports publics au plus près de la gare afin de constituer un pôle d'échange intermodal privilégiant les transports en commun et les moyens de transports alternatifs. La requalification de la place de la gare et la création d'un espace plus ouvert sur le quartier et sur la ville.
- l'agrandissement de la gare au moyen d'interventions sur le bâtiment voyageurs. Un nouveau hall et un nouveau souterrain sont créés à la place du buffet actuel. Le buffet de la gare fonctionne sur deux niveaux accessibles soit depuis le rez-de-chaussée, soit depuis le quai. Le bâtiment voyageur dispose de trois halls qui permettent les départs et les arrivées. Les billetteries sont implantées de part et d'autre du bâtiment, la Poste est déplacée. La façade est restaurée, redevient symétrique et devient le support d'une verrière appliquée qui se développe sur 120 m de long, 20 m de profondeur, 23 m de hauteur. L'ensemble forme un hall de transport de 2000 m<sup>2</sup> qui double la surface de circulation existante et permet de relier l'ensemble des modes de transports.

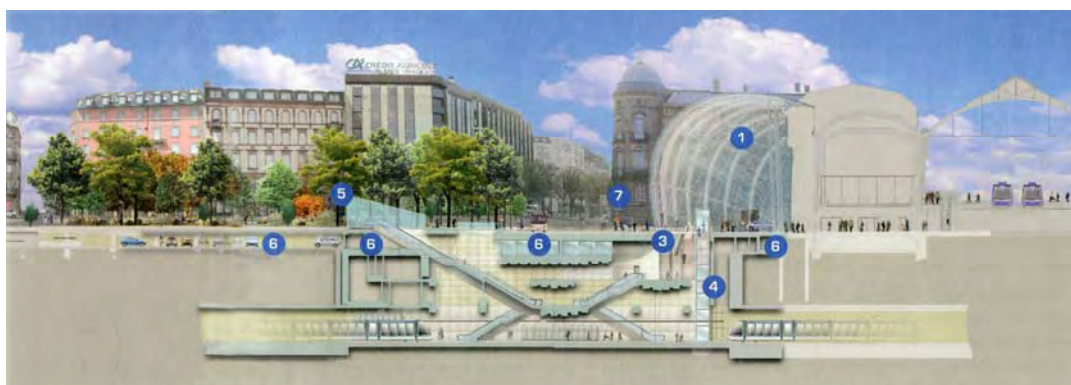


Figure 58 : Coupe et élévation sur la place



<sup>127</sup> Les dysfonctionnements de la galerie à l'En-verre – enquête publique du 4 octobre au 17 novembre 2004.

Figure 59 : Cheminements extérieurs



Figure 60 : Cheminements intérieurs

## 10. Les temporalités des formes de la place de la gare de Strasbourg 1875 - 2005

L'analyse a permis de distinguer deux formes fondamentales de temporalité :

- la temporalité des *tactiques* de projets ;
- la temporalité des *stratégies* de projet.

### *Stratégie d'aménagement et tactique d'aménagement*

De 1883 à 2005, dix projets d'aménagement se sont succédés. La comparaison entre les aménagements permet de faire apparaître les différences entre les conduites de conception et les objectifs qu'elles visaient. Soit le concepteur s'attache à l'amélioration du cadre de fonctionnement comme la réduction du nombre de croisement. Soit le concepteur repose la question des rapports entre cadre d'usage et cadre de fonctionnement. Dans le premier cas le concepteur est un « tacticien », dans le second c'est un stratège<sup>128</sup>.

Les notions de « stratège » et de « tacticien » mettent en valeur les différences dans la façon de se représenter le citadin et les usages. Pour le tacticien, il est soumis à l'amélioration des performances d'un dispositif existant. Pour le stratège, il est le moteur de l'innovation. Les aménagements de la place de 1891, 1908, 1932, relèvent d'une attitude de conception tacticienne, alors que les aménagements de 1886, 1979, 1994, 2004 relèvent d'une attitude stratégique ».

Par l'étude des modalités de la mise au présent des aménagements antérieurs, nous pouvons apprécier l'ambition de l'attitude de conception comme nous pouvons apprécier la doctrine qui la fonde : de 1891 à 1979, la conception de l'aménagement a été dominée par une approche mécaniste. Depuis cette date, nous pouvons lire une nouvelle ambition, penser l'espace et ses qualités sensibles comme des éléments structurants de la perception et invitation à agir. Le parti d'élargir l'espace public au sous-sol, afin de dégager la place, impose une attitude de conception nouvelle. Si dans le projet de 1979, le pouvoir moteur des perceptions n'est pas convaincant, c'est dans la mesure où cette attitude de conception veut limiter la standardisation des comportements pour explorer le pouvoir moteur des qualités visuelles et cénesthésiques. Ses objectifs sont de même nature que ceux de la piétonisation,

<sup>128</sup> P. Flichy, *L'innovation technique*, Paris, La Découverte, 1995.

redonner au citoyen une plus large liberté de mouvement et de perception. Le développement de « l'appropriation » et de « l'expérience émotionnelle de l'espace » ouvre sur la possibilité d'accorder composition architecturale et urbaine existante et nouveaux cadres de fonctionnement et d'usage.

Les réflexions préparatoires au concours de 1990 précisent l'angle nouveau sous lequel le cadre de référence est regardé. La qualité d'usage et de fonctionnement appropriée ne naîtra pas de la restauration d'aménagements anciens mais de la recherche d'une synthèse entre les nouveaux problèmes fonctionnels et de nouvelles possibilités d'usage.

L'ambition est de « restaurer le rôle de lieu d'accueil, de lieu d'arrivée et de lieu de représentation de la ville », d'éliminer « le morcellement de l'espace », d'intégrer « l'ensemble des fonctions transports ». La place ne doit plus être un champ de force. La qualité de l'usage doit permettre de restaurer le processus d'identification avec la composition urbaine.

Cette problématique est en rupture avec les précédentes. Elle prend le parti de la mise en scène de la vie quotidienne. Elle cherche à accorder l'équilibre de la composition urbaine et les performances de l'inter modalité. Actions et émotions doivent redevenir complémentaires. La place doit être de nouveau régie par un « droit de regard » et un « droit d'accès ». La marche à pied est privilégiée pour sa capacité à relier tous les autres modes de déplacement. La marche à pied est à l'origine d'un renouvellement du « droit d'accès » et du « droit de regard ».

### III. Le tramway, facteur du développement urbain à Lyon

Pierre Bost, François Tran

#### 1. Le tram, d'un mode de déplacement au projet urbain

C'est d'abord dans le cadre de l'élaboration du Plan des Déplacements Urbains à Lyon en 1997 que la décision de mettre en place un réseau de tramways a été prise.

Face au constat des inconvénients (pollution, congestion, croissance économique du cœur de ville ralentie au bénéfice des centres commerciaux de la périphérie, chute de clientèle pour le réseau de surface des transports en commun englué dans la circulation automobile) dus à l'augmentation des déplacements en automobile, le SYTRAL (Syndicat des Transports de l'Agglomération lyonnaise) a envisagé trois scénarios.<sup>129</sup>

- le premier privilégiait l'extension du métro mais cette solution présentait le désavantage de générer une demande de déplacements automobiles plus importante et compte tenu de son coût, ne pouvait qu'être limitée.

- le second proposait de porter l'effort sur le réseau de transports en commun de surface en mettant en place un réseau de « lignes fortes » avec un niveau de service garanti en gelant les capacités de voiries pénétrantes pour l'automobile et en ne créant plus de places de stationnement.

- le troisième scénario s'est efforcé de mettre en cohérence la politique de l'urbanisme, les choix relatifs à l'aménagement urbain à la voirie et au stationnement et ceux portant sur la promotion des modes doux de déplacement et des transports en commun.

C'est ce dernier scénario qui, après consultation publique, a été adopté. Ce choix s'appuie sur la création de onze lignes fortes parmi lesquelles quatre ont été retenues pour une technologie en mode lourd : les lignes de Perrache-la Doua (ligne T1), de Perrache-Saint-Priest (ligne T2), de Vaise-Vaulx-en-Velin, de la Duchère-Vénissieux. Les deux premières ont été choisies à la fois pour tenir compte des capacités financières du SYTRAL, maître d'ouvrage et pour répondre à la priorité définie par la Grand Lyon d'une amélioration de la desserte des pôles universitaires de l'agglomération. Par ailleurs le tracé de ces lignes s'appuyait sur des voiries plus aptes à recevoir de nouvelles infrastructures de transport et donc aménageables plus rapidement.

Le système de transport choisi est de type tramway pour sa capacité et sa technologie éprouvée mais aussi pour sa visibilité propre à l'inscrire dans une image de ville comme le « lien matériel entre les points les plus distants géographiquement, sociologiquement, économiquement de l'agglomération ».<sup>130</sup>

*Du territoire en « arborescence » au territoire en « réseau »*<sup>131</sup>

Le tram s'inscrit désormais dans une conception du territoire en réseau succédant à une vision du territoire en arborescence où l'accessibilité du centre-ville est privilégiée. Les tracés des lignes notamment dans l'est de l'agglomération (voir figures 2, 3, 4, 5, 6, 7) évoluent d'un rayonnement à partir du noyau central vers un maillage du territoire propre à structurer de nouveaux pôles de centralité comme autant de sites pour les grands projets d'agglomération (berges du Rhône, Carré de la soie, Parc technologique de Saint-Priest) et les centres ville des communes périphériques (Bron, Saint-Priest, Vénissieux, Villeurbanne) dans une certaine perspective d'équité sociale.

<sup>129</sup> Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des deux lignes de tramway de l'agglomération lyonnaise, 1997.

<sup>130</sup> Les deux premières lignes de tramway de l'agglomération lyonnaise 1997-2000, projet architectural et urbain, Atelier d'Architecture Bruno Dumetier, mars 2001.

<sup>131</sup> Idem.



**Figure 1: le nouveau tramway de Lyon**

C'est le tramway qui, après le métro, constitue la continuité territoriale entre les points de l'espace métropolitain. La ligne T1 du tramway relie Lyon à Villeurbanne (campus universitaire de la Doua), en irriguant, en particulier, une partie de la ville de Villeurbanne, commune limitrophe de Lyon. Par ailleurs, la première ligne du métro (Perrache-Charpennes-Laurent Bonneval) (figure 6) reliait déjà le centre de Lyon à Villeurbanne, constituant, depuis les débuts du réseau métropolitain de transports en commun, une continuité territoriale entre Lyon et l'une des villes de la métropole. Par ailleurs, la politique métropolitaine de la politique des transports en commun et de l'implantation du tramway est illustrée par le prolongement de la ligne 2 vers le Sud-Est, avait son terminus à Bron (Centre commercial « Porte des Alpes ») et l'a, désormais, à Saint-Priest (également dans un centre commercial). Dans l'avenir, une troisième ligne de tramway reliera directement Lyon à l'aéroport de Satolas (Aéroport Saint-Exupéry), utilisant, pour cela, les voies de l'ancien réseau du chemin de fer de l'Est lyonnais.

Dès 1883, les premières lignes de tramways (d'abord à chevaux) de la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) sont mises en place à Lyon<sup>132</sup> formant l'armature du réseau actuel. L'obsolescence du matériel et le coût important que nécessitait son renouvellement sont la cause de l'abandon définitif de ce mode de transport en 1956 concurrencé notamment par le trolleybus. Aujourd'hui ce sont également des considérations économiques, alliés aux performances techniques et de confort, qui ont déterminé le choix du tram plutôt que celui du métro.

Le tramway de Lyon traverse, ainsi, les temporalités urbaines suivantes : la ville du XIX<sup>ème</sup> siècle qui s'étend de Perrache aux quais du Rhône, la ville du début du XX<sup>ème</sup> siècle dans les quartiers de la périphérie du centre, la ville des années quarante (l'hôpital de Grange-Blanche), puis la ville des années soixante, sous diverses formes (des habitations populaires de Bron aux quartiers d'activités de la Part-Dieu ou de Mermoz-Pinel), et, enfin, la ville contemporaine, à Saint-Priest<sup>133</sup>. Les deux lignes de tramway de Lyon organisent ainsi une représentation des temporalités multiples du fait urbain. Mais les parcours du tramway proposent aussi la représentation d'un autre complexe de temporalités. Il s'agit des temporalités liées aux activités. C'est ainsi que le temps des affaires et des parcours professionnels s'articule, dans les parcours du tramway lyonnais, à d'autres temporalités. Il s'agit, d'abord, de celle des études et de la formation (Bron, Grange-Blanche, le site universitaire des quais) mais aussi de celle des loisirs (les piscines des quais du Rhône et de la périphérie, le parc de Parilly).

<sup>132</sup> cf. Arrivetz, J., Lyon, du tram au tram, éd. La Régordane, 2001.

<sup>133</sup> Les deux premières lignes de tramway de l'agglomération lyonnaise 1997-2000, op.cit.



Enfin, le tramway donne à lire, le long de ses parcours, la succession des politiques d'aménagement et d'urbanisme. C'est à une véritable *histoire de l'aménagement de l'espace urbain* que nous invite le parcours du tramway, dont l'implantation même met le fait politique qu'elle représente en relation avec d'autres faits politiques majeurs : l'aménagement du quartier de la Part-Dieu, celui de la Z.A.C. Berthelot, l'aménagement des périphéries (Villeurbanne, Bron, Saint-Priest)<sup>134</sup>. Tout se passe comme si la décision d'aménager un tramway, puis son implantation et sa mise en service mêmes, constituaient un processus de confrontation de différentes politiques urbaines entre elles, de différents moments de l'histoire de la politique urbaine de la métropole lyonnaise. Le parcours du tramway réalise dans l'espace la mise en relation des projets de l'urbanisme de la métropole. De cette manière, le tramway n'est pas seulement un moyen de transport collectif. Il s'agit, aussi, d'une *mise en scène des temporalités de la politique urbaine*, qui les donne à lire et à comprendre aux habitants et aux voyageurs de passage. D'une certaine manière, l'implantation d'un tramway a aussi représenté pour la ville un moment de prise de conscience collective de sa propre histoire et des projets qui en ont scandé la mémoire et la temporalité.

On peut aussi remarquer que le tracé du tramway lyonnais fait apparaître un certain nombre de logiques spatiales appartenant aux structures profondes de la permanence, comme, en particulier, l'axe Ouest-Est, ancienne route de Lyon vers les Alpes, qui est emprunté, aujourd'hui, par le pont Galliéni et l'avenue Berthelot (début du parcours lyonnais de la ligne Perrache–Saint-Priest), qui figure, en particulier, dans « Le Nouveau Plan Géométral de la Ville de Lyon » de 1785-1786.<sup>135</sup>

Les figures suivantes (figures 2, 3, 4, 5, 6,7) montrent l'évolution du tracé des réseaux entre 1834 et 2004 et l'inscription des nouvelles lignes de tram dans celui-ci. Si en 1997, les études de la ligne T1 avaient envisagé un parcours partant de Montrochet au sud du quartier du Confluent et passant par Perrache, la décision de réaliser ce tronçon est différée dans l'attente du projet d'aménagement du quartier du Confluent.<sup>136</sup>

Des nouvelles lignes de tram Léa (T3)<sup>137</sup> reliant le quartier de la Part-Dieu à Meyzieu en passant par Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Décines, et Leslys qui reliera La Part-Dieu à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry sont projetées<sup>138</sup>.

Par ailleurs la concertation concernant la ligne T4 (du Jet d'eau, avenue Berthelot aux Minguettes à Vénissieux) est lancée pour une mise en service en 2009.

---

<sup>134</sup> Si l'aménagement de la ligne de tram n'a fait que renforcer sur son parcours à Bron (entretien J.P. Chevallier, directeur de l'Urbanisme) une tendance au développement de la construction qui était amorcée avant sa mise en service, un article du journal les Echos du 18 novembre 2004 intitulé « le tramway dynamise la construction de logements » fait état de la satisfaction des promoteurs immobiliers qui réalisent des opérations sur la ligne T2 du tramway le long de l'avenue Berthelot à Lyon ou dans les banlieues populaires de Décines et Meyzieu.

<sup>135</sup> Plan Bertrand, « Nouveau plan géométral de la ville faubourgs et banlieue de Lyon ou sont représentées des rues, des places, des quais, rivières, ponts, les emplacements des abbayes » dressé par Bertrand, 1785-1786 in *Forma urbis*, les plans généraux de la ville de Lyon du XVI<sup>ème</sup> au XX<sup>ème</sup> siècle, Archives municipales de Lyon, 1997. L'étude des réseaux viaires de l'Est lyonnais au XVIII<sup>ème</sup> et au XIX<sup>ème</sup> siècle par P. Bost (LAF), montre aussi que la morphogenèse de la ville peut être saisie à partir de l'évolution du réseau viaire. Le tracé des lignes de transports collectifs, a fortiori celles du tram, s'inscrit non seulement dans cette structure urbaine mais la renforce ou la transforme.

<sup>136</sup> Cette ligne est aujourd'hui réalisée dans le cadre du projet Confluent et opérationnelle depuis l'automne 2005.

<sup>137</sup> en cours de réalisation.

<sup>138</sup> à l'horizon 2007.

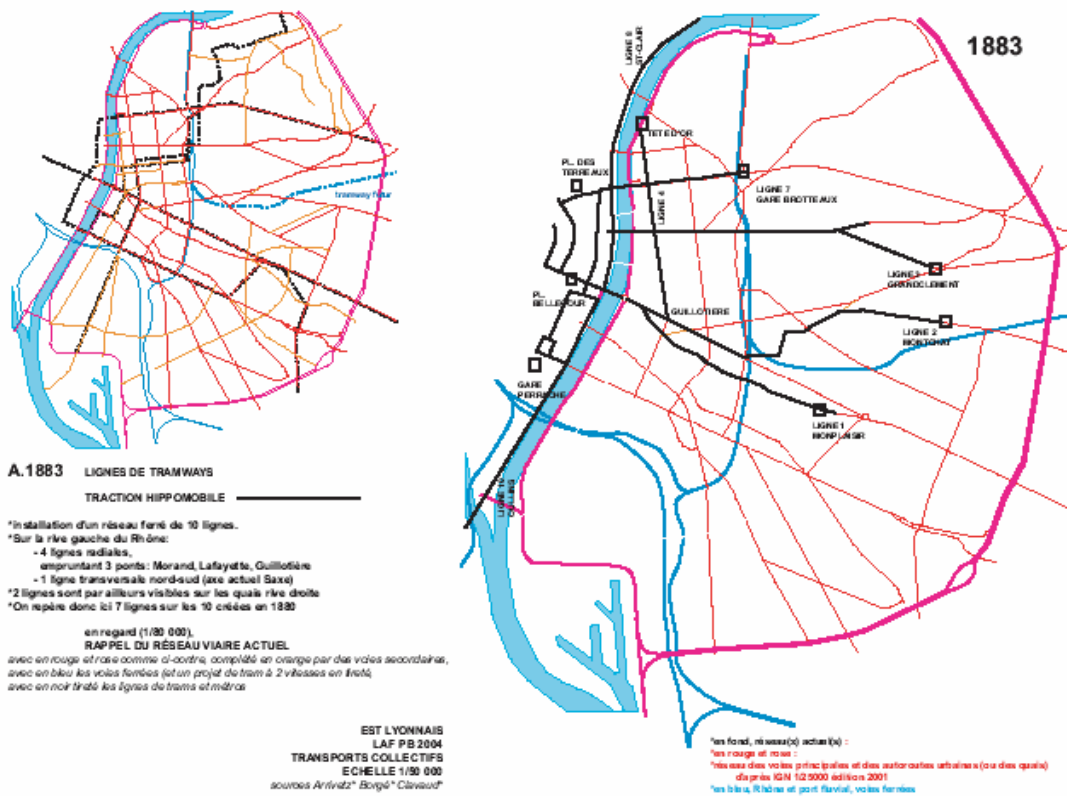


Figure 2 : lignes de tramways, traction hippomobile, 1883.

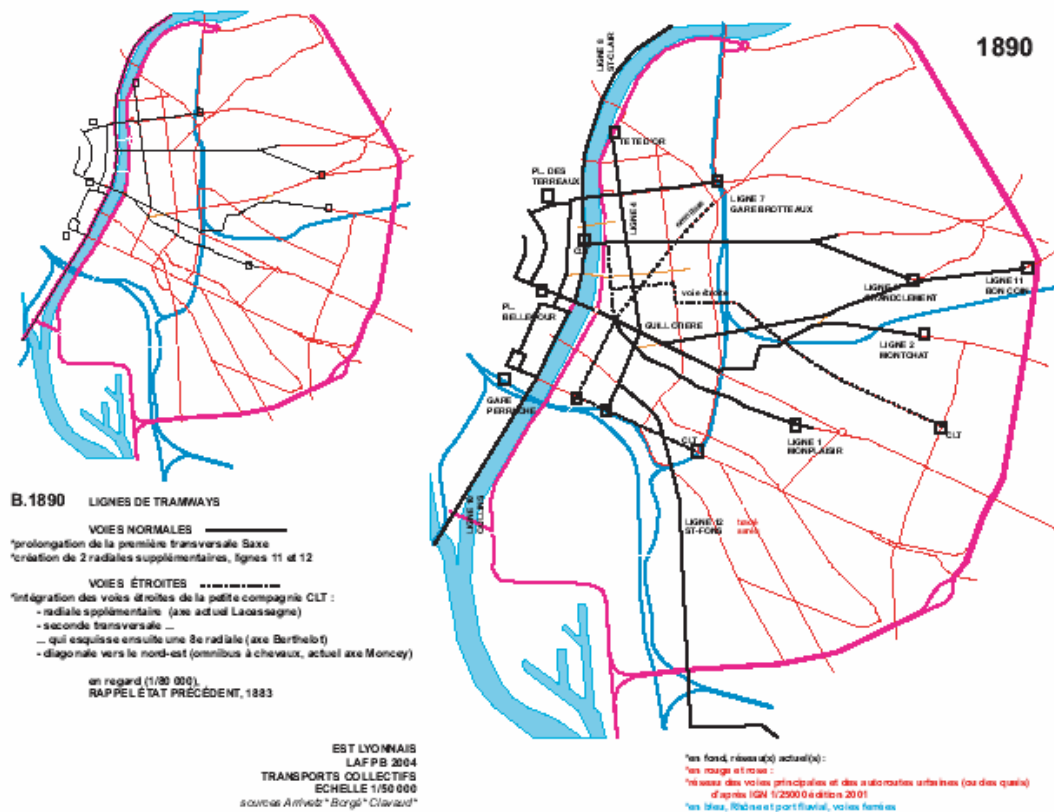


Figure 3 : lignes de tramways, voies normales et voies étroites, 1890.

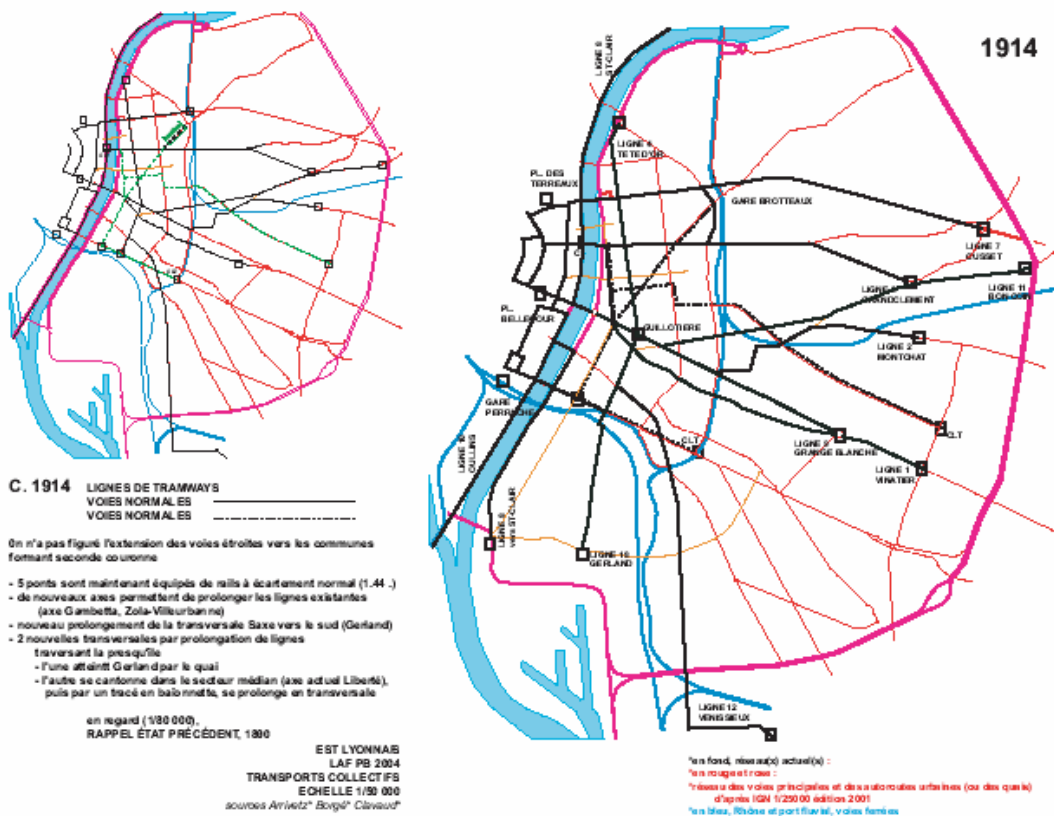


Figure 4 : lignes de tramways, 1914.

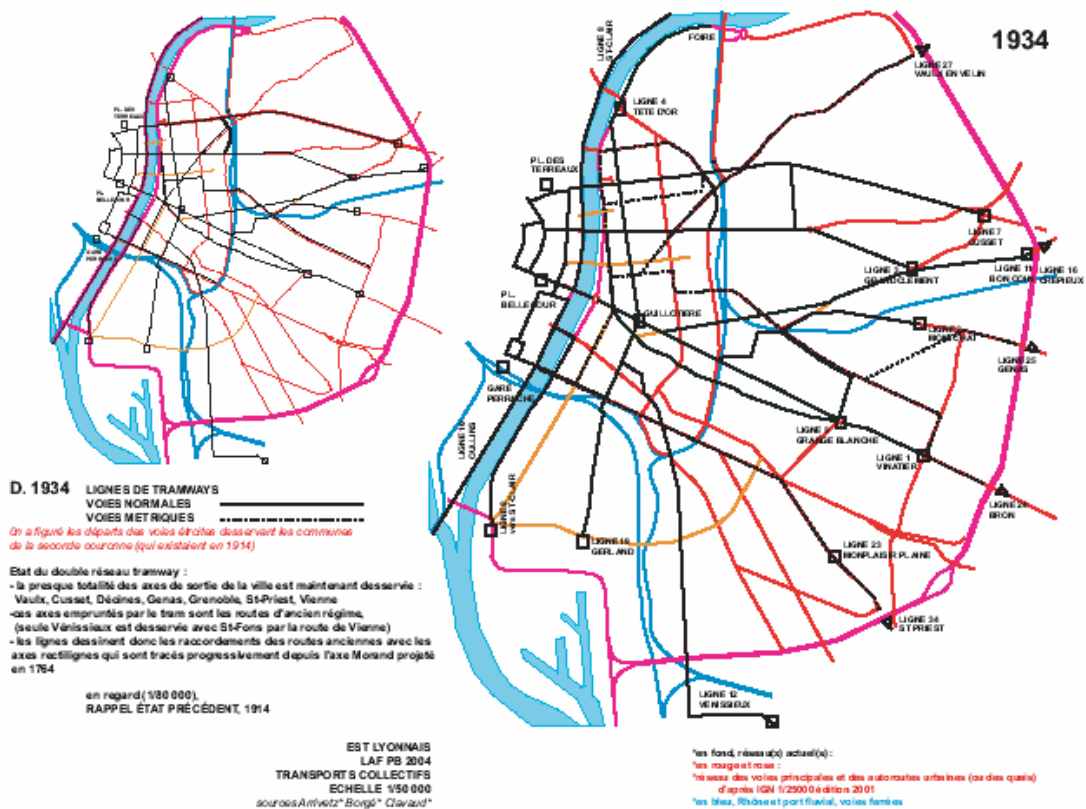


Figure 5 : lignes de tramways, 1934.

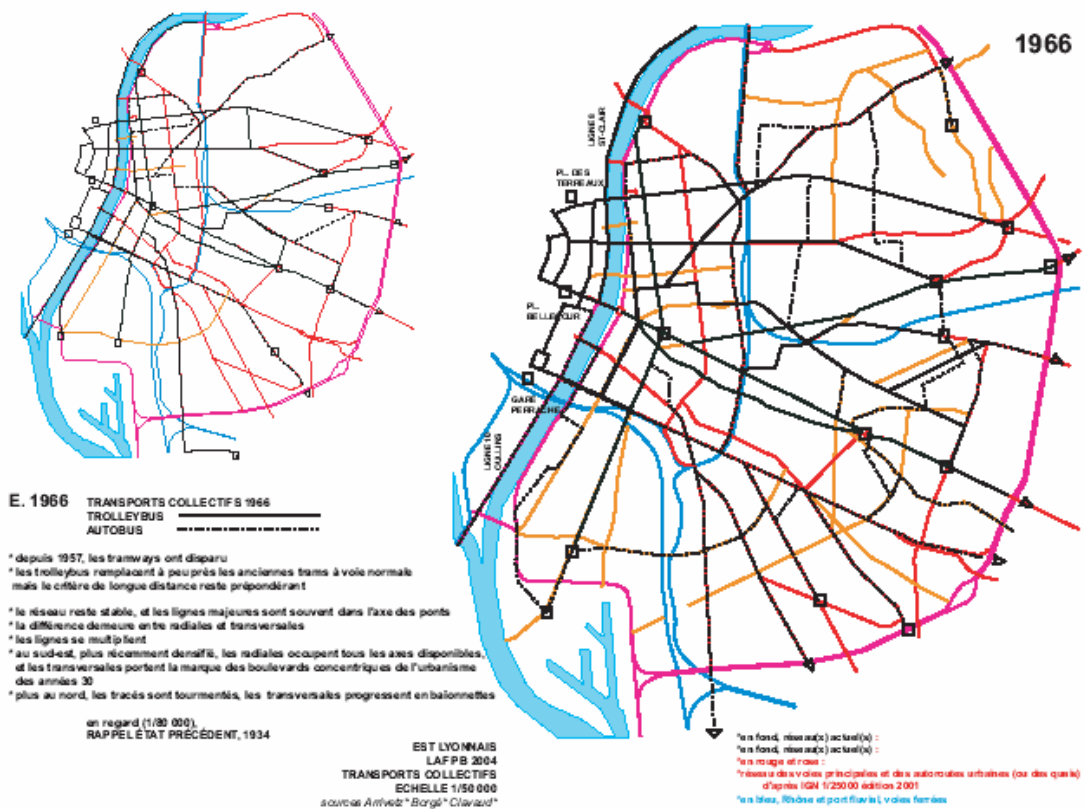


Figure 6 : réseau de transports collectifs, trolleybus et autobus (les tramways ont disparu)

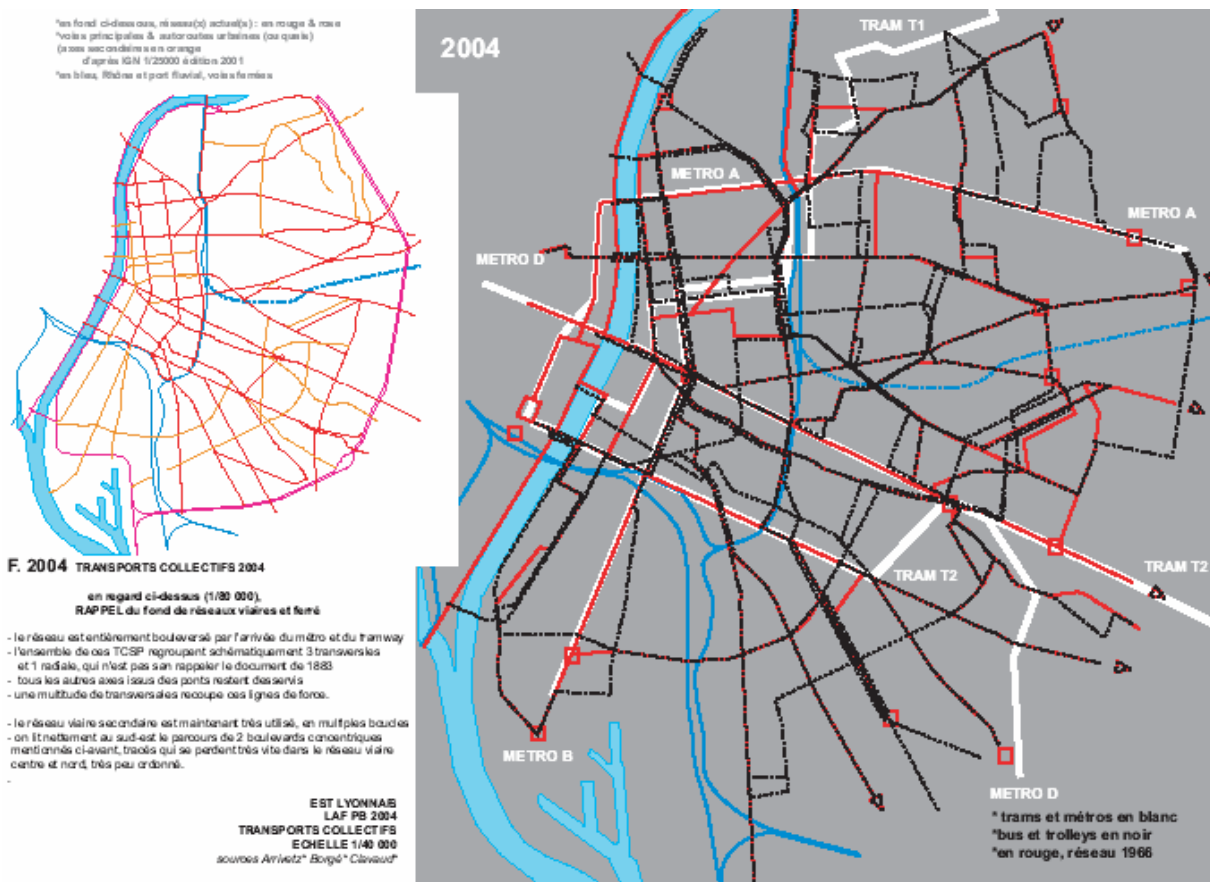


Figure 7 : réseau de transports avec métro et retour du tramway

## 2. Lyon Confluence, projet de territoire et projet dans le temps

L'opération Lyon Confluence fait partie des grands projets de Lyon. Il s'agit ici d'évaluer l'impact du choix final du tramway sur la nature même du projet urbain qui a connu depuis les premières études des modifications importantes tant par rapport aux objectifs initiaux que par rapport aux échelles de territoire concernées par cet aménagement. Nous resituerons dans l'ensemble du déroulement de l'opération le temps de la décision de ce mode de transport dans son articulation avec les différentes options d'aménagement en soulignant le fait que la question des déplacements a été l'une des plus mobilisatrices de la concertation avec le public. Par ailleurs, l'analyse des discours qui président au choix du mode de transport (cf. chapitre V) dans le temps politique montre comment le projet initial s'infléchit, l'inscrivant ainsi dans de nouvelles temporalités.

En 1997, la Communauté urbaine de Lyon lance l'idée d'un grand projet du Confluent, sur un site de 150 hectares entre la gare de Perrache et la pointe sud de la « presque île » avec l'objectif de prolonger le centre de Lyon. Ce territoire situé entre le Rhône et la Saône coupé du reste de la ville par une autoroute et une voie ferrée s'est développé comme un faubourg au XIX<sup>ème</sup> et au XX<sup>ème</sup> siècle, occupé sur la moitié de sa superficie par des activités industrielles et logistiques en voie de cessation ou de relocalisation.

### *Histoire du site*

Depuis le XVIII<sup>ème</sup> siècle, à partir du projet (1769) d'extension de la ville au sud de Michel-Antoine Perrache qui recule le confluent jusqu'au pont de la Mulatière par le redressement du cours du Rhône et des travaux de remblaiement, la construction d'un quai, d'une gare d'eau et d'un canal longitudinal la reliant au confluent, de nombreux projets s'y sont succédés, réalisés ou non, s'inscrivant dans la structure générale du projet fondateur. L'intervention de Soufflot en 1774 dans les travaux d'aménagement marquera définitivement l'abandon de la trame rayonnante du premier projet de Perrache pour les constructions nouvelles dans la partie méridionale de la ville au profit d'une trame urbaine orthogonale plus conforme à l'esprit des Lumières. Toutefois la vocation de la partie située au sud de ce quartier neuf résidentiel reste mal définie et cette indétermination peut être considérée comme l'origine du clivage, confortée par l'histoire urbaine, entre les secteurs nord (résidentiel) et sud (industriel) du quartier Perrache.

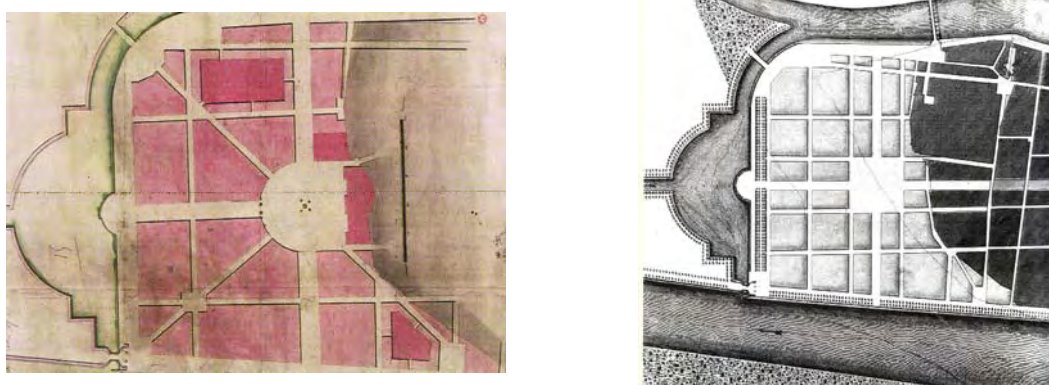
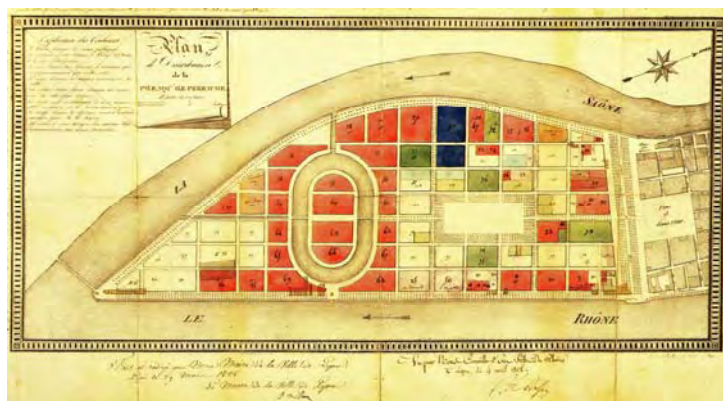
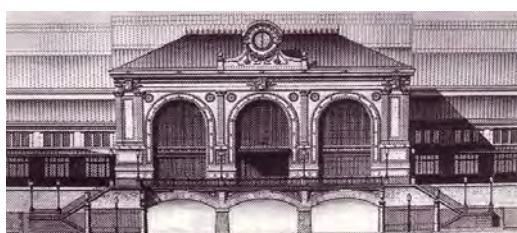


Figure 8 : plan de Perrache, nd. (à gauche) et plan de Soufflot, 1774 (à droite)



**Figure 9 : Plan de distribution de la presque-île de Perrache, 1828**

L'arrivée du chemin de fer en 1832 par l'établissement de la liaison Lyon-Saint-Etienne renforcera cette coupure tout en conférant à ce territoire une dimension économique à l'échelle régionale. Par la suite l'implantation à Perrache de la gare centrale (1857), point de jonction des lignes Paris-Lyon et Lyon-Marseille, bâtie en travers de la presque-île sur un terre plein surélevé permettant le passage entre le nord et le sud du cours du Midi (puis de Verdun), la constituera comme frontière contribuant à entériner une image dépréciative du sud du quartier comme un « au-delà des voûtes » voué essentiellement à des activités de transit (création d'une gare de marchandises en 1928, du port Rambaud en 1926-en remplacement de la gare d'eau-, du marché de gros en 1961, du centre de tri postal en 1978).



**Figure 10 : façade de la gare sur le cours de Verdun par A. Cendrier, architecte**

Cependant, si le projet initial de Perrache concurrent de celui de Morand pour l'extension de la ville à l'est (1764) a bloqué le déplacement du centre de gravité de Lyon sur la rive gauche du Rhône, les différentes politiques de planification au XX<sup>ème</sup> siècle ont abouti au choix du quartier de la Part-Dieu pour l'implantation du centre décisionnel et tertiaire avec en 1982 l'arrivée du TGV et la création d'une nouvelle gare centrale constituant ainsi un nouveau pôle de centralité et contribuant au rayonnement métropolitain de l'agglomération lyonnaise .

Parallèlement, la construction du Centre d'échange de Perrache (précédée d'un premier projet de « gare pont-urbain » en 1969 refusé par la SNCF, adoptée en 1971 et inaugurée en 1976) issue de logiques de décision complexes aussi bien au niveau de l'Etat qu'à celui des collectivités locales mais néanmoins convergentes, est programmée pour permettre la jonction de deux autoroutes en plein centre-ville. Ce centre multi-modal va consacrer définitivement la rupture entre le nord et le sud de la presque-île.

Parmi les nombreux projets non réalisés évoqués précédemment (au point qu'il a été attribué à ce site et particulièrement à la pointe du Confluent une qualité de « résistance » propre à renforcer l'interprétation allégorique de la rencontre du Rhône, fleuve puissant, représenté sous les traits virils d'un homme barbu, et de la Saône, rivière plus calme, sous sa figure féminine), on peut citer ceux qui, au XX<sup>ème</sup> siècle, illustrent le changement du regard porté sur le sud de la presque-île en même temps qu'il donne la mesure des enjeux qui lui sont attachés. Ainsi, par exemple, la « Société d'Embellissement de Lyon », dès 1908, en promouvant des projets d'aménagement du confluent, notamment par le biais de concours, va initier un débat

sur leur intégration dans une vision urbaine plus ou moins élargie ; ces projets, pour la plupart, exploitant la dimension symbolique du confluent pour l'envisager d'abord comme la porte d'entrée sud de la ville.

### *Temps long*

Le temps long est le temps des structures morphologiques profondes des sites qui font l'objet des aménagements. On peut définir le temps long de l'urbanité comme le temps des permanences. C'est ainsi que, quand on compare la représentation du site du Confluent, à Lyon, dans le plan de Villionne (1799) et dans l'état du site en 1986 (figure 16), on ne peut qu'être frappé par la permanence du tracé des voies de circulation qui irriguent et structurent le Sud de la « presque île ». Il s'agit d'une structure presque identique dans ces deux moments, alors qu'à l'époque du plan de 1799, le réseau viaire n'est pas encore institué, et alors, surtout, que le site de la gare de Perrache n'est pas encore établi.

### *Plan de Villionne, 1799*

Création encore perceptible de nos jours de l'ère industrielle du XIX<sup>ème</sup> siècle, le Confluent prend cependant ses racines dans la période antérieure (pré-industrielle).

Des deux plans concurrents de Perrache et Morand, ne subsistent guère que des bribes, ruines, peut-être chantiers, à l'abandon : l'architecte et "promoteur" Morand avait mis en route l'extension des Brotteaux (centrée sur l'actuelle place Kléber), maillage régulier sur un pré enclavé en rive gauche et lui appartenant : il s'appuyait, événement urbain considérable, sur la construction d'un second franchissement du Rhône, six siècles après celui de la Guillotière.

Tels que représentés, ces deux noyaux urbains ont été largement ruinés et/ou abandonnés après les combats de 1793 entre troupes républicaines, jacobines, et représentants de la tendance fédéraliste, qui avaient fini par glisser vers le royalisme.

Plus ambitieux encore avait été Perrache : à l'époque où fut conçu le plan, la ville étouffait dans sa presque île, dont la pointe, fortifiée, ne dépassait guère Ainay (les tracés obliques visibles sur le plan de Villionne à la limite sud de l'urbanisation, ont pour origine des bastions d'époque classique); entre cette pointe et l'actuelle Mulatière, existait une grande île qui fut achetée par la ville.

Le projet de Perrache, sur un site gigantesque par rapport à celui de Morand aux Brotteaux, faisait plus que doubler la longueur de la presque île existant entre Ainay et les Terreaux, avec pour ouvrage essentiel, bien visible sur le plan, la chaussée Perrache, canalisant le Rhône de façon rectiligne jusqu'à un pont franchissant la Saône à la Mulatière.

On peut, sommairement, donner à ces deux projets de conquête de territoires gagnés sur les rivières ou sur des terres marécageuses une même cause : après 1750, la ville en expansion voyait sans pouvoir agir des tènements considérables gelés par les congrégations religieuses.<sup>139</sup>

---

<sup>139</sup> Les quartiers de Perrache et des Brotteaux seront l'un et l'autre freinés dans leur développement: la vente des biens religieux consécutive à la Révolution aura produit une importante offre de terrains, sur les pentes de la Croix-Rousse notamment ; hors de tout plan concerté, également, les agglomérations de Vaise et la Guillotière connaîtront une expansion liée à leurs fonctions de portes de ville.



**Figure 11: Plan de Villionne, 1799**

*\*la ville cherche à s'équilibrer de part et d'autre de la transversale Guillotière-Bellecour-Cathédrale, des Terreaux jusqu'à Ainay, que Perrache cherche à développer dans le cadre de son projet.*

*\*depuis cette transversale, on a indiqué les larges quais du Rhône, vers l'amont et l'aval, et la rue de la Charité qui rejoint l'allée d'arbres, transversale naissante, du Cours de Verdun*

*\*encore plus en aval, la Chaussée Perrache double le linéaire Terreaux-Verdun pour remplacer la rive droite de Saône, peu praticable*

*\*au nord, rive gauche du Rhône, le pont Morand et l'esquisse des Brotteaux.*

#### *Plan de Darmet, 1830*

On constate toujours, quinze ans après la fin de la crise de régime, une très faible densité d'occupation du nouveau confluent. Il apparaît un projet complet, composition formant lotissement, organisée selon la direction de la chaussée Perrache.

A l'extrémité nord et au contact du quartier d'Ainay, ce qui apparaît encore comme le "quartier neuf" s'est densifié, sans parvenir encore à dessiner l'actuelle place Carnot.

Le Cours de Verdun, large mail planté d'arbres, est dessiné, un projet de pont sur le Rhône apparaît dans l'axe de la future avenue Berthelot (sans coordination avec le franchissement sur la Saône).

Nous sommes en 1830, mais c'est bien un projet d'urbanisation élaboré dans les années 1820 que Darmet intègre à sa représentation.

La Chaussée Perrache mise à part, il ne reste rien du projet initial, sinon la reprise d'une infrastructure portuaire : elle prend la forme d'une nouvelle gare d'eau, annulaire, beaucoup plus au sud, beaucoup plus importante, et qui dessine à nouveau l'esquisse d'une vocation, sinon industrielle, du moins d'échanges de marchandises.

Toujours est-il que parmi les travaux effectués à l'époque, figure le remblaiement du canal et de la gare d'eau d'origine; quant au remblaiement de l'ensemble du site, il est d'une toute autre ampleur et s'achèvera en 1840.

C'est donc un projet en devenir que nous donne à voir Darmet, autour de la Gare d'Eau, d'un Champ de Mars immense, d'un axe planté qui les relie dans le sens nord-sud, et de deux axes transversaux (dont subsiste le Cours Suchet).

#### *Le processus de mise en place de ce projet :*

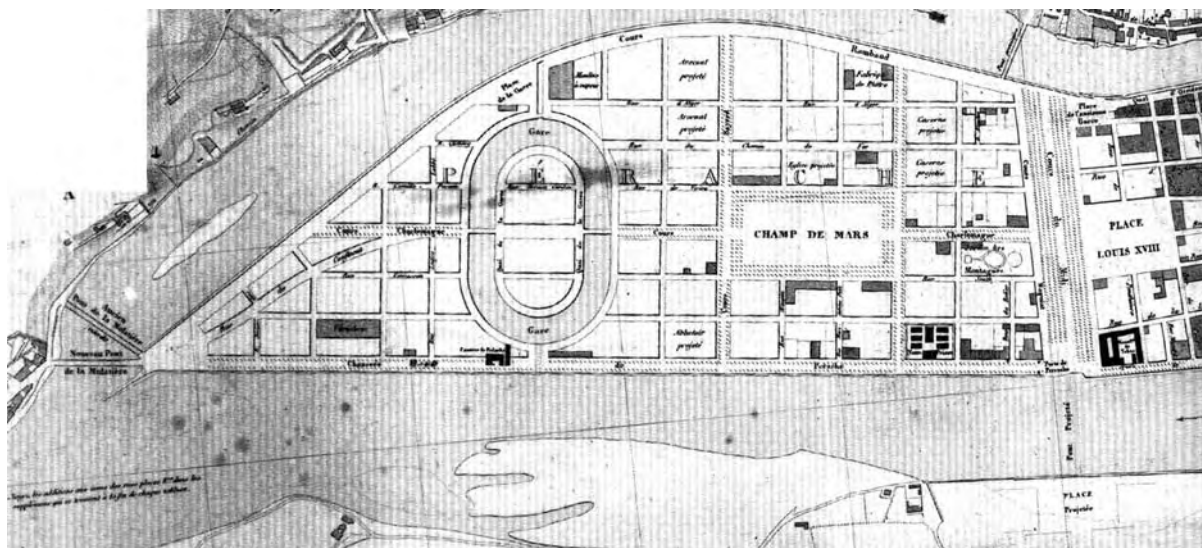
C'est par une loi votée en 1823 que le pouvoir législatif a réintégré les terrains dans le patrimoine municipal.

La ville a ensuite décidé de mettre à l'étude ce projet, avec pour objectif de mettre ensuite les parcelles aux enchères publiques, avec une volonté de planification urbaine et économique; était incluse dans l'acte de vente, l'obligation de remblaiement.

En un certain sens, cette politique urbaine préfigure un peu les pratiques des sociétés d'équipement actuelles, au moins au niveau de l'efficacité planificatrice.



Nous allons voir que dès la date de ce plan, une cession de beaucoup plus grande ampleur était déjà négociée avec la Société Seguin, qui allait introduire le chemin de fer au Confluent dès 1832: il s'agissait de la seconde ligne du pays (et de la première par sa longueur). Cette première ligne n'était pas celle de Paris-Marseille, mais celle de St-Etienne, destinée au transport du charbon, et venant du sud (de la Mulatière).



**Figure 12 : Plan de Darnet, 1830**

- sont représentés, quelques fabriques, des moulins à vapeur (qui annoncent entre autres la disparition des moulins à blé du Rhône), une caserne ainsi que la première prison (toujours présente aujourd'hui).
- parmi les constructions que l'auteur du "levé" n'identifie pas, les plus nombreuses sont desservies par l'actuel cours de Verdun, le Champ de Mars ou la Chaussée Perrache; mais des rues projetées entières sont vides de toute implantation, pour la simple raison que le projet de viabilisation date de moins de 10 ans!
- sont également en projet, d'autres casernes, des arsenaux, un abattoir, ainsi qu'une église dans l'axe du Champ de Mars; c'est donc un quartier qui s'esquisse timidement, mais ce sont aussi des déplacements de services encombrant la presqu'île qui s'amorcent.

### *Le projet de viabilisation*

Réduit à son tracé, le projet d'occupation du site de 1823-28, figuré par Darnet, se développe selon un maillage régulier très rigoureux au nord sur une trame de 135x100 mètres, soit 1,35 ha par îlot (4ha pour 3 îlots environ).

L'axe nord-sud Charlemagne organise l'ensemble, avec 3 rangées d'îlots de part et d'autre, sans compter la rangée de trapèzes supplémentaires qui rachète la courbe de la Saône.

Un Champ de Mars de 6 lots (8 ha), est au centre d'une composition nord complétée par deux "cours" (dont Suchet, inchangé).

Ce Champ de Mars génère donc une composition parfaitement régulière, rectangle de 6x5 = 30 lots (soit 40 ha).

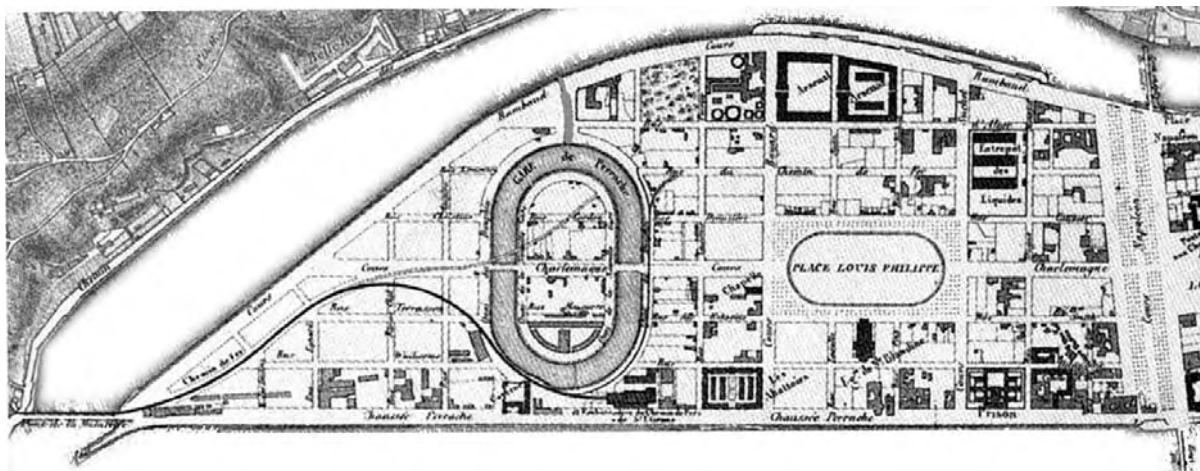
La Gare d'eau, anneau dont le petit axe est celui du cours Charlemagne, occupe à peu près, en comptant les îlots (déformés par son tracé) qui en dépendent, l'équivalent de 24 îlots (32 ha).

La desserte périphérique est assurée à l'est par la Chaussée Perrache d'origine, au nord par le mail de l'actuel Cours de Verdun, également dessiné par Perrache, et à l'ouest par le Cours Rambaud formant quai de Saône; ces dessertes génèrent des surfaces périphériques aux compositions principales, que l'on peut estimer à 40 ha (soit un total estimé à 112 ha) (à comparer aux 150 ha annoncés par le projet actuels, qui peuvent correspondre à la sous-estimation dans le calcul des largeurs de quais d'origine et des gains ultérieurs sur les cours d'eau, ainsi que l'important développement de l'extrême pointe sud).

Le cours Charlemagne se poursuit au sud jusqu'au quai, mais une dérivation relie la Gare d'eau au pont de la Mulatière: elle peut correspondre, dès cette époque, à l'anticipation de l'arrivée du chemin de fer, compatible à ses tous débuts avec le réseau viaire.

### *Plan de Dignoscyo-Rembielinski, 1847*

*(Ce plan est dû à une longue lignée de géomètres-topographes, auteurs de plans de Lyon dès 1818, et qui ont largement contribué à la mise en place du Plan Général de la Ville de Lyon (échelles 1/500 et 1/2000), né vers 1850 et resté en usage jusqu'à la récente informatisation; il est encore très utile en l'état de ses dernières mises à jour, qui remontent parfois à moins d'une décennie <sup>140</sup>)*



**Figure 13 : Plan de Dignoscyo-Rembielinski, 1847.**

Dix sept ans après le plan de Darmet, et vingt ans après les accords passés entre la ville et la Compagnie Seguin, le plan de 1847 nous informera avant tout sur le premier complexe lyonnais d'échanges entre le rail et les voies navigables, mais également, sur les suites données aux prévisions lisibles sur le plan précédent.

Côté Saône, se succèdent désormais, avec des affectations encore valables en l'an 2000:

-les arsenaux, sur des îlots, actuellement regroupés, toujours sous autorité militaire (services de gendarmerie et ensemble de logements de fonction, depuis les années 1970.

-l'usine à gaz, évidemment disparue (des gazomètres étaient encore visibles en 1960) mais restée entre les mains des organismes privés, puis publics, de production d'énergie (EDF-GDF)

-le quai de Saône apparaît comme aménagé sur toute sa longueur, avec des bas-ports côté nord, bien qu'il ne s'appelle pas encore le "Quai Rambaud" (du nom du premier promoteur du projet de 1823-1828 au sein de l'autorité municipale).

Côté Rhône, l'église Ste-Blandine est dessinée sur la place centrale, en position inversée par rapport aux prévisions de 1830 (on verra qu'il s'agit d'un projet non réalisé).

Les abattoirs occupent l'îlot prévu sur la Chaussée Perrache (leur migration se poursuivra avec la réalisation de Tony Garnier à Gerland, et leur remplacement sur l'îlot par des habitations HBM au début des années 1930).

La densification du Confluent n'en reste pas moins faible, contrairement au site compris entre Ainay et le mail tracé par Perrache (Cours de Verdun) à la fin de l'ancien régime, où la place Carnot s'achève; mais il aura fallu 70 ans pour que ce prolongement, pourtant réduit, directement lié au noyau ancien, et sinon résidentiel, du moins polyvalent (indication de la Poste aux chevaux), atteigne le Cours de Verdun: la comparaison entre le Confluent et le quartier de la place Carnot montre que la planification du Confluent, immense territoire à vocation prioritairement industrielle, ne se décrète pas sans difficultés.

<sup>140</sup> In Forma urbis

Il reste à décrire l'irruption du rail, effective depuis déjà quinze ans, symbolisée par l'ouverture en 1832 par la Société Seguin, selon les accords passés, d'un pont mixte, rail et route. Limité à cette date à la partie sud du site, le rail impose l'échelle inusitée à ce jour de ses courbes, en surimpression au maillage prévu (au passage, le tracé préfigure déjà pour moitié l'emprise du futur Port-Rambaud).

La voie contourne la Gare d'Eau pour en desservir les abords et les quais, s'arrêtant au passage à "l'Embarcadère" implanté sur la Chaussée Perrache; une dérivation est visible, qui dessert l'intérieur de l'anneau, en empruntant sur une partie le tracé du Cours Charlemagne.

Rappelons que cette première voie ferrée a pour objet d'amener le combustible, donc l'énergie au cœur du Confluent lyonnais, avec une baisse attendue des temps et des coûts de transport, par rapport à la voie d'eau, descente du canal de Rive-de-Gier, remontée du Rhône depuis Givors. (Après 1855, la lutte économique entre le rail et la voie d'eau se généralisera, dans la région comme dans tout le pays).

On remarque donc, de la part de la Société des Frères Seguin, constructeurs d'ouvrages d'art, de matériel ferroviaire, et émules des industriels britanniques, une réponse "très intégrée", d'abord au plan technique.

Financièrement par ailleurs, la Compagnie était à même de prendre en charge l'aménagement du site de cette "plate-forme multimodale" avant la lettre; c'est pourquoi la Ville, abandonnant pour l'occasion son scénario de vente aux enchères publiques, est revenue à la cession gracieuse des terrains au bénéfice de la Compagnie, en échange des travaux bien sûr, mais aussi des retombées économiques attendues: il s'agissait d'attirer massivement les industries, et en cela, d'atteindre à une forme de planification, d'échelle régionale cette fois.

### *Le maillage*

Compte tenu de la vitesse avec laquelle la société industrielle opère des mutations d'envergure sur les tissus urbains, on peut soit interpréter ce plan de milieu de siècle comme la réalisation du maillage projeté 20 ans plus tôt, soit se concentrer sur les indices de ce qui va défaire ce maillage.

On vient de relever un certain nombre de permanences qui perdurent jusqu'à nos jours mais on remarque également l'importance et la disposition des îlots qui n'ont encore aucune construction, indice d'une stérilisation de la partie sud, peut-être du fait, déjà, de la taille des infrastructures d'échanges formant barrière. On peut aussi noter l'alignement, ancien et encore très imparfait, sur la Chaussée Perrache.

*(La précision de ce plan, supérieure à celle du plan de Darmet, montre d'ailleurs que parmi les îlots sud, la fixation du bâti a des bases bien antérieures au tracé de 1828; cet aspect est confirmé par 3 plans de 1791, 1823 et 1853 publiés par la SEM Lyon-Confluence. Sur l'interprétation schématique, on a anticipé d'un an une prolongation de la voie ferrée de St-Etienne jusqu'au cours Suchet qui inaugure une pénétrante du réseau ferré de 600 mètres supplémentaires vers le nord, préfiguration de la deuxième gare de marchandises, avant même la phase de 1857, qui verra se mettre en place la gare de Perrache-voyageurs. On peut donc bien conclure, dès cette époque, que le vide sud, et même la pénétrante ferroviaire sud-nord, annoncent la disparition du maillage projeté en 1828; on ne s'étonnera donc pas de l'ampleur des modifications que nous allons découvrir en 1860)*

### *Plan de Dignoscyo vers 1863*

*(On a analysé, pour des raisons de lisibilité, de préférence au plan en couleurs de 1863 reproduit dans Forma urbis, un plan des mêmes auteurs et très vraisemblablement de même époque, tiré d'un Atlas des deux cours d'eau, mentionné par les spécialistes mais rarement reproduit (clichés LAF de cet Atlas, appartenant à une collection particulière))*

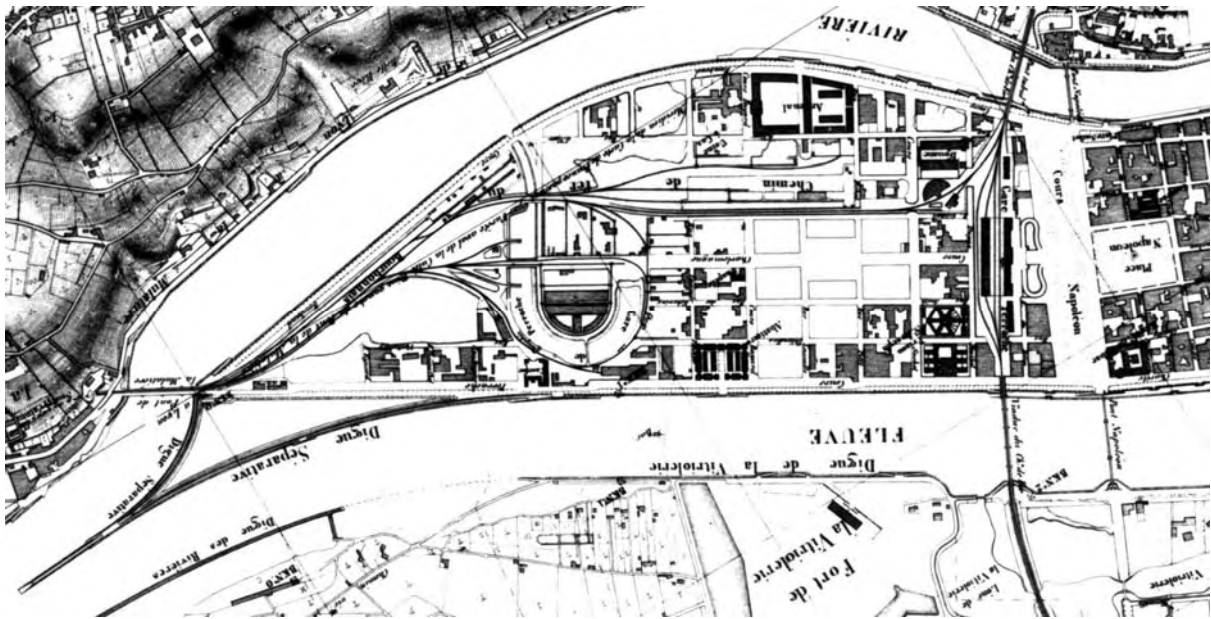


Figure 14 : Plan de Dignoscyo vers 1863

C'est en 1857, soit 10 ans après le plan précédent, qu'est inaugurée la gare de Perrache, dans la dynamique du Second Empire industriel, où le pays réalise à marches forcées son réseau ferroviaire en étoile depuis la capitale; malgré bien des réticences locales, la gare principale de Lyon symbolisera la fusion de deux compagnies au sein de P.L.M., et de ce fait, la liaison sans rupture de charge entre les trois plus importantes agglomérations du territoire français. Les différents schémas envisagés montrent que s'il n'était pas fatal que ce soit précisément la presqu'île conquise par Perrache sur le confluent qui serait coupée de la ville ancienne par une gare surélevée. Mais il était prévisible que des coupures importantes s'élèveraient de toute façon aux limites de l'agglomération de l'époque: un siècle plus tard, ces obstacles hors de toute référence à une échelle urbaine seront la limite effective entre l'agglomération centrale et diverses formes de banlieues, plus ou moins structurées, plus ou moins denses en habitat, plus ou moins industrielles; et de nos jours, avec la tertiairisation et le reflux de l'industrie, le problème de ces barrières se pose avec une extrême acuité, à l'occasion des grands projets urbains.

Dans le projet Lyon Confluence, qui pose donc le problème de la structuration urbaine, au sens actuel du terme, de ces 150 hectares, la synthèse historique de Françoise Moiroux<sup>141</sup> ne cesse d'insister sur le relatif échec aux tentatives d'industrialisation, et sur la confiscation du site par les infrastructures d'échanges, dont la reconquête est la clé du projet en cours.

Tout a été dit sur la coupure occasionnée par la gare de chemin de fer surélevée, sur la longueur et la laideur des voûtes (et tout a été dit sur le doublement de cette barrière par celle du Centre d'échanges dans les années 1970, avec un remarquable bégaiement historique: l'autoroute A6-A7 est dans le rôle de la voie ferrée de 1857; la polémique sur le Centre d'échanges occulte quelque peu la confiscation de deux kilomètres de quai par le réseau autoroutier.

Mais ce que montre ce plan dessiné il y a près d'un siècle et demi, c'est, sans sous-estimer l'impact de la gare principale, l'extraordinaire resserrement du quartier Perrache entre la gare d'eau, au sud, et l'emprise ferroviaire, à l'ouest:

#### *La "gare de marchandises"*

-dès cette époque, une rangée d'îlots nord-sud, ainsi que la rue ouest qui les dessert, sont pratiquement occultés par les installations ferroviaires.

-à l'est, la voie ferrée est directement au contact de l'ancien Champ de Mars.

<sup>141</sup> in Les cahiers Lyon Confluence, Projet urbain, octobre 1998/Avril 1999

-les îlots sur Saône sont coupés du cœur du quartier sur près d'un kilomètre de soutènements, accessibles uniquement par le Cours Suchet et le Quai Rambaud (et leur desserte Est semble déjà vouée à la disparition).

#### *La Gare d'Eau*

-elle est largement démembrée par un réseau ferré tentaculaire:

-linéaire réduit de moitié, accès reporté au sud, axe Charlemagne occupé par le rail, faisceau de dessertes sud largement étalé.

-le site du futur port Rambaud est pratiquement fixé, entre le quai, le pont mixte au sud, l'accès fluvial au nord et un fuseau ferroviaire à l'est.

-quelques îlots dont l'occupation reste celle du plan de 1847 sont totalement enclavés, plus au sud, en bordure du Rhône, sur une base plus ancienne déjà mentionnée.

#### *La Gare P.L.M.*

-elle s'est installée dans le trapèze nord (le plus dense), adossée à la rue Dugas-Montbel, dont elle stérilise la quasi-totalité du côté nord.

-de l'alignement sur le Cours de Verdun, après prélèvement du linéaire nécessaire à des rampes d'accès en fer à cheval, subsisteront deux fragments qui recevront hôtels et brasseries.

-un ensemble de voûtes en tunnels remplacera le débouché du Cours Charlemagne.

-le cœur du quartier apparaît maintenant comme recroquevillé sur une surface de 6x4 îlots du plan de 1828, en comptant ceux, tronqués, qui dépendent de la gare d'eau (une trentaine d'hectares), et le quartier d'habitation qu'il a généré se réduira encore.

Au vu du plan, tout se passe comme si une remise à l'échelle avait été décidée, réduisant l'espace central à 1/6 de sa superficie initiale, masquant par des masses constructibles les territoires occupés par les réseaux entrelacés, fer et eau.

La composition d'ensemble, telle que figurée en 1830, a donc bien servi d'armature, mais en deux temps, l'arrivée du chemin de fer l'a totalement transgressée.

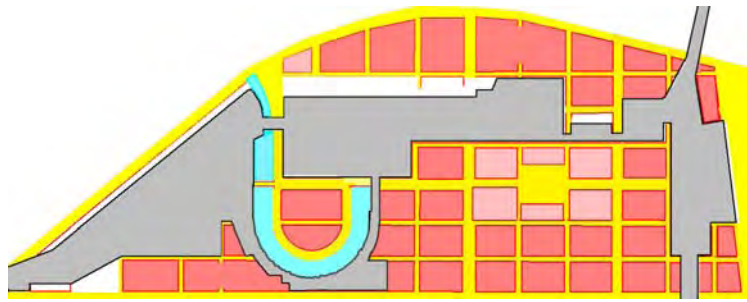
Avec le recul, la Gare d'Eau, pourtant si différente de celle d'Antoine Perrache, apparaît encore comme un élément graphique de composition; mais il s'agissait aussi d'une coexistence de fonctions (réseaux viaire et portuaire, puis chemin de fer dès 1832, trafic marchandises et desserte urbaine traditionnelle), qui deviendra progressivement obsolète.

De cette coexistence, il restera longtemps le pont mixte, qui bien que constamment modifié ou reconstruit, perdurera jusqu'en 1916

Par contre, le réseau surélevé inaugure des confrontations beaucoup plus brutales dans toute l'agglomération: kilomètres de soutènements, mais plus encore peut-être, rareté des passages inférieurs.

#### *Pour conclure l'analyse des 4 plans de 1799, 1830, 1847, 1863*

Même si de nombreuses modifications de détail surviendront par la suite (à l'exemple d'une translation de la place), on peut s'arrêter à la date de 1863 pour marquer une pause dans la description du Confluent, dont le cœur a conservé son échelle.



**Figure 15 : structure du site en 1863**

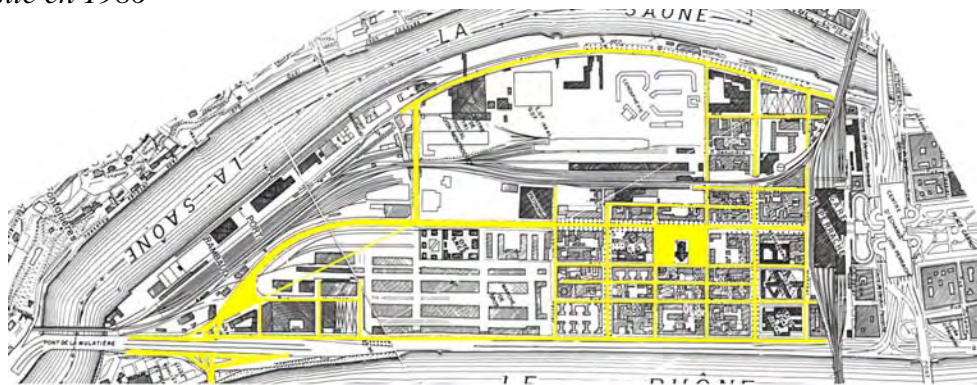
Et si l'on passe en revue, à cette époque, l'état des implantations importantes, on constate qu'elles ne contribuent guère à développer un quartier (de superficie désormais simplement comparable à l'extension d'Ainay-sud): extension à deux îlots de la présence carcérale, maintien des abattoirs jusque dans les années 1920, affectation, peu courante dans Lyon-centre, de l'essentiel d'un îlot à un groupe scolaire "Jules-Ferry" vers 1880.

Dernier indice de la faiblesse permanente de la pression foncière, deux des îlots d'origine seront occupés par des HBM (l'un remplace les abattoirs) dans les années 1930, sans compter la cité SNCF, plus tard enclavée dans le marché-gare.

Vers 1960, soit un siècle après le verrouillage de l'ouest et du sud par l'ensemble gare d'eau terminal ferroviaire, le Marché-Gare (encore une infrastructure d'échanges) viendra occuper une surface comparable à la gare d'eau pour confiner un quartier d'habitation encore relativement récent (à la lecture du plan, il restait encore à construire en 1863).

Cette enceinte close a remplacé ce qui restait des terrains de la gare d'eau: l'équivalent de 12 îlots d'origine, vierges de tout réseau viaire public (en 1830, la gare d'eau semblait conçue comme plus perméable).

#### *Etat du site en 1986*



**Figure 16 : Etat du site, 1986**

De l'usine à gaz à EGF, des arsenaux à la gendarmerie, de prisons en prisons, certaines parcelles restent aux mains des mêmes administrations; le tri postal a connu deux emplacements, avant de quitter le site pour Corbas ; le marché-gare voit son départ annoncé depuis ...1995!

Le cours Charlemagne (grand axe) débouche à nouveau (mise en place du pont Pasteur; il en est à son troisième tracé sud, courbe, puis rectiligne, et courbe à nouveau mais seul, un des deux axes transversaux (cours Suchet) s'est maintenu.

L'ouest du site a fini par perdre la presque totalité de ses rues pénétrantes; la rue longeant l'ancien Champ de Mars a fini par disparaître, mais deux nouvelles rues nord-sud ont réduit

les épaisseurs d'îlots de 100 à 50 mètres: les plans de masse type HBM s'y inscrivent à bonne échelle.

Dans l'attente de son déclassement, le Port Rambaud interromp depuis 1920 le quai sur 1000 mètres; la rue Montrochet, simple prolongement d'une desserte intérieure de la gare d'eau à l'origine devient un axe majeur où se succèdent encore les poids lourds aujourd'hui (comme sur le quai de Saône et sur la contre-allée du quai du Rhône).

Un groupe d'îlots isolé est visible au sud-ouest; il vient de faire l'objet de démolitions et accueille aujourd'hui le luna-park.

Le réseau viaire public est un des moins denses de l'agglomération; aucun des grands sites industriels du début de siècle à Lyon n'a généré l'équivalent; seul le quartier de Gerland sur la rive gauche du Rhône conserve des caractères comparables.



**Figure 17 : vue aérienne du site du Confluent**

*Le projet de l'équipe Melot-Bohigas-Mosbach (1998)*

L'appel d'offres du Grand Lyon, sous la présidence du maire de Lyon Raymond Barre, relatif à l'élaboration d'un plan de développement et d'aménagement du secteur « Perrache-Confluent » publié en 1997 marquera une prise d'initiative de la part des instances politiques locales dans le débat sur l'avenir du site dans une perspective de renforcement d'un hyper-centre d'agglomération et du positionnement concurrentiel de Lyon par rapport aux autres métropoles européennes<sup>142</sup> <sup>143</sup>. Raymond Barre évoque également pour ce qui sera la plus importante opération d'aménagement urbain en France<sup>144</sup> les références que constituent les projets des « Docklands » à Londres, de la « Postdamer Platz » à Berlin et de « Seine Rive Gauche » à Paris.<sup>145</sup>

*« Il n'y a pas de grande ville sans projet d'avenir. Nous avons besoin d'un quartier qui symbolisera le passage au siècle nouveau, le développement de notre ville et le rôle important qu'elle doit jouer dans l'Europe du 21<sup>ème</sup> siècle ...Lyon Confluence*

<sup>142</sup> « En termes de stratégie urbaine, le premier objectif du projet Lyon confluence est de doubler le potentiel du centre-ville pour permettre à Lyon d'acquérir une stature de métropole européenne, comme Milan, Barcelone, Birmingham ». Dossier d'information, Lyon Confluence, Mission Lyon Confluence, octobre 1998.

<sup>143</sup> Les cinq équipes retenues pour la compétition finale sont : Taller de Arquitectura (Ricardo Bofill), l'agence londonienne Aukatt, un groupement conduit par Kenzo Tange, Partenaires Développement (Michel Macary) et le groupement Melot-Bohigas qui sera lauréat du concours.

<sup>144</sup> Dossier d'information, octobre 1998.

<sup>145</sup> Les cahiers Lyon Confluence, octobre 1998/avril 1999.

*n'est pas une simple opération d'urbanisme : c'est un dossier de Ville , mais aussi de Vie.*

*Il s'agit tout d'abord de réparer les erreurs d'urbanisme du passé, de créer un très beau quartier, prolongement du centre actuel, à taille humaine, dans l'esprit de ce que doit être la ville d'aujourd'hui : être conçue pour ses habitants, accorder une large place aux espaces verts et répondre aux besoins du développement social, économique et intellectuel de notre époque.». Raymond Barre, 6 juillet 1998.<sup>146</sup>*

Il s'agit donc de doubler le centre ville en construisant un quartier mixte, à la fois centre d'affaires et quartier d'habitation avec des pôles de culture et de loisirs en donnant une image de ville verte avec 60% d'espaces publics et de nature. La population résidente passant de 7 900 habitants actuellement à 30 000 habitants. La trame urbaine du centre-ville existant dans laquelle s'insèrent des îlots d'habitation est conservée pour assurer la continuité urbaine. Un port de plaisance, un parc naturel de 30 ha en pointe sud, un musée des sciences, techniques et industries sur la trace des anciennes gares d'eau autour duquel se répartissent des quartiers reconquis sur les grandes infrastructures (marché-gare, SNCF, postes, EDF-GDF, entrepôts). Une première programmation prévoit la construction de 1 450 000 m<sup>2</sup> dont 550 000 m<sup>2</sup> de logements, 225 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 130 000 m<sup>2</sup> d'équipements, 80 000 m<sup>2</sup> pour l'hôtellerie et les loisirs et 40 000 m<sup>2</sup> de commerces.

La composition urbaine montre une filiation directe avec les projets antérieurs revendiquée par les concepteurs.

*« Notre pensée , c'est que c'est le dessin urbain qui doit être pérenne et l'architecture inscrite dans son temps...Notre propos n'est pas bien sûr de revenir à une ville-décor historiciste et pastichée ...mais de rechercher le juste chemin d'une synthèse des faits urbains de la Renaissance à nos jours pour accomplir non pas la ville de demain, ce qui ne veut rien dire, mais la ville de toujours...». Oriol Bohigas<sup>147</sup>*

D'emblée la réalisation progressive du projet s'inscrit dans une durée de 20 à 30 ans.

Les premières opérations consistent :

1. à désenclaver le site par la suppression des « verrous » que constituent le transit autoroutier et le Centre d'échanges. Ce désenclavement est présenté comme *une condition préalable* à la requalification du Confluent.

Mais si la nécessité d'un grand contournement ouest de Lyon est admise, « son échéance risque d'être trop lointaine »<sup>148</sup> et l'on prévoit la réalisation d'un ouvrage en tunnel pour permettre le bouclage du périphérique lyonnais et d'accueillir le flux autoroutier plus au sud à la Mulatière et à Saint-Fons.

2. à réaménager et à rénover la gare de Perrache et à enterrer la station de métro

3. à réaliser des « actes concrets et irréversibles du projet ».

4. à définir l'acte fondateur , symbole du futur quartier c'est-à-dire soit une institution européenne ou internationale soit un centre de médiation dédié aux sciences de la vie et aux biotechnologies.

<sup>146</sup> Dossier d'information, octobre 1998.

<sup>147</sup> Interview dans Lyon cité, n°34, novembre-décembre 1998.

<sup>148</sup> idem.





Figure 18 : Projet Melot-Bohigas, 1998.

### *Tramway ou métro ?*

Plusieurs scénarios restaient encore à examiner mais l'hypothèse d'un tramway arrivant à Perrache en 2001 (terminus des ligne T1 et T2) conduit à poser la question du prolongement de la ligne de métro<sup>149</sup> jusqu'à Montrochet voire au-delà sous condition d'enterrer la station (en 2004) et reste compatible avec un développement des lignes de tram sur le site ultérieurement. Ce n'est que dans la phase 2008-2020 que l'on prévoit ces réalisations et ces infrastructures de transport ne constituent pas alors, semble-t-il, une condition fondamentale du projet<sup>150</sup>.

Le tableau suivant indique le calendrier de l'opération :

	Avant 2001	2001-2004	2005-2007	2008 à 2020 et plus
<b>Suppression des « verrous » :</b>				
1. Autoroute A7 et infrastructures routières	Engagement des études pour le déclassement de	Début du chantier du tunnel pour la réalisation du shunt	Désenclavement réalisé Doublement du	Construction d'un pont vers Gerland (rive gauche du

<sup>149</sup> Une séance du conseil municipal du 25 avril 2000 engage la discussion sur le sujet sans prendre de décision qui est différée à l'automne dans l'attente du résultat des études. Le 1<sup>er</sup> adjoint, M. Philip, également président du SYTRAL, estime qu'au-delà du printemps 2001 (les élections municipales auront lieu en mars 2001!), le plan général des déplacements urbains de l'agglomération et la dynamique du projet Lyon Confluence seraient remis en cause.

<sup>150</sup> L'opposition municipale socialiste, dans son bulletin Confluences, de novembre 1998 avait contesté le choix du métro pour des raisons de coût et de délai, prenant position pour le tram, « le débat (étant) donc entre le tramway en l'an 2000 ou le métro dans quinze ans ».

	l'A7	A6/A7	Pont Galliéni Réhabilitation du quai Perrache (boulevard urbain)	Rhône)
2. Centre d'échanges		Démolition des superstructures en 2003/2004 Nouvelle gare routière sur le parvis nord en 2003		
<b>Gare SNCF</b>	Etude pour le réaménagement et la rénovation de la gare Percement de deux nouvelles rues au niveau des voûtes <b><u>Arrivée du tramway à Perrache</u></b>	Chantier de la station de métro sous la gare Recomposition du pôle gare (infrastructure multimodale)	Réhabilitation du cours de Verdun	Pôle de loisirs marchands
<b>Premiers actes concrets et irréversibles du projet</b>	Aménagement du parvis sud de la gare Déménagement du centre de tri et transfert des Archives Municipales Déménagement du marché gare			
<b>Actes fondateurs</b>			Chantier de l'acte fondateur	
<b>Parc urbain</b>	Promenade Saône nord		Chantier du parc Val de Saône	Chantier parc quai du Rhône
<b>Port de plaisance</b>	Mise en chantier		Construction du quartier du port	Mise en chantier du parc Quai du Rhône
<b>Transports publics</b>				Prolongement de la ligne de métro au sud du Confluent
<b>Aménagement du quartier et espaces publics</b>		Mise en chantier du quartier Saône	Pôle d'affaires Perrache	Réhabilitation /démolition des prisons Mise en chantier du quartier du Parc

### *Le projet de l'équipe Grether-Desvigne, 2000*

En 1999, la société d'économie mixte Lyon Confluence est créée pour mettre en œuvre progressivement le projet. Elle confiera à l'architecte-urbaniste François Grether et au paysagiste Michel Desvigne une mission d'assistance. Les études et la concertation engagée aboutissent à un projet de première phase sous la forme d'une zone d'aménagement concertée d'une durée estimée de 12 ans (2015) et votée par le Grand Lyon en 2003<sup>151</sup>. Si ce projet est

<sup>151</sup> Entre temps les élections municipales de 2001 ont vu le succès de la gauche et la désignation de Gérard Collomb (PS) comme maire de Lyon.

présenté comme un projet opérationnel succédant à une phase conçue comme une phase d'approfondissement des idées de l'équipe Melot-Bohigas et dans la continuité du processus engagé, certains ont pu voir dans le nouveau projet de Grether et Desvigne sinon une inflexion importante une rupture dans la forme urbaine.<sup>152</sup>



Figure 19: Projet Grether-Desvigne, 2001.

L'étude de Grether-Desvigne opère une réorientation du projet initial mais au-delà d'une composition de remplacement, l'approche, et même le diagnostic, différent.

Le projet repose toujours sur une même base de suppression du centre d'échanges et de déclassement de l'autoroute sur berge côté Rhône mais envisagés dans « une étape future » et d'un aménagement fondé sur la mixité mais une nouvelle stratégie est mise en place : de la réalisation d'un « projet total »<sup>153</sup> qui supposait la suppression des barrières constituées par l'autoroute et le centre d'échanges dont on ne maîtrise pas le terme<sup>154</sup>, on passe à l'idée d'une

<sup>152</sup> cf. les articles dans Lyon Capitale de Ph. Chaslot, *Confluent : la fin d'un mythe* (8 novembre 2000) et *Le projet du confluent tombe à l'eau* (21 juin 2000).

<sup>153</sup> « Le rêve devient réalité...l'aménagement du Confluent...on voyait cela très loin, pas avant des décennies, virtuel voire utopique. Et voilà que tout s'accélère et se concrétise. C'est que la tactique a changé. D'un projet total lourd à gérer et à financer, Gérard Collomb a fait une opération phasée, par étapes successives qui, tout en s'intégrant au plan d'ensemble, peuvent être engagées les unes après les autres », Lyon citoyen, Ville de Lyon, septembre-octobre 2002.

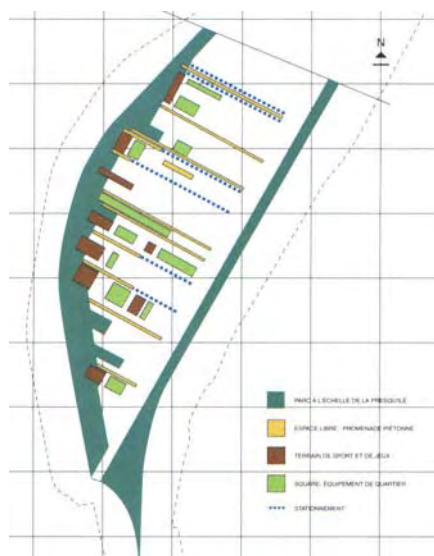
<sup>154</sup> « La volonté du Grand Lyon et de Ville de Lyon, c'est de déclasser l'autoroute...Mais c'est une décision qui ne dépend pas de nous...Ce sont des procédures qu'on ne maîtrise pas. Faut-il attendre que ces procédures là soient arrêtées pour démarrer quoi que ce soit pour Lyon Confluence. A cette question, nous avons décidé de répondre non, il faut faire de suite quelque chose. » Gérard Claisse, vice-président du Grand Lyon, in Les notes, La concertation, Lyon Confluence, septembre 2003.

mise en œuvre progressive d'un projet qui démarre de l' « intérieur » pour donner « un argument supplémentaire pour le désenclavement futur »<sup>155</sup>. Le point de vue est pragmatique, et ne veut pas engager les 30 ans à venir sur une composition figée<sup>156</sup>.

La conception de l'espace public est au centre du projet « comme la composante première, fédératrice et structurante »<sup>157</sup>. Le projet privilégie la dissymétrie entre Saône et Rhône, se traduisant par une trame verte (le parc de Saône) qui s'insinue par ramifications dans le bâti à partir de la Saône face à une rectitude urbanisée côté Rhône et qui va constituer l'épine dorsale de la composition.

Des éléments de programme aussi importants que l'implantation du musée des Confluences (maîtrise d'ouvrage : conseil général, architectes : Coop Himmelblau), ou un pôle de loisirs (architecte : J.P. Viguier), ont transformé la composition s'appuyant sur les traces historiques de la gare d'eau du projet Melot-Bohigas.

Ci-après, on propose un dessin synthétique correspondant à une première version du nouveau projet consacrant l'abandon du musée du projet Melot-Bohigas comme pôle majeur, et proposant l'éventualité de bassins de plaisance en darses transversales (dans la version finale, une seule sera dessinée pour devenir un bassin nautique).



**Figure 20 : principe de distribution en peigne, à partir d'un parc linéaire sur Saône, des espaces extérieurs de quartiers, jeux, squares, promenades, jusqu'aux parkings côté Rhône**

On peut suggérer une stratégie qui se développera sur le long terme en quatre étapes s'appuyant par l'occupation rapide, même temporaire des terrains libérés, par des espaces verts, jusqu'à leur fixation. C'est un paysage fluctuant, mais dont l'image (un parc urbain) se met en place le plus tôt possible tout en s'inscrivant dans la trame initiale du centre-ville.

<sup>155</sup> in Les notes, La concertation, Lyon Confluence, septembre 2003.

<sup>156</sup> « Il ne s'agit pas pour moi de dessiner la ville sous tous ses aspects et une fois pour toutes ... Au contraire, ma démarche travaille avec le temps des développements successifs. » F. Grether, in *Grands espaces, Ville durable*, une exposition de la SEM Confluence, dossier de presse, octobre-novembre 2004.

<sup>157</sup> F. Grether.

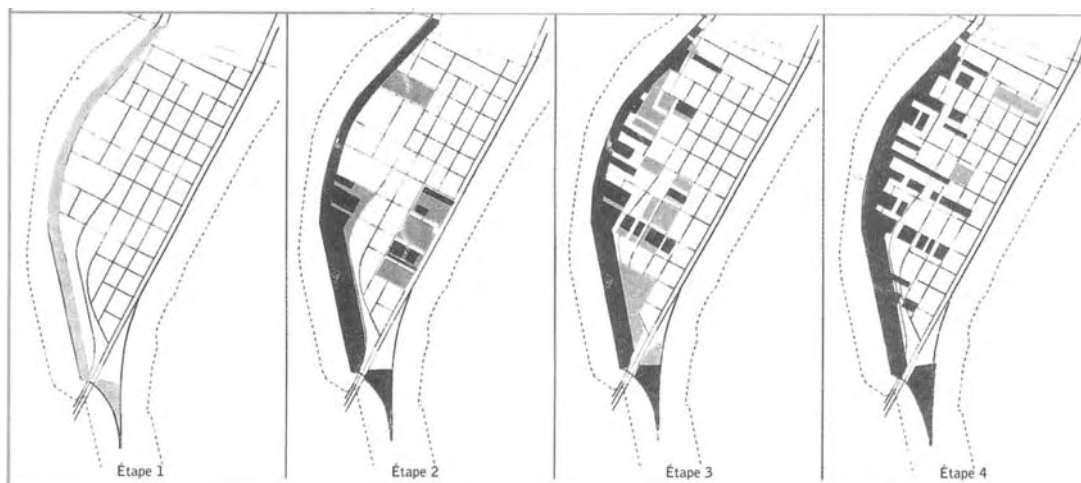


Figure 21: hypothèse de développement du projet en 4 étapes

Calendrier de l'opération :

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	A l'horizon 2015 et plus
<b>Espaces publics</b>				Place des Archives			
				Parc des berges de Saône 14 ha			
				Place nautique 4 ha			
<b>Loisirs et culture</b>					Pôle de loisirs		
					Musée des Confluences et son parc		
					Aménagement des docks Rambaud		
<b>Déplacements</b>	Début des travaux du tram		<b>tramway</b>				<b>métro</b>
<b>Programmes résidentiels et tertiaires et équipements de proximité</b>					270 000 m <sup>2</sup> dont 50% de logements soit 700 logements		
<b>Autres infrastructures</b>							Réorganisation du centre d'échanges
							Reconversion du marché de gros et des prisons
							Suppression de l'autoroute
							Aménagement du cours de Verdun
							Aménagement des quais du Rhône et construction des ponts vers la rive gauche du Rhône

### *Le choix du tramway*

Parmi les plaquettes éditées par la SEM Lyon Confluence consacrées à la présentation des projets à réaliser en 1<sup>ère</sup> phase, une est consacrée à l'accessibilité et aux déplacements mettant l'accent sur le caractère exceptionnel de la desserte du site avec la gare, le centre d'échanges multimodal et l'autoroute. Cette desserte est un atout « pour attirer

*l'investissement privé, implanter des grands équipements d'agglomération et ainsi permettre le lancement de la très ambitieuse opération de développement urbain que représente le projet Lyon Confluence* »<sup>158</sup>.

L'extension de la ligne du tramway (architecte : B. Dumetier) est présentée comme un renforcement à *très court terme* de la desserte tout en permettant de « *mettre le nouveau quartier en relation très directe avec le pôle multimodal de Perrache et avec la Part-Dieu (souligné dans le texte)* ». Ainsi le tram va devenir un facteur essentiel du désenclavement du quartier<sup>159</sup> et sa réalisation constituer une priorité<sup>160 161</sup>. Il va permettre de résoudre le paradoxe que constitue une vision de l'autoroute et du centre d'échanges comme verrous d'une part mais aussi comme atouts pour l'accessibilité du site d'autre part en faisant la liaison avec le pôle multimodal.

Le tramway est également le lien qui fait du quartier nouveau une seule grande entité paysagère et urbaine selon le point de vue de F. Grether, urbaniste du projet. (« *Pour moi, il n'y a qu'un projet qui contient mille petits projets, qui porte sur l'ensemble du territoire de la Confluence et qui concerne tout autant l'existant que le nouveau.* »)<sup>162</sup>

La ligne T1 du tramway (La Doua (pôle universitaire)-Part-Dieu-Perrache) sera donc prolongée sur le cours Charlemagne, artère principale du quartier réduite à deux voies de circulation automobile, jusqu'au pôle de loisirs (en 2005) puis jusqu'au musée des Confluences (en 2007) devenant le mode d'accès privilégié aux grands équipements publics et privés avec une hausse de fréquentation du quartier prévue de 30%. D'une longueur de 1840 m avec quatre stations et une fréquence de passage toutes les six minutes, il effectuera 6300 voyages par jour. La mise en service est prévue en 2006 et l'aménagement pourra être complété avec un parc relais qui reste à programmer.

---

<sup>158</sup> Les notes, Accessibilité et déplacements, Lyon Confluence, septembre 2003.

<sup>159</sup> Entretien avec Gérard Collomb, Lyon citoyen, Ville de Lyon, septembre-octobre 2002.

<sup>160</sup> « La décision de mener à bien le projet de tramway a été prise au bon moment, c'est-à-dire en début d'opération... C'est un choix fondateur pour le devenir de la confluence. Il est essentiel en termes d'image, de développement durable et de transformation de l'espace public ». Bruno Dumetier, in *Grands espaces, Ville durable*, une exposition de la SEM Confluence, dossier de presse, octobre-novembre 2004.

<sup>161</sup> L'argument est aussi financier : « Je ne suis pas un jusqu'au-boutiste d'un mode ou d'un autre mode de transport. Il se trouve que le tramway aujourd'hui arrive sous les voûtes et que le prolonger coûte 38 millions d'euros. Par contre le métro est enchâssé dans la gare et il faut donc repasser en souterrain pour pouvoir le continuer. Le simple fait de retraverser la gare coûte déjà 76 millions d'euros. Ce que nous avons donc décidé, ce n'est pas d'abandonner le métro, mais de faire tout de suite un tramway et de nous laisser la possibilité de faire le métro dans 3 ou 4 mandats, on verra à ce moment-là comment les choses se présentent. » Gérard Collomb, in Les notes, La concertation, Lyon Confluence, septembre 2003.

<sup>162</sup> Les notes, La concertation, Lyon Confluence, septembre 2003.

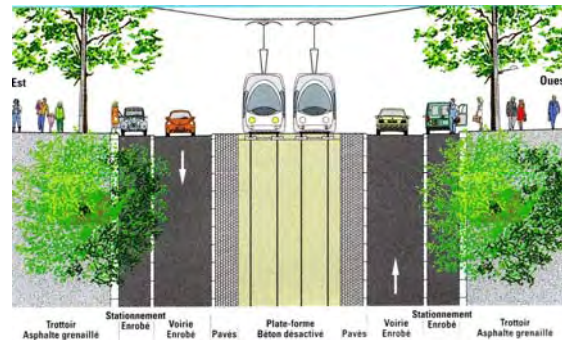


Figure 22 : desserte du site par le tram et profil sur le cours Charlemagne

### Conclusion

On peut à propos du projet Confluence et du projet de tramway préciser l'articulation des logiques de temps et des logiques de lieu en opposant au caractère utopique du projet de Melot-Bohigas qui faisait du détournement de l'autoroute et de la démolition du centre d'échanges la condition de la réalisation du projet (ces infrastructures étant elles même l'expression d'une vision utopique de la ville des années soixante qui voulait ainsi affirmer sa dimension nationale), le réalisme du projet Grether-Desvigne qui prend en considération une temporalité de la ville inscrite dans son histoire y compris son histoire récente mais aussi la double nature du lieu, physique et virtuelle, en déployant son paysage<sup>163</sup> c'est-à-dire la projection d'un regard sur sa transformation à plus ou moins long terme et, par là même, affirmer cette présence virtuelle.

C'est le tramway qui permet alors d'articuler deux échelles de territoire :

- métropolitaine, en tant que facteur du désenclavement comme relais des différents modes de transport TGV, TER, métro, bus, tram (ligne T2) que l'on peut trouver au centre multimodal de Perrache.

- locale, en faisant le lien entre les différentes opérations dont les réalisations sont programmées dans le temps et dans le site pour reconstituer une image globale du projet.

On comprend alors que sa réalisation devienne une priorité.

Le tramway peut alors entrer dans le monde des représentations et de l'identification.

<sup>163</sup> Cauquelin, A., le site et le paysage, PUF, Quadrige, 2002.

Les trois dimensions, le réel, le symbolique et l'imaginaire, permettent de lire les structures du site du Confluent dont il convient de penser la signification pour mieux comprendre la signification des logiques temporelles à l'œuvre dans la recomposition de ce lieu de l'espace métropolitain lyonnais. Pour comprendre les logiques de l'aménagement du Confluent, à Lyon, on est forcé de s'interroger sur la signification et les logiques mêmes de ce lieu tout à fait particulier, caractérisé par deux logiques fortes. D'une part, il s'agit du point de rencontre entre deux cours d'eaux, et il s'agit, par ailleurs, du point extrême d'avancée du paysage lyonnais, comme une forme « d'avant-scène » de l'espace métropolitain de Lyon. Pour bien comprendre l'ensemble des modalités de la signification complexe de cet aménagement, sans doute est-il nécessaire de penser le sens du Confluent, à partir des trois dimensions qui nous permettent d'interpréter les lieux de l'aménagement métropolitain et de la temporalité complexe de la métropole.

Sur le plan réel, le Confluent est bien le site de la confluence entre le Rhône et la Saône. Il s'agit, dans ces conditions, d'un site porteur d'une identité spatiale, définie par une modalité géographique particulière. Ce site du Confluent représente, d'une certaine manière, *l'ancrage réel de la métropolisation lyonnaise*, puisque cette dernière se fonde sur la confluence. Le confluent peut se penser comme le réel qui fonde la métropolisation lyonnaise, qui en inscrit les pratiques et les structures dans le réel de la spatialité. La succession des plans qui font apparaître l'histoire du site permet de se rendre compte de la permanence de la réalité de ce site tout au long des périodes qui scandent l'évolution du quartier. Le réel du Confluent est celui d'un site qui, d'une certaine manière, en quelque sorte par définition, préexiste à l'urbanisation, et demeure, tout au long du développement de la ville et de l'agglomération, un point de repère, mais aussi, en quelque sorte, une limite. Le Confluent constitue le réel auquel se réfèrent les formes et les représentations de l'urbanité pour définir la dimension politique d'un territoire et la dimension esthétique d'un paysage. Mais, surtout, le Confluent, comme ce que l'on peut appeler *le réel d'un site*, constitue une référence de nature à penser l'espace métropolitain lyonnais. Comme réel, il constitue un repère : il marque l'entrée dans l'espace lyonnais, et fonde, par ailleurs, dans l'espace, la caractéristique du paysage lyonnais : l'existence et la rencontre de deux cours d'eau. Le confluent constitue, finalement, *le réel dont se soutient l'identité de la métropole lyonnaise*. Sans le confluent entre Rhône et Saône, elle n'existerait pas – en tous les cas pas sous sa forme. En ce sens, il s'agit bien du réel dont se soutient la temporalité complexe et multiple de son développement et de son histoire. Le Confluent définit la permanence d'une temporalité de site ; il en représente le « temps long », la rencontre des eaux constituant, pour le temps de la métropole lyonnaise, une sorte de butée originaire, qui la fonde et qui en date l'émergence.

Sur le plan symbolique, le Confluent, comme tout site, est un *signifiant*, à la fois investi de significations multiples par ceux qui habitent l'espace ou qui y voyagent, et objet de représentations, à la fois esthétiques et politiques. Ces représentations sont de nature à scander l'évolution des significations dont il est investi dans l'évolution de l'espace où il se trouve et dans l'histoire des formes du paysage auquel il appartient. On peut, en particulier, ici, rendre interprétables trois types de représentations dont le Confluent fait l'objet dans l'histoire et dans le présent de la métropole lyonnaise. Si l'on revient, d'abord, sur l'histoire, on peut remarquer que la première signification du Confluent est, justement, de représenter, dans l'espace, la confrontation entre les hommes et la nature, entre la société et le site, entre les impératifs réels de l'existence et les modalités symboliques de la représentation et de l'expression des formes de la sociabilité. Le Confluent, c'est, d'abord, l'espace qui résiste, le lieu qui s'impose aux hommes par sa configuration même. Le Confluent, sur le plan symbolique, représente, d'abord, sans doute, le lieu de l'implantation des hommes à Lyon, et,



en ce sens, il demeure porteur de la permanence de cette signification, de cette dimension symbolique pérenne. Il constitue, ainsi, ce qui fonde, symboliquement, *la temporalité de l'aménagement urbain lyonnais*. Par ailleurs, sur le plan symbolique, le Confluent est porteur d'une autre temporalité, celle de la rencontre et de l'échange : il s'agit de *l'inscription dans l'espace des dynamiques de l'échange et de la communication*. L'espace de la confluence entre deux fleuves constitue, sur le plan symbolique, une forme de la rencontre entre plusieurs espaces politiques et entre plusieurs espaces symboliques, qui confère, précisément, sa signification à l'identité métropolitaine de Lyon. Le Confluent est, en quelque sorte, sur le plan symbolique, *une forme signifiante de la rencontre et de l'interculturalité* – le lieu, en particulier, qui symbolise la rencontre entre deux voies de passage : la voie Nord-Sud et la voie vers l'Est. La dimension symbolique du site, la façon dont on peut penser son interprétation, s'inscrit dans ce que l'on peut appeler un paradigme symbolique du passage et de l'échange. Enfin, le site du Confluent est porteur, aujourd'hui, d'une autre activité symbolique : le projet du Musée des Confluences. Il s'agit d'un projet culturel qui, à la fois, fait du Confluent, le site porteur de l'identité lyonnaise, elle-même conçue comme une *métropole de la confluence entre les cultures*, et donne au Confluent le rôle symbolique d'exprimer une identité pour ceux qui arrivent, par la réalisation esthétique de cette forme monumentale. La médiation culturelle d'un musée est, ici, chargée d'exprimer le sens de l'identité métropolitaine.

Sur le plan imaginaire, dans une sémiotique de la temporalité de la ville et du fait urbain, le site du Confluent représente, en quelque sorte, le signifiant de cet imaginaire de la rencontre. Mais il faut aller plus loin. En effet, la dimension imaginaire du site du Confluent semble, en fait, articulée autour de deux logiques. La première est, en effet, celle de la rencontre et de l'échange, mais il en est une autre : l'avancée du Confluent dans la figure d'une pointe inscrite au cœur des eaux qui se mêlent. La dimension imaginaire de la temporalité du Confluent peut se lire dans deux directions, dans deux logiques. La première logique imaginaire de cette temporalité est celle de l'histoire, en quelque sorte économique et politique de Lyon, celle d'un site de la rencontre entre des populations différentes. La seconde logique imaginaire est celle d'une autre histoire : celle de la rencontre, voire de l'affrontement, entre les hommes et les eaux. Le site du Confluent a la forme d'une pointe qui vient s'avancer dans les eaux qui se rencontrent et c'est cette pointe qui peut constituer le signifiant imaginaire d'un affrontement, d'une rencontre qui n'est pas nécessairement tranquille entre un système social – les habitants du site institués en une société – et les flots d'une eau à laquelle ils sont confrontés pour devoir, en quelque sorte, la domestiquer. L'imaginaire dont est porteuse la temporalité du site du Confluent est un imaginaire qui prend ses racines dans l'histoire même de la ville et du site, et, plus encore, qui se fonde sur l'opposition constante entre la pointe de terre du Confluent et la rencontre hasardeuse des eaux du Rhône et de la Saône. Il s'agit, en quelque sorte, d'un imaginaire conflictuel, difficile, qui peut, en quelque sorte, être investi par l'imaginaire lié à toutes les guerres et à tous les affrontements dont cette ville a pu être le siège ou peut encore l'être.

Mais il existe un autre imaginaire de la temporalité urbaine porté par l'aménagement du Confluent, qui est celui de la modernité, représentée par l'ensemble des projets d'aménagement. La modernité ne saurait se réduire à un ensemble de pratiques, à un ensemble de choix d'aménagements et à un ensemble de discours, d'images et de représentations. L'imaginaire de la modernité, et nous sommes, ici, encore plus proches de *l'imaginaire bâtisseur* de S. Ostrowetsky, c'est aussi l'utopie de l'avenir urbain. Pour être plus précis dans le cas de Lyon, il s'agit de deux chocs qui ont opposé des utopies dans l'histoire. D'abord, il s'agit du conflit entre l'utopie d'un Jacquart, inventeur d'un nouveau métier à tisser, et celle des canuts, au dix-neuvième siècle, qui oppose, finalement, l'utopie moderniste du progrès de la technique et l'utopie sociale de la solidarité et du plein emploi. Ensuite, il s'agit du conflit entre l'utopie, moderniste, d'un Pradel, maire de Lyon de 1957 à

1976, qui inscrit dans l'espace urbain les utopies des années soixante, et celle, plus critique, de l'époque contemporaine, dont l'imaginaire est aussi nourri d'esprit critique, de conscience environnementaliste et d'une sorte de minimalisme de l'installation urbaine.

Enfin, le site du Confluent, tel qu'il fait, aujourd'hui, l'objet d'un investissement par les aménageurs, vient nous renvoyer à l'imaginaire urbain, particulièrement fort, du *seuil*. Le Confluent est un seuil qui, par sa permanence, traverse les temporalités multiples de l'histoire du fait urbain à Lyon. La figure imaginaire du seuil nous renvoie, finalement, elle-même, à trois interprétations de l'imaginaire urbain lyonnais.

D'abord, il s'agit de l'imaginaire d'une temporalité urbaine particulière, qui est celle de l'accueil. L'imaginaire du Confluent représente le temps originaire de l'accueil, par la ville, de l'étranger ou du visiteur. Il s'agit, ainsi, d'un imaginaire tout à fait paradigmatique, la fonction d'accueil et d'échange faisant partie de la mémoire et de l'histoire de la métropole lyonnaise. Sans doute la temporalité de l'histoire et de la mémoire politique de cette ville vient-elle nourrir cet imaginaire de l'échange et de la communication, qui fonde, en quelque sorte, la culture des médias et des fonctions d'information et de commerce de l'activité de la métropole lyonnaise.

Ensuite, cette représentation de la Confluence investit l'imaginaire de la figure de la navigation. Le site du Confluent se trouve chargé de l'investissement imaginaire très fort constitué par les siècles de culture de la navigation fluviale qui marquent la temporalité urbaine à Lyon. Tandis que le Rhône est porteur de l'imaginaire, plutôt inquiétant, de la frontière et de la séparation, la Saône est porteuse d'un autre imaginaire : celui de la circulation.

La troisième dimension de cette figure imaginaire du seuil renvoie le site du Confluent à une temporalité de la fondation, à une mythologie de l'origine, à la mythologie d'une ouverture de la temporalité, d'un moment initial, fondateur, des temporalités urbaines. Il est intéressant de se poser, ici, pour finir, la question même de la temporalité par cette localisation imaginaire de l'origine du fait urbain à Lyon. Sans doute, dans ce que l'on peut appeler la temporalité imaginaire de la métropole lyonnaise, la figure de l'origine permet-elle de penser et de comprendre un certain nombre de mythologies liées à la naissance et au développement du fait métropolitain.

## IV. SEXTIUS-MIRABEAU A AIX-EN-PROVENCE

Philippe Fayeton

### 1. Métropolisation

Sextius-Mirabeau est un projet strictement aixois : le nouvel ensemble urbain dont l'emprise s'étend sur 20 hectares était voulu comme « *le quartier qu'il manquait* »<sup>164</sup>, c'est un espace de transition, le « *quartier de liaison par excellence entre la ville ancienne et les quartiers neufs* » avec lequel il s'agit de « *donner à la ville un visage d'une modernité adaptée à son image* »<sup>165</sup>.

Dans cette définition, la question de la métropolisation peut-elle être posée à propos du projet urbain Sextius-Mirabeau ?

Ni Aix ni même la CPA (communauté d'agglomération du pays d'Aix) ne présentent les caractéristiques de taille, de diversité, de dynamique de mises en réseaux, énoncées par Lacour et Puissant<sup>166</sup> ou encore par Castells<sup>167</sup> pour laisser inférer qu'un tel processus de métropolisation serait en cours ou à venir à cette échelle.



Aix-en-Provence, avec 134.222 habitants (4ème ville de France en termes de progression : +10.000 habitants en 10 ans) est la ville-pilote de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA) qui rassemble 333.000 habitants sur 34 communes, et s'étend sur 1.300 km<sup>2</sup> dont 2.500 ha de zones d'activités.

Marseille a constitué autour d'elle en juillet 2000 d'agglomération avec 18 communes une communauté urbaine (pour 991953 habitants soit 53% de la population des Bouches du Rhône) sur 605 km<sup>2</sup> et lui a donné le nom de Marseille Provence Métropole, laissant ainsi s'installer l'équivoque quant à sa possible emprise sur Aix-en-Provence.

<sup>164</sup> Plaquette « Aix suit son cours » de présentation de l'opération Sextius-Mirabeau

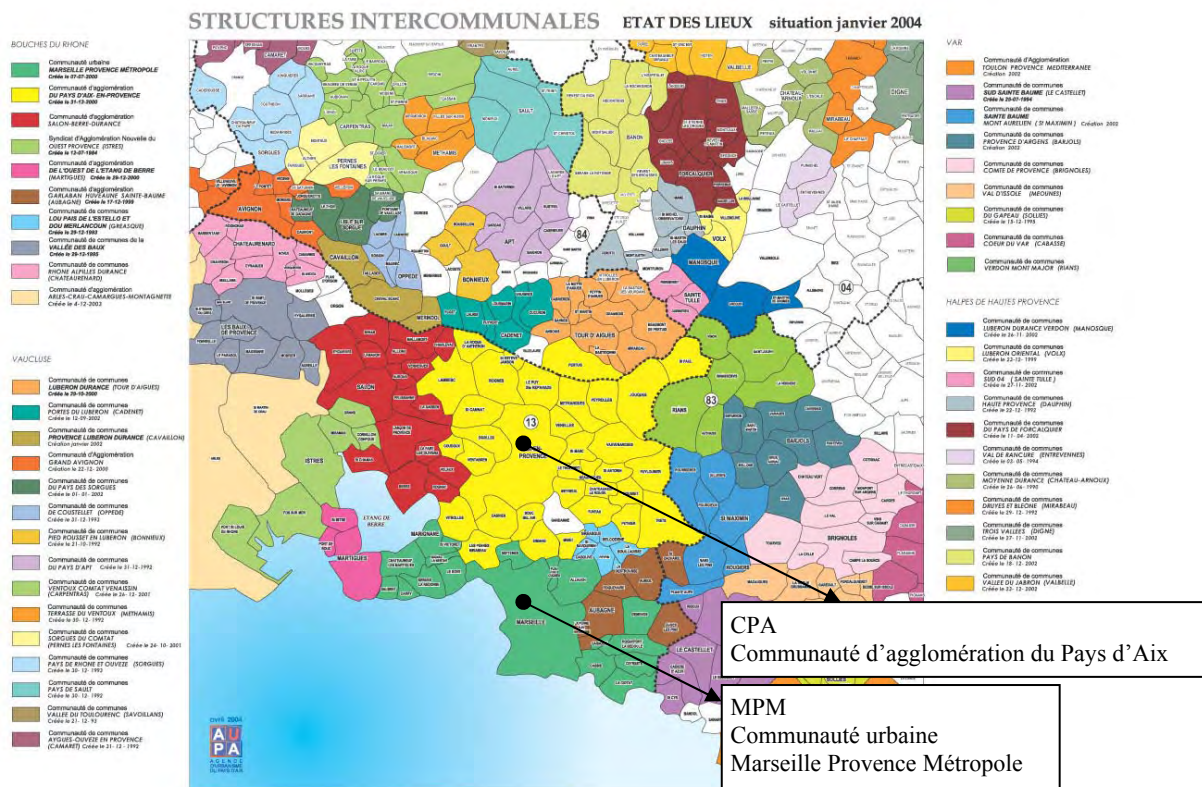
<sup>165</sup> id.

<sup>166</sup> LACOUR (Claude) coord., PUISSANT (Sylvette) coord., *La métropolisation : Croissance, diversité, fractures*, Paris, Anthropos, 1999, (Coll. Villes)

<sup>167</sup> CASTELLS (Manuel), *La société en réseaux : l'ère de l'information*, Paris, Editions Fayard, 1998



Si un regard distancé (parisien, européen) laisse imaginer une réalité métropolitaine réunissant Aix et Marseille, c'est dans la négation de la concurrence historique qui oppose les deux villes et fait que la métropole Aix-Marseille n'existe pas encore comme institution.



C'est en effet à l'intérieur de la métropolisation progressive de l'ensemble urbain Aix-Marseille (1349772 habitants) que se situe Aix-en-Provence (134222 habitants) dans son combat pour préserver et/ou gagner une identité revendiquée par rapport à la puissance de la ville-pilote. L'argument s'appuie sur la valeur historique et culturelle d'Aix, mais aussi sur la superficie d'emprise de CPA, double de celle de MPM. L'enjeu explicitement proclamé par la municipalité est de faire d'Aix-en-Provence *l'autre* pôle de la nouvelle métropole régionale :

« Une ambition métropolitaine »<sup>168</sup>

L'ensemble urbain Aix-Marseille souffre de déficits et de dysfonctionnements qui pourraient, à terme, grever les avantages compétitifs du Pays d'Aix. Le projet d'agglomération permettra d'ouvrir avec les partenaires de la région les chantiers urgents et de tracer, à plus long terme, les objectifs d'une métropole multipolaire.

*Le projet d'agglomération intègre cette ambition métropolitaine et prévoit, pour ce faire, le renforcement des fonctions supérieures du Pays d'Aix (enseignement supérieur, sport, culture, tourisme et patrimoine) et l'implication de la CPA dans les chantiers permettant d'accroître la compétitivité globale de l'aire métropolitaine (réalisation d'un réseau de transports de type RER, mise en réseau de certains hôpitaux...). »*

Dans cette ambition, la ville d'Aix-en-Provence avance sur trois niveaux géographiques :

### **1 marquer son territoire**

- En donnant son nom à la communauté d'agglomération (34 communes et 333000 habitants)
- Par l'exercice du pouvoir au sein de l'institution (la Communauté du Pays d'Aix est présidée par le maire d'Aix et 5 vice-présidents sur 28 sont des élus de la ville d'Aix)

### **2 s'inscrire à l'échelle de la métropole**

- en réaffirmant régulièrement une identité particulière, historique et culturelle qui la place (au moins) à la hauteur de Marseille

*« ... le statut de « capitale de la Provence » - auquel Aix doit plus que jamais prétendre - sera au cœur du projet de l'agglomération... »<sup>169</sup>*

*C'est ainsi que l'idée d'une grande salle de spectacle s'est imposée dans cette ville qui se veut capitale artistique régionale et qui est portée dans le monde par son image culturelle (...).*

*Cette salle aura pour vocation de répondre à la demande d'un large public métropolitain et de servir une ambition nationale.*

*Ainsi la musique symphonique mais aussi le Jazz et les musiques du monde, la danse, le lyrique, la chanson française de qualité bénéficieront d'un instrument et d'un lieu dans lequel le public se reconnaîtra et dont la force emblématique et le caractère fédérateur permettront de lancer des politiques audacieuses de conquête de nouveaux publics.<sup>170</sup>*

- par l'implantation d'équipements structurants de niveau régional (Centre chorégraphique national, Salle de spectacles du Pays d'Aix, gare TGV, aéroport de Marignane)

### **3 revendiquer et valider un relationnel national et une image internationale :**

- en trouvant des appuis et financements au-delà de la métropole régionale :

*« L'effort entrepris est commun à la Ville et à la Communauté du Pays d'Aix. L'une et l'autre ont cherché les partenariats - institutionnels, financiers, techniques - nécessaires à la constitution d'un pôle qui doit rayonner sur le grand sud du pays, voire le bassin méditerranéen. L'État est à ses côtés. La Région et le Département sont ou seront parties prenantes. »<sup>171</sup>*

<sup>168</sup> [http://agglom-paysdaix.fr/nosprojets\\_projet\\_agglomeration.htm](http://agglom-paysdaix.fr/nosprojets_projet_agglomeration.htm)

<sup>169</sup> Magazine Municipal "Aix en Dialogue" n°9 oct-nov 2003

<sup>170</sup> Interventions de Madame le Maire et de M. F-X De Peretti, Adjoint à la Culture, Conseil Municipal d'Aix du 20 Décembre 2001 et Conseil de Communauté du 15 Juillet 2002

<sup>171</sup> Magazine Municipal "Aix en Dialogue" n°9 oct-nov 2003

- en choisissant pour ces opérations des architectes dont la renommée internationale est chargée de donner à la ville une dimension supra-régionale :  
*« Aix a de la chance. Celle, tout simplement, qu'elle s'est donnée. En ayant choisi Vittorio Gregotti pour la Salle de spectacles du Pays d'Aix - après Rudy Ricciotti pour le CCN - la Ville dispose là de deux talents de renom pour bâtir des projets exigeants. »*<sup>172</sup>
- En menant une politique dynamique des relations internationales : réceptions, voyages, jumelages<sup>173</sup>

## 1.2. Le rôle de Sextius-Mirabeau dans le processus de métropolisation

Le nouveau quartier, tant par l'opportunité foncière de la rénovation que par les flux financiers induits, offrait à Aix la possibilité de mettre en œuvre sa volonté de s'instituer comme pôle majeur dans la région en implantant des équipements structurants nouveaux qui sont – au moins pour partie - de niveau régional et même national.

En effet, ces équipements dont l'importance et l'usage, mais aussi les financements et l'image, dépassent largement l'échelle du quartier, placent Aix-en-Provence au rang de ville pilote :

### A l'échelle de la communauté d'agglomération du Pays d'Aix

- **Le siège de la CPA** (Communauté d'agglomération du Pays d'Aix)

Renforcer une image et créer une identité au travers d'un bâtiment flambant neuf, tel est l'objectif de ce projet architectural.

Le nouveau siège, prévu pour 2007-2008, comprendra un espace d'accueil, d'animation et d'exposition, des bureaux pour l'accueil de 390 agents, une salle plénière en hémicycle de 360 places, des salles de commission de 30 à 150 places, des bureaux pour les élus, une salle de formation ainsi qu'un service documentation et archives. Il disposera d'un parking dont la partie supérieure sera couverte par un jardin public

- **La salle de spectacles du Pays d'Aix**

d'environ 1200 places, imaginée par l'architecte Vittorio Gregotti, sera équipée d'une fosse d'orchestre modulable de 45 à 105 musiciens et de dix studios de travail et devrait être finie fin 2006 et opérationnelle pour le Festival d'Art Lyrique 2007.<sup>174</sup>

### A l'échelle départementale

- **Les archives départementales**

Les archives disposeront de 2400 m<sup>2</sup> soit 7000 m linéaires d'archives, un espace d'accueil, une salle de lecture de vingt-quatre places, une salle d'accueil pour les scolaires, un lieu d'exposition, des bureaux administratifs et techniques.

### A l'échelle régionale

- **La cité du Livre**

Dans la Cité du Livre sont réunies plusieurs structures singulières : Bibliothèque Méjanès, Espace Multimédia, Les Ecritures Croisées, Fondation Saint-John Perse, Les Ateliers du Livre, IUT des Métiers du Livre, Institut de l'Image, Les Rencontres cinématographiques, Le Ballet Preljocaj.

- **Le Pasino** (casino du groupe Partouche)

<sup>172</sup> id.

<sup>173</sup> Magazine Municipal "Aix en Dialogue" n°8

<sup>174</sup> <http://www.mairie-aixenprovence.fr>

récemment construit avenue des Belges, en lisière du nouveau quartier, il remplace l'ancien casino municipal démoli en 2003 pour permettre l'achèvement de l'opération Sextius-Mirabeau. En raison de son classement à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques, la question de la démolition du casino a donné lieu à de longs affrontements nécessitant l'intervention du Ministre. Là encore, le relationnel national d'Aix-en-Provence s'est révélé efficace.

- **La gare routière pour les transports locaux et régionaux**

Déplacée en lisière de Sextius-Mirabeau, la gare routière gère le nœud central du réseau de transports collectifs du pays d'Aix. Elle offre également l'essentiel des liaisons avec Marseille avec des bus toutes les 5 minutes (10 minutes en heures creuses) pour un trajet de 30 minutes par autoroute.

Devant cette efficace offre routière, la desserte régionale SNCF, avec seulement 26 trains TER entre Marseille et Aix pour un trajet 35 à 50 minutes est complètement disqualifiée.

En outre, la liaison avec Marseille par le TGV (19 trains par jour, trajet 12 minutes) ne peut intéresser que les zones d'activités (les Milles, la Duranne, l'Europole de l'Arbois) implantées au sud-ouest à 10 km du centre-ville.

### **A l'échelle nationale et internationale**

- **Le Centre Chorégraphique National**

Doté de quatre studios de travail qui permettent « le partage des outils et des moyens » et d'une salle de représentation de 378 places, ce bâtiment dédié à la danse matérialisera les attentes du monde culturel. Le CCN sera à la fois :

- centre de création : de la conception jusqu'à la présentation sur scène des créations.
- pôle d'expérimentation : relais d'un réseau international dans la région PACA en favorisant l'émergence de nouveaux talents.
- espace pédagogique : accès de la danse à un plus large public en présentant dans sa grande diversité les travaux des compagnies nationales et internationales soutenus par des accompagnements pédagogiques.
- lieu de diffusion : renforcer la diffusion des compagnies dans une multiplicité de propositions artistiques, en programmant des spectacles chorégraphiques tout au long de l'année.
- centre de coopération multiculturel : construction de projet de coopération culturelle en favorisant l'accès à des esthétiques nouvelles par la circulation et l'accueil de compagnies internationales.

*« D'ici à 2004 et grâce à la volonté conjointe des pouvoirs publics (État, Région, Département et Ville), c'est un ensemble unique qui sera réalisé. De la conception à la diffusion, la danse bénéficiera notamment d'une salle de représentation de quelque 400 places et de quatre studios de travail. Le pôle d'expérimentation chorégraphique "jouera" dans la cour internationale. »<sup>175</sup>*

### **1.3. Conclusion**

Ces équipements ne « servent » pas spécifiquement à Sextius-Mirabeau ou à Aix mais à toute l'aire urbaine. Néanmoins, ils induisent localement une activité culturelle, une activité économique (spécialement pour le secteur Horeca), et assurent un surcroît d'image pour Aix-en-Provence.

L'implantation de ces équipements participe de la mise en réseaux qui contribue à faire de l'ensemble Aix-Marseille une grande métropole régionale dans laquelle Aix-en-Provence serait le pôle « art et culture ».

---

<sup>175</sup> [http://www.mairie-aixenprovence.fr/article.php3?id\\_article=890](http://www.mairie-aixenprovence.fr/article.php3?id_article=890)

C'est déjà le cas en ce qui concerne le secteur universitaire : les universités d'Aix-Marseille sont en réalité présentes dans 11 villes réparties sur trois départements et comptent 70000 étudiants dont 40000 sont inscrits à Aix. Forte de cette majorité, Aix revendique la prééminence de son pôle universitaire, mais seulement la moitié des 40000 étudiants réside dans le pays d'Aix qui ne leur offre que 3018 chambres en cités universitaires, et environ 1000 studios dans le nouveau secteur privé des « résidences étudiantes » de Sextius-Mirabeau : Aix-en-Provence compte bien sur Marseille pour loger ses étudiants.

La réalisation de Sextius-Mirabeau est ainsi pour Aix-en-Provence l'occasion de « prendre le train » de la métropolisation. Sextius-Mirabeau n'est d'ailleurs pas un quartier au sens de Pierre Mayol <sup>176</sup>, mais plutôt une opération de rénovation urbaine qui concerne toute l'aire métropolitaine et c'est finalement tout le centre-ville d'Aix-en-Provence qui devient un quartier de la métropole régionale en construction.

L'affrontement historique entre Aix (la romaine, la bourgeoise, la culturelle) et Marseille (la grecque, la cosmopolite, la maritime, la commerçante) reste prégnant dans la perception d'une problématique métropolitaine.

Dernièrement, le groupe UDF d'Aix se plaignait de voir Aix

*« s'apprêter à laisser filer la formation des avocats au bénéfice d'une Ecole régionale de formation implantée à Marseille »*<sup>177</sup>

et souhaitait

*« attirer l'attention de la municipalité sur le fait que notre commune était de plus en plus bousculée, faute de réactivité et de politique d'envergure, sur son "pré-carré", ses atouts majeurs incarnés par son pôle judiciaire, le tourisme et ses Universités. Voilà une nouvelle preuve de notre perte d'attractivité, contrebalancée par une politique plus agressive, dans le sens d'une ambition affirmée, du voisin marseillais. Il serait souhaitable que notre député-maire use de toute son influence, pourtant souvent présentée par elle comme importante, et de toute sa capacité de persuasion, ordinairement sans limites, pour tenter d'inverser le cours d'un processus affiché comme irréversible. »*<sup>178</sup>

Pourtant, la réalité du bassin de vie Aix/Marseille s'impose géographiquement et économiquement : le 3 décembre 2004, Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille et président de MPM (Marseille Provence Métropole) et Maryse Joissains, maire d'Aix et présidente de CPA (communauté du pays d'Aix), ont décidé que les deux structures réfléchiraient ensemble à leur avenir commun<sup>179</sup> :

*« Se regrouper avec Marseille sur un projet métropolitain, c'est aussi se donner la possibilité de recevoir des crédits exceptionnels de l'Etat. Nous en avons cruellement besoin. »*<sup>180</sup>

Derrière l'inéluctable gentleman agreement <sup>181</sup> entre ces deux territoires – mais plutôt entre ces deux ambitions - se profilent à la fois des préoccupations de politique locale (face aux candidatures annoncées de deux municipalités PC, Gardanne et Aubagne, qui souhaitent intégrer la communauté urbaine) et des ambitions à plus long terme de leadership régional affichées par chacune de ces deux grandes villes de la Région :

---

<sup>176</sup> « le domaine dans lequel le rapport espace/temps est le plus favorable pour un usager qui s'y déplace à pied à partir de son habitat » Pierre Mayol in *l'invention du quotidien*, Paris, Folio Gallimard (1994)

<sup>177</sup> cf La Provence du 23/10/2004

<sup>178</sup> [http://www.udf-aix.org/ville/ecole\\_avocat.htm](http://www.udf-aix.org/ville/ecole_avocat.htm)

<sup>179</sup> cf Le Point 15/12/04 n°1683

<sup>180</sup> Maryse Joissains-Masini in L'Urbain n° 105 du 22/07/2005, p. 6

<sup>181</sup> Les deux structures CPA et MPM se sont unies en 2004 dans le cadre d'un projet de coopération métropolitaine lancé par la DATAR



*« Nous avons un développement en commun et chaque commune doit avoir son développement propre qui corresponde à ses choix »<sup>182</sup>*

La concurrence entre les deux villes est ainsi régulièrement sous-jacente dans les affirmations publicitaires, telle cette présentation de l'extension du « Parc du Golf » :

*« Un Parc Global de Bureaux reconnu au niveau national :  
Aujourd'hui, le parc global de bureaux en Pays d'Aix représente environ  
550.000 m<sup>2</sup> dont 390.000 m<sup>2</sup> sur le Pôle d'Activités d'Aix.  
Le Pays d'Aix se classe parmi les 10 plus grands sites tertiaires français juste  
derrière Montpellier (hors Ile de France).  
Aix-en-Provence se classe en 2nde position derrière Sophia-Antipolis si l'on  
considère le ratio m<sup>2</sup> bureaux / population. »<sup>183</sup>*

L'annonce toute récente (28 juin 2005) du lancement du projet ITER à l'extrémité Est de la communauté d'agglomération du Pays d'Aix (sur la petite commune de Saint-Paul-les-Durance) renforce les déterminations, fait éclore de nouveaux appétits :

*« Cadarache, c'était un gâteau extraordinaire, ITER, c'est la cerise, alors  
nous allons boire du champagne avec nos amis du CEA ! »<sup>184</sup>*

et surtout déplace brutalement les barycentres économiques et sociaux.

Maryse Joissains-Masini, maire d'Aix-en-Provence, a réussi à prendre les devants en fédérant une centaine de communes dans la nouvelle association « réussir ITER » dont elle est la présidente. Cette association s'est constituée pour assurer une répartition équilibrée des bénéfices liées au développement du projet ITER.

De son côté, le premier adjoint au maire de Marseille, Renaud Muselier, revendiquait dès le mois de mai 2005 l'implantation à Marseille de l'entité française de gestion du projet ITER. En réponse, Maryse Joissains-Masini répliquait immédiatement « ... les marseillais arrivent après la bataille... »<sup>185</sup> et surtout : « ... Marseille et sa communauté urbaine ne mettent pas un sou dans le dossier ».

Le petit village de Saint-Paul-les-Durance (800 habitants), qui n'était jusqu'à présent qu'une exception élitiste éloignée des centres urbains, devient le cœur des enjeux en raison des implications prévisibles à long terme (30 ans) : sur le foncier, le bâtiment, les services. Déjà en 2003, le comité de pilotage installé à l'initiative du préfet de région avait créé une commission pour étudier cette question. La commission a défini un périmètre d'influence du projet ITER : à moins de 15 minutes de Cadarache, ce sont ainsi 34 communes sur 4 départements qui ont été recensées où sera mise en œuvre une politique de régulation du marché foncier.

Le développement du projet ITER bouleverse les équilibres territoriaux, ou plutôt exacerbe des déséquilibres anciens, notamment en matière de réseaux de communications à l'intérieur de la région PACA. C'est maintenant dans l'urgence que se pose la question des transports entre Gap et Marseille, par Aix, Manosque et Sisteron : « Il nous faudrait, par exemple, un RER Aix-Manosque-Digne ».<sup>186</sup>

Dans cette lutte d'influence pour la maîtrise du territoire, Sextius-Mirabeau est posé comme l'élément structurant du nouveau centre-ville d'Aix-en-Provence, et s'appuyant sur le statut de capitale historique de la Provence, vise à justifier l'ambition aixoise de s'imposer comme pilote (ou, à la rigueur, copilote) d'une métropole Aix-Marseille à venir.

<sup>182</sup> Maryse Joissains-Masini in L'Urbain n° 105 du 22/07/2005

<sup>183</sup> Conférence de Presse du 21 juin 2005

<sup>184</sup> Roger Pizot, maire de Saint-Paul-lès-Durance, in <http://www.mosaique.levillage.org/miroirs/iter.htm>

<sup>185</sup> Maryse Joissains-Masini in L'Urbain n° 102 du 1/07/2005

<sup>186</sup> Maryse Joissains-Masini in L'Humanité du 30/06/2005

## 2. Le projet urbain Sextius-Mirabeau: une promesse de ville

Le programme du concours international restreint lancé en 1990 par la municipalité posait que «*Sextius-Mirabeau doit relever le défi passionnant de conserver l'esprit traditionnel d'une ville ancienne magnifique dans un quartier neuf*»<sup>187</sup>. Selon le mot du maire de l'époque, Jean-François Picheral, cette opération a pour objet de «*donner à la ville un visage d'une modernité adaptée à son image*». <sup>188</sup>

*Le contenu du projet dans le dossier de concours*

Par sa délibération du 21 décembre 1989, le conseil municipal d'Aix-en-Provence adoptait le texte de la «*Consultation d'aménagement et d'économie urbaine*»<sup>189</sup> fixant le programme, les objectifs et le règlement de la consultation internationale.

Dans une optique de «*véritable extension du centre*»<sup>190</sup>, une «*marge de manœuvre suffisante*» est laissée aux équipes dont on attend une réflexion «*particulièrement ouverte, libre, imaginative*».

La problématique consistait à conjuguer forme urbaine et financement, sachant que l'opération devait être financièrement équilibrée pour la ville. La possibilité de réaliser par tranches quasiment indépendantes a orienté le choix du jury pour le projet Oriol Bohigas.<sup>191</sup>

Le programme est scindé en 2 parties :

Une plateforme minimale :

- Logements : au moins une centaine de logements sociaux
- Un palais des congrès (avec une salle d'au moins 800 places)
- Une salle de spectacles (avec une capacité de 1 500 places au maximum)
- Un pôle d'échanges de transports en commun (selon le programme de 1987)
- Des parkings (au moins 3 500 places)
- La direction départementale d'EDF-GDF (pour une SHON de l'ordre de 10 000 m<sup>2</sup>)

Un programme libre :

- Equipements tertiaires, commerces, immobilier d'entreprises, établissements de formations, logements (programme indépendant des logements sociaux) jusqu'à concurrence d'une SHON de 200 000 m<sup>2</sup>.

L'article 3.1 du règlement de la consultation indique que la consultation s'adresse à des équipes présélectionnées qui comprendront «*des concepteurs (architectes, urbanistes, paysagistes) auxquels s'associeront des opérateurs immobiliers qui pourront s'adjoindre des groupes financiers.*»

Les prestations à fournir par les équipes dans le délai imparti de 3 mois se limitent à 2 planches A0, une note descriptive de moins de 30 pages, une maquette.

### 2.1. La promesse municipale

---

<sup>187</sup> Plaquette de présentation de l'opération Sextius-Mirabeau, *Aix suit son Cours* (Non daté) Aix-en-Provence, SEMEVA

<sup>188</sup> L'image de la ville voulue par la municipalité n'est pas forcément en accord avec l'image que les habitants souhaitent lui donner. Ainsi, un sondage réalisé en Juin 1994 par le Club Expressions, auprès de 1836 habitants, afin de «*donner la parole aux Aixois pour qu'ils définissent eux-mêmes l'avenir de leur ville*» montre que l'image de la ville souhaitée par eux est d'abord celle d'une ville universitaire. NANCY Gilles (et al.) (1995). *Aix-en-Provence, propositions pour un projet de ville*. Aix-en-Provence, Club Expressions

<sup>189</sup> Opération Sextius-Mirabeau. Consultation d'aménagement et d'économie urbaine. Document établi par Michel Steinebach, urbaniste

<sup>190</sup> On notera que le dossier de réalisation de la ZAC Sextius-Mirabeau validé en mars 1992 marque une évolution par rapport au projet initial : «*le but de l'opération Sextius-Mirabeau est de créer un nouveau quartier d'Aix-en-Provence*»

<sup>191</sup> Entretien (01/03/04) avec Jean-François Santi-Weil, directeur de l'opération Sextius-Mirabeau

Le projet urbain Sextius-Mirabeau est une promesse de ville structurée par ses acteurs : la municipalité lance un quartier nouveau et communique son rêve par une plaquette publicitaire : Sextius-Mirabeau : «Aix suit son Cours»

Le propos tient en 3 icônes et 3 postulats. Après la photo aérienne du Cours Mirabeau qui revient en leitmotiv, le triptyque s'ouvre sur 3 acteurs essentiels :

- le maire Jean-François Picheral,
- l'adjoint à l'urbanisme Alexandre Medvedowsky,
- l'architecte Oriol Bohigas

La dernière de couverture donne les coordonnées du centre d'informations Sextius-Mirabeau où l'on peut consulter la maquette du projet lauréat et les autres projets du concours international.

Chacune de ces figures tutélaires prononce le postulat qui convient à son rôle :

- Le maire annonce qu'il a décidé de réaliser «*le quartier qu'il manquait à Aix*», le quartier tant attendu qui achèvera de transformer la ville : «*une opération qui donnera à la ville un visage d'une modernité adaptée à son image*»,

- C'est une «*opération d'urbanisme exemplaire*» proclame l'adjoint à l'urbanisme. Le processus «rationnel» de choix du projet a été validé par une équipe technique à l'issue d'un concours international «d'économie urbaine» auprès de 10 équipes présélectionnées sur références. En outre, la consultation d'une commission (élus et techniciens de la ville, architecte des bâtiments de France, représentants du monde associatif) donne toutes les garanties de transparence et de démocratie,

- L'architecte, lauréat du concours, sait bien, lui, que «*la ville est faite d'espaces publics*» et il explicite son projet : «*C'est pourquoi nous avons fait de l'espace public - rues, places, itinéraires, façades, lieux de vie - notre priorité absolue*» et souligne n'avoir pas oublié de traiter avec un soin particulier les «*éléments marquants*» (ponts, passerelles, fontaines, espaces verts) ni de porter attention au choix des matériaux de revêtement (dalles, bordures de trottoir, entourages de pieds d'arbres) et du mobilier urbain.

Le programme et l'organisation spatiale sont en accord avec quelque mythique ordonnancement vitruvien : le projet tient en un grand schéma de voirie distribuant chaque chose à sa place. On a rangé à l'Ouest les logements intermédiaires («*à mi-chemin entre logement social et grand standing*») pour laisser l'Est aux logements grand standing («*à proximité du cours Mirabeau*») et les résidences privées pour étudiants (à proximité de la gare et des facs). Un grand parking, un casino et une grande salle de spectacles viennent compléter l'ensemble.

C'est donc sur un programme imposé particulièrement mince (portant sur moins de 15% des surfaces construites) <sup>192</sup> que ce projet d'urbanisme «exemplaire» a été conçu, porté en réalité par ses promoteurs qui, à leur tour, communiquent en direction du public par des plaquettes présentant les bâtiments de logements proposés à la vente.

## 2.2. Le projet urbain des promoteurs

Toutes les communications publicitaires des promoteurs immobiliers sur Sextius-Mirabeau sont semblables, en format et en références aussi bien qu'en ce qui concerne le message général.

La brochure de présentation de la Résidence Port-Royal à Aix-en-Provence :

«...le nouveau quartier Sextius Mirabeau considéré comme l'une des plus prestigieuses réalisations architecturales européennes. Son concepteur, Oriol

---

<sup>192</sup> la principale contrainte du projet consiste à respecter les infrastructures de transport prévues antérieurement dans les projets de ZAC successifs et dont le dernier a été élaboré par Autran et Macary

*Bohigas a réussi dans ce site exceptionnel, l'accord parfait entre l'esprit traditionnel de la ville et les idées les plus innovantes en matière de qualité de vie contemporaine.» 193*

Cette brochure est construite sur un argumentaire simple en 3 points :

- La tradition aixoise

C'est un véritable privilège que de pouvoir y établir son domicile

- Dans le style d'aujourd'hui

Une architecture humaine, chaleureuse et raffinée, traduction moderne des vieilles demeures

- La qualité de vie provençale

Des appartements "grand espace"

Port-Royal évoque d'emblée une qualité de vie élevée

Pour conclure, le promoteur Progrééal, se déclare «*créateur provençal, exclusivement*» dans un euphémisme publicitaire pour dire « promoteur régional ».

L'adresse du bâtiment n'est pas en reste. L'avenue Mozart, avec sa référence parisienne, a conduit à dénommer «*îlot Auteuil*» ce pâté de maisons, et lui confère ainsi des lettres de noblesse (bourgeoise).

L'opération Etoile-Mirabeau <sup>194</sup> joue sur le même registre. Placée en limite de Sextius-Mirabeau, elle est présentée «*en continuité avec le centre ville historique*» et la référence à l'Etoile (les Champs-Élysées ?) n'est pas anodine.

L'argumentaire est globalement le même que pour le projet urbain Sextius-Mirabeau :

- le nouveau visage d'Aix-en-Provence
- la tradition de la douceur de vivre
- de beaux espaces de vie et de confort
- le prestige et le confort

Ces discours publicitaires (politiques ou commerçants) proposent du rêve et l'on se souvient du slogan de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise : «*Ville nouvelle, vie nouvelle* ». Dans un rêve organisé de vie nouvelle, les utopies sociales du XIX<sup>e</sup> siècle, de Hygeia au familistère de Guise, de Icarie à Harmony, du Phalanstère à France-ville, comme nous l'a bien montré Françoise CHOAY <sup>195</sup>, s'exprimaient par l'organisation d'un espace iconique fini, supposé embrayeur d'une organisation sociale. L'utopie, lieu de nulle part, avait besoin d'un lieu pour exister. A l'inverse, le quartier nouveau Sextius-Mirabeau, volontairement défini dans une limite géographique, une morphologie et une «*écriture*» architecturale, porte une part d'utopie. Cette opération, s'appuyant sur des icônes et mythes, présentent les quatre grands thèmes de l'utopie (l'île, l'altérité communautaire, le bonheur, la confusion temporelle).

### *Icônes et mythes*

Les plaquettes s'ouvrent en triptyque sur des photos-repères invoquent les lieux et espaces fameux d'Aix, les appartements proposés à la vente ne sont que peu figurés (2 cas sur 4), non plus que les bâtiments eux-mêmes (1 cas sur 4) si ce n'est par un dessin en perspective non contractuel (3 cas sur 4) :

Les arguments principaux sont :

- alliance tradition/modernité,
- prestige et privilège,
- ensoleillement judicieux (ou maximum),
- patio, terrasses.

<sup>193</sup> Brochure de présentation de la résidence Port-Royal à Aix-en-Provence

<sup>194</sup> Brochure de présentation de la résidence Etoile-Mirabeau à Aix-en-Provence

<sup>195</sup> CHOAY Françoise, (1965). *L'urbanisme, utopies et réalités*. Paris, Editions du Seuil

Le discours des plaquettes se résume à la proposition récurrente d'une soi-disant exceptionnalité : *l'alliance exceptionnelle* de matériaux modernes et traditionnels est enfin réussie pour réaliser un *bâtiment exceptionnel* situé à une *adresse prestigieuse* dans *l'exceptionnelle ville d'Aix-en-Provence*, et assurer *une exceptionnelle qualité de vie* réservée à une élite (*exceptionnelle*).

### *Le thème de l'île*

Sextius-Mirabeau : «le quartier qu'il fallait»  
Toute l'opération est ainsi située «en dehors», elle se détermine «par rapport» à la Rotonde, au Cours Mirabeau, à la ville ancienne. Sextius Mirabeau, île d'utopie protégée, se situe à une encablure du «cœur de ville historique» au centre d'une mer nommée Provence : Etoile Mirabeau est «à l'orée du cœur historique», pendant que la Résidence la Duranne «c'est vraiment la ville à la campagne». Alors que Les toits de l'Olympe sont «à deux pas du cœur de la cité», Le Square flotte «Entre ciel et terre».

### *Le thème de l'altérité communautaire*

Les utopiens se reconnaissent dans les arguments avancés, se regroupent dans le nouveau quartier, et trouvent dans la nouvelle communauté de quartier par un effet de miroir leur propre identité : le prestige à Sextius-Mirabeau  
L'adresse est prestigieuse<sup>196</sup> car elle jouxte des lieux «prestigieux» :

- « à deux pas de la Cité du Livre, de la nouvelle salle de spectacles, du futur marché »
- « à deux pas de la cité... à mi-chemin du centre ville et des universités »
- « à quelques pas seulement de la Rotonde et du Cours Mirabeau »

Le prestige est contagieux par contact (plus ou moins direct) avec des lieux et/ou des personnes auxquels on attache du prestige. A Aix, le foyer infectieux est circonscrit au cœur de ville avec le cours Mirabeau, la Rotonde et le quartier Mazarin où évoluaient les aristocrates du Quartier Mazarin et les doctes personnages de la Cour d'Appel et de l'Université. Ce prestige de l'adresse rejaillit sur les utopiens de Sextius-Mirabeau et fonde leur élitisme. Ils sont autres et se retrouvent, au Square par exemple :

*«L'édification du Square offre...à quelques privilégiés [...] Le Square s'érige... et revendique son caractère unique. Il marque sa différence»*

ou à la Résidence la Duranne :

*«les personnes souhaitant pratiquer les sports de plein air...le club-house...en famille ou entre amis» .*

Cet élitisme prestigieux mérite des bâtiments exceptionnels : les appartements sont «grands», les fenêtres sont de «*larges baies vitrées*», les aménagements intérieurs sont «*intelligents*», et les prestations sont «*de qualité*».

### *Le thème du bonheur*

Les utopiens de Sextius-Mirabeau sont les nouveaux patriciens hédonistes et veulent se laisser séduire par une vie facile et douce.

Le Square dit : venez «*profiter au quotidien des attraits d'une Cité en plein renouveau ... laissez-vous séduire... le Square saura assouvir toutes vos envies, sans contraintes*»;

la Résidence La Duranne propose «*un véritable confort et une qualité de vie... pour vous faciliter la vie.*»

---

<sup>196</sup> *praestigiae* = tour de bateleur, artifices, ruses, jonglerie, (style) clinquant

Comment résister aux délices de ce nouveau «Domaine des Dieux» nommé «Les Toits de l'Olympe»? : *«des espaces de vie qui sauront vous séduire ...vous permettront de profiter d'un cadre verdoyant à l'abri d'un patio intérieur... c'est bon d'être écouté».*

Cette « douceur de vivre» de l'opération Etoile Mirabeau, c'est naturellement *«la qualité de vie provençale»* invoquée à la Résidence Port-Royal.

Le bonheur individuel de Sextius-Mirabeau ne s'encombre pas d'enfants : il n'y a pas une seule école (pas de maternelle, pas de primaire, pas de secondaire !) dans ce quartier de 133000 m2 de logements (4500 à 5000 habitants)<sup>197</sup>.

### *Le thème de la confusion temporelle*

Le temps ne s'écoule plus dans l'utopie. L'état de perfection de cette parousie païenne ne peut être atteint que dans une éternité. Mais il y a plusieurs façons de mêler hier, aujourd'hui et demain, plusieurs façons d'arrêter la fuite du temps.

### *Alliance tradition / modernité*

Sextius-Mirabeau se définit d'emblée par son nom qui fait référence à l'histoire. Il n'est pas anodin de reprendre le nom du Consul romain Sextius et de l'associer à celui de Mirabeau pour valider une «tradition aixoise» faite de vieilles demeures (hôtels aristocratiques des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles), et ainsi revendiquer le statut de capitale de la Provence avec sa Cour d'Appel et son Festival International d'Art Lyrique.

Le Square *«est l'expression parfaitement réussie d'une union entre la noblesse des matériaux et le confort de la modernité»* pendant que Etoile Mirabeau *«associe tradition et modernité»*. On peut aussi choisir de *«vivre [les Toits de l'Olympe] au sein d'un fantastique projet qui renoue les liens avec la ville ancienne»* ou lui préférer La Résidence la Duranne qui *«conjugue à merveille modernité et art de vivre...conjugue jeunesse et art de vivre»*. Pour les plus aisés, La Résidence Vendôme Rotonde propose *« cette belle résidence...aux dimensions humaines, en parfaite harmonie avec l'architecture de l'ancienne cité des Comtes de Provence »*.

Le Square	noblesse des matériaux	et	confort de la modernité
Les Toits de l'Olympe	la ville ancienne	et	fantastique projet
Le Square	tradition	et	modernité
La Duranne	art de vivre	et	modernité
La Duranne	art de vivre	et	jeunesse
Vendôme Rotonde	matériaux nobles	et	harmonie

La tradition revendiquée apporte une antériorité, une référence à un passé (glorieux, prestigieux, puissant...) dont on est issu et, le perpétuant dans cette continuité, on y est intégré, situant alors notre propre naissance dans l'Histoire. Il suffit alors de brandir quelques signes facilement lisibles pour invoquer/évoquer la tradition (ferronnerie, portes en bois massif, pierre agrafée en soubassement).

La modernité nous situe certes dans le maintenant et atteste de notre vigueur. Mais modernité suppose progrès, futur, avenir. La modernité place le sujet dans un aujourd'hui pour demain. La modernité nous situe en avant par rapport à ceux qui ne sont pas modernes.

Les signes de la modernité, confirmés par les labels (Vivrelec, Promotelec, Confort Plus, Qualitel), représentent l'adéquation à des normes. Cette modernité affichée est donc datée d'hier, elle est validée par la normalité, ce n'est pas la modernité de la rupture dans une

<sup>197</sup> « L'école maternelle a toujours été prévue, mais elle a été repoussée car les écoles d'Encagnane étaient plus ou moins vides. » Entretien avec Jean-François Santi-Weil du 01.03.2004

aventure avant-gardiste mais une modernité validée par la science, par la loi, c'est une modernité de bon aloi. La rupture supposée de la modernité est immédiatement annulée par cet assujettissement à la règle normative.

Cette modernité-là n'est-elle pas, selon le mot d'Henri Lefèbvre «*l'ombre de la révolution manquée, sa parodie*» ?

L'alliance tradition et modernité construit un espace historique déstructuré, éliminant le fil du temps : le temps y est condensé comme la lumière dans un trou noir sidéral. Le syntagme tradition/modernité vient en réponse devant l'angoisse de la mort : les utopiens de Sextius-Mirabeau jouissent d'une éternelle jeunesse.

### *La connivence des investisseurs*<sup>198</sup>

Les arguments avancés à Sextius-Mirabeau (bâtiment exceptionnel, adresse prestigieuse dans l'exceptionnelle ville d'Aix, une exceptionnelle qualité de vie, pour une élite) ne tiennent pas face à la matérialité.

Les «*matériaux traditionnels*» ne sont que l'enduit à la chaux, la pierre est agrafée, et les portes en bois massif des demeures du quartier Mazarin qui fait référence sont remplacées par des portes coupe-feu en particules assemblées à la résine synthétique. Les éléments de confort annoncés comme exceptionnels sont pour la plupart obligatoires, les jardins intérieurs et les patios ne sont souvent que des dalles sur parkings recouverts de 30 cm de terre engazonnée, les terrasses ensoleillées ne sont parfois que des balcons orientés à l'Est.

Les arguments avancés ne tiennent pas à l'examen, mais il n'y a pas tromperie : chacun peut constater sur les plans et les maquettes que l'orientation n'est pas celle indiquée, chacun sait ce qu'il faut penser de «*l'ensoleillement judicieux*» d'une chambre ouverte sur le Nord ; il n'y a pas tromperie lorsque «*à quelques pas de la Rotonde*» (opération Etoile-Mirabeau) veut dire à 750 mètres, soit l'équivalent de la traversée du centre-ville de la Rotonde à la place Bellegarde ; il n'y a pas tromperie car cette supposée «élite» est capable de décoder le discours, de se satisfaire d'une adresse «*prestigieuse*».

Il n'y a pas tromperie, il y a connivence sur un code de lecture de la ville et de l'architecture.

### *Hédonisme patricien des investisseurs à Aix-en-Provence*

Dans ce nouveau quartier, l'île d'utopie n'est plus une île progressiste isolée d'un continent réactionnaire, c'est une marina ou plutôt un port de plaisance. Chaque appartement est comme un bateau qui flotte indépendamment des autres (mais sur la même cadence de clapot) tout en restant sagement relié au continent par les câbles de l'énergie, par les alimentations en eau et en communications.

L'île d'utopie réifiée se suffit d'être une adresse : le nouveau quartier Sextius-Mirabeau s'avérant finalement «le seul convenable»<sup>199</sup> comme l'était la ville neuve pour l'abbé Mouret. Car si l'utopie a souvent recours à l'architecture pour prendre corps et sembler s'installer dans le réel, l'architecture et la ville en revanche ne relèvent pas tant de l'utopie que du symbole.

## **2.3. Le projet urbain : réel, imaginaire et symbolique**

Le projet urbain est tout d'abord, dans sa phase de projet politique une promesse de ville, puis dans sa phase professionnelle un concept, une conception, une prestation de service, la représentation graphique et/ou en maquette d'une forme urbaine à réaliser. Il représente

---

<sup>198</sup> Les acquéreurs des appartements de Sextius-Mirabeau sont à 70% des investisseurs (non occupants)

<sup>199</sup> «*Plassans est divisé en trois quartiers absolument distincts : le vieux quartier où vous n'aurez que des consolations et des aumônes à porter ; le quartier St Marc, habité par la noblesse du pays, un lieu d'ennui et de rancune dont vous ne sauriez trop vous méfier ; et la ville neuve, le quartier qui se bâtit en ce moment autour de la Sous-Préfecture, le seul possible, le seul convenable*». Emile Zola, *La conquête de Plassans*.

parfois pour certains un enjeu, un otage ou une menace, et c'est souvent un marché à conquérir.

C'est aussi, par l'instrumentation de signes et de symboles, l'expression des désirs de ses divers acteurs et la projection « en dur » d'imaginaires multiples.

C'est enfin la mise en scène d'une possible vie sociale dans un espace et un temps, c'est une « mise en ville » des habitants et usagers.

Les 3 actions professionnelles (programmation, conception, réalisation) sont limitées, encadrées – au sens de l'encadrement mathématique – contractuellement, chaque action ne se terminant que par l'accord du donneur d'ordre. Cette phase professionnelle est au service d'un projet d'aménagement porté par le politique.

Phase	Acteurs	Type de projet
Imaginer	Politiques	Un projet et une promesse de ville
Programmer	Professionnels (technique, marketing, finance)	Des actes professionnels de projection
Concevoir		
Réaliser		
Habiter	Citoyens	Des projets de vie

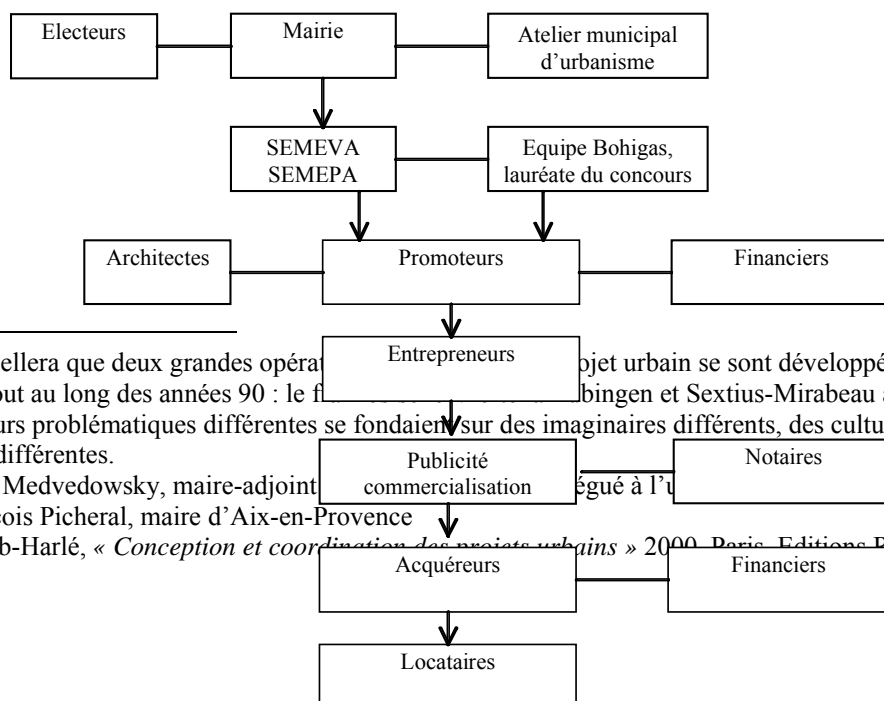
Pour autant, le projet urbain ne saurait se limiter à cette phase professionnelle faisant suite à une phase politique. Car l'objectif du projet urbain est une proposition à l'habiter offerte à des projets de vie.

### 3. Les temporalités du projet urbain Sextius-Mirabeau

Lancé en 1989 par la volonté forte d'une nouvelle équipe municipale après 5 projets avortés ou abandonnés par les municipalités antérieures, le projet urbain du quartier Sextius-Mirabeau<sup>200</sup> à Aix-en-Provence devrait être parachevé en 2008.

Proclamé d'emblée comme le « projet de rénovation en centre ancien le plus important d'Europe »<sup>201</sup>, axé sur le fantasme plusieurs fois répété de « conserver l'esprit traditionnel d'une ville ancienne dans un quartier neuf »<sup>202</sup>, censé être « le quartier qui manquait à Aix », Sextius-Mirabeau a été rapidement salué comme « l'un des dix projets qui ont marqué la décennie »<sup>203</sup>.

Réalisé sur 18 années, le projet urbain Sextius-Mirabeau possède sa propre temporalité



<sup>200</sup> On se rappellera que deux grandes opérations de projet urbain se sont développées en parfaite synchronie tout au long des années 90 : le financement de la rénovation de la ville de Birmingen et Sextius-Mirabeau à Aix-en-Provence. Leurs problématiques différentes se fondent sur des imaginaires différents, des cultures et des symboliques différentes.

<sup>201</sup> Alexandre Medvedowsky, maire-adjoint

<sup>202</sup> Jean-François Picheral, maire d'Aix-en-Provence

<sup>203</sup> Nicole Eleb-Harlé, « Conception et coordination des projets urbains » 2000, Paris, Editions Recherches



indépendamment de celles de ses acteurs successifs. Les acteurs, non seulement se succèdent, mais agissent et pensent dans des temporalités très différentes, du court terme (pour les publicitaires et les commerciaux) au long terme (pour le citoyen résident) :

Les relations entre ces acteurs peuvent être statutaires (mairie/Semepa), contractuelles (promoteur/entrepreneurs), imaginaires (architecte/locataires), politiques (électeurs/mairie), elles n'ont lieu qu'à l'intérieur de sous-ensembles fonctionnels éphémères : la durée de vie d'un sous-ensemble est directement liée soit au temps d'un mandat, soit au temps alloué à une tâche ou à une mission.

Les temporalités des édiles sont scandées par le rythme des mandats électoraux (6 ans) et c'est sur ces rythmes qu'ils envisagent le déroulement des projets urbains. On a ainsi vu récemment à Aix-en-Provence l'ajournement de la révision du POS de plus de trois ans (de 2005 à 2008) pour des motifs électoralistes<sup>204</sup>.

En règle générale, les professionnels en charge de ces projets urbains sont aussi cadrés dans des temporalités courtes et la plupart des missions ne durent que le temps d'exécuter un contrat-ville :

*Les chefs de projet souffrent d'un statut précaire. La plupart sont des contractuels et ne s'autorisent pas de plans de carrière. D'après la DIV, seuls 25 % d'entre eux bénéficieraient d'un CDI*<sup>205</sup>

C'est ainsi que Jean-François Santi-Weil, nommé directeur de l'opération en 1992 ne verra pas sa mission reconduite lors de l'arrivée de la nouvelle municipalité en 2001.

Enfin, l'action du projet urbain ne s'achève pas avec la fin des travaux mais avec la réelle mise en service du quartier, c'est-à-dire avec la « mise en ville » des habitants. Les acquéreurs et les locataires sont alors assimilables à des acteurs du projet urbain car sans eux le quartier ne peut arriver à son terme.

Ces acteurs/spectateurs sont dans des temporalités différentes qui tiennent à leur statut : spéculateur privé (3 à 5 ans), fonds d'investissement (court et moyen terme), investisseur Loi Besson (9 ans), propriétaire-résident (moyen et long terme), propriétaire-bailleur, locataire (court terme).

### **3.1. Le temps de la réalisation : 1989-2008**

Dès son élection (le 24.03.1989), Jean-François PICHERAL, maire d'Aix-en-Provence, lançait tambour battant le projet Sextius-Mirabeau en commençant par l'organisation d'un concours international entre des équipes présélectionnées regroupant architectes, urbanistes, financiers, promoteurs.

Le 21.12.1989 une délibération du conseil municipal entérinait le dossier de « Consultation d'Aménagement et d'Economie urbaine ».

Le samedi 2 juin 1990 (après 48 heures de délibération), le jury choisissait le projet de l'équipe d'Oriol BOHIGAS, et ce choix - une « décision historique »<sup>206</sup> - était confirmé par le conseil municipal du 5 juillet.

La question du délai de réalisation se posa immédiatement car les acquéreurs potentiels craignaient qu'un délai long ne rende possible un arrêt de l'opération : l'achèvement du quartier nouveau était envisagé pour 2001 à l'issue d'un possible second mandat de l'équipe municipale. De son côté, l'architecte Oriol BOHIGAS ayant laissé entendre qu'il pourrait

---

<sup>204</sup> La révision du POS lancée en juillet 2001 est ajournée jusqu'au lendemain des municipales. Un document d'étape a été adopté qui fixe les grandes orientations du PADD et a permis d'obtenir l'aval du préfet sur de probables révisions partielles d'ici à 2008. Il s'agit pour le maire Maryse Joissains d'éviter « le risque politique » que représenterait la discussion d'un tel projet avant les élections municipales, c'est-à-dire « d'éviter à ce stade les discussions qui toucheraient trop aux parcelles elles-mêmes et donc aux intérêts particuliers ». L'Urbain n° 96 du 20 mai 2005.

<sup>205</sup> Pascal Fitzner, Les métiers du social - Collection Guides J, STUDYRAMA EDITIONS

<sup>206</sup> Rapporté par le quotidien régional Le Provençal du vendredi 6 juillet 1990

achever les travaux en 1994, c'est-à-dire dans un délai beaucoup plus court, il était sommé de s'expliquer devant la presse et il répondit alors :

« 1994 ? C'est possible, mais cela ne dépend pas des architectes. C'est lié à la gestion, aux entreprises, à la décision politique. »<sup>207</sup>

L'année 1991 fut consacrée à la modification du POS

Juillet 1992 : approbation du PAZ par le conseil municipal

Fin 1993 : début des travaux avec le chantier du Pont-rail

Décembre 1993 : inauguration de la Cité du Livre

Plusieurs écueils imprévus ont allongé le délai :

- Événement extérieur au projet s'il en est, la guerre du Golfe en 1990 a failli mettre à mal la réalisation en entraînant une crise grave de l'immobilier : à l'instant du démarrage des opérations, en 1992, les promoteurs désignés en 1990, rendus craintifs par la chute du marché, n'étaient plus candidats et il apparut nécessaire de modifier le projet global et de le dédensifier de 15% ; par ailleurs, initialement neutre financièrement pour la ville, l'opération représenta alors une charge prévisionnelle de 150 millions de francs sur 10 ans.

Le groupe Bouygues accepte néanmoins de prendre un risque avec une première opération proche d'Encagnane limitée à 3000m<sup>2</sup> de logements aidés (2/3 PLA et 1/3 accession) au lieu des 4000 à 5000 m<sup>2</sup> initialement prévus. L'opération est une réussite commerciale et permet de relancer l'ensemble du projet Sextius-Mirabeau.

- Le casino et la maison de Darius Milhaud (classement à l'inventaire des Monuments Historiques le 25 septembre 2002) ont donné lieu à de multiples luttes entre les associations, les différents partis politiques et la municipalité, nécessitant des modifications et attermoiements sur le déroulement et le contenu partiel du projet urbain.

Trois dispositifs de défiscalisation immobilière (Loi Périssol en 1996, loi Besson en 1999, loi Robien<sup>208</sup> en 2003) viendront en revanche encourager l'activité des promoteurs et attirer les investisseurs-résidents et investisseurs-bailleurs.

De 1993 à 2001 les 3/4 de l'opération sont terminés ou en chantier.

Quant au dernier quart de l'emprise foncière, sur le rond-point de la rotonde, il représente 1/3 des recettes foncières : les deux dernières opérations (Vendôme-Rotonde et Aquæ Sextiæ) sont ainsi des immeubles « de prestige » (vendus 10000 à 11000 € le m<sup>2</sup> en 2005) donnant sur la place de la Rotonde et proposés à des investisseurs.

### **3.2. Le temps de la montée du désir : 1950-1989**

Le quartier Sextius-Mirabeau n'est pas né de génération spontanée à l'occasion d'une élection municipale : le projet de 1989 reprenait toutes les études techniques antérieures déjà faites, notamment celles concernant les réseaux et les circulations et y ajoutait la salle de spectacles.

Le lancement rapide de l'opération a été rendu possible par l'acquit d'une ancienne politique (depuis les années 50) de réserves foncières à long terme en application des possibilités de préemption : grâce à quoi, en 1990, la municipalité possédait déjà les 3/4 des friches industrielles du site et seules quelques expropriations ont été nécessaires à la fin.

C'est que le désir de ce nouveau morceau de ville s'est lentement constitué pendant une longue période.

Depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle (le premier projet est de 1907), la ville d'Aix-en-Provence envisage d'aménager l'espace situé entre la Place du général de Gaulle (Place de la Rotonde)

<sup>207</sup> Le Provençal, dans l'édition du 27 juin 1990

<sup>208</sup> La loi de finance pour 2003 supprime l'interdiction de louer à un descendant/ascendant

et les anciennes installations industrielles à l'ouest (Manufacture d'allumettes, gare de marchandises, usine à gaz, usine Coq, usine Thomson).

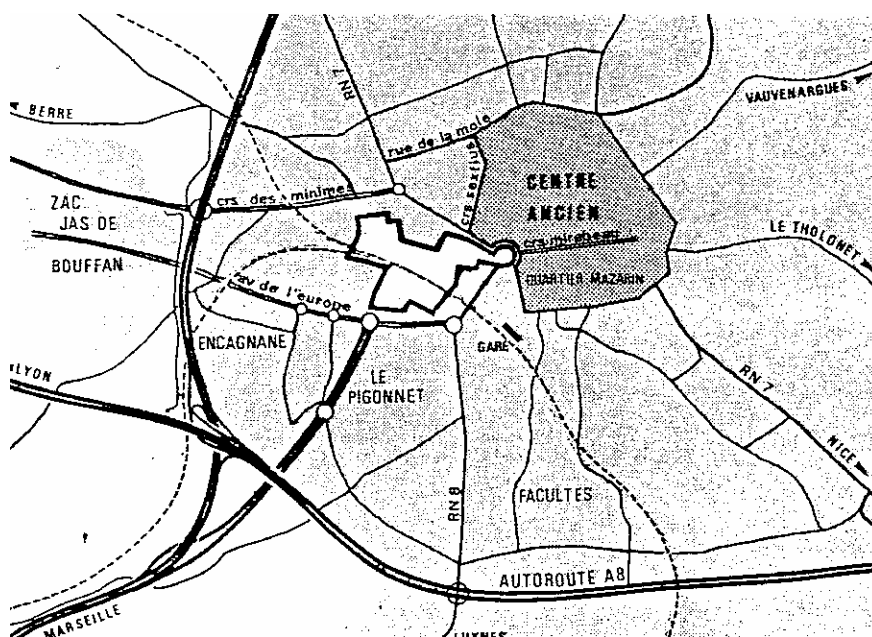


Figure 1 - Sextius-Mirabeau comme possible doublement du centre ancien

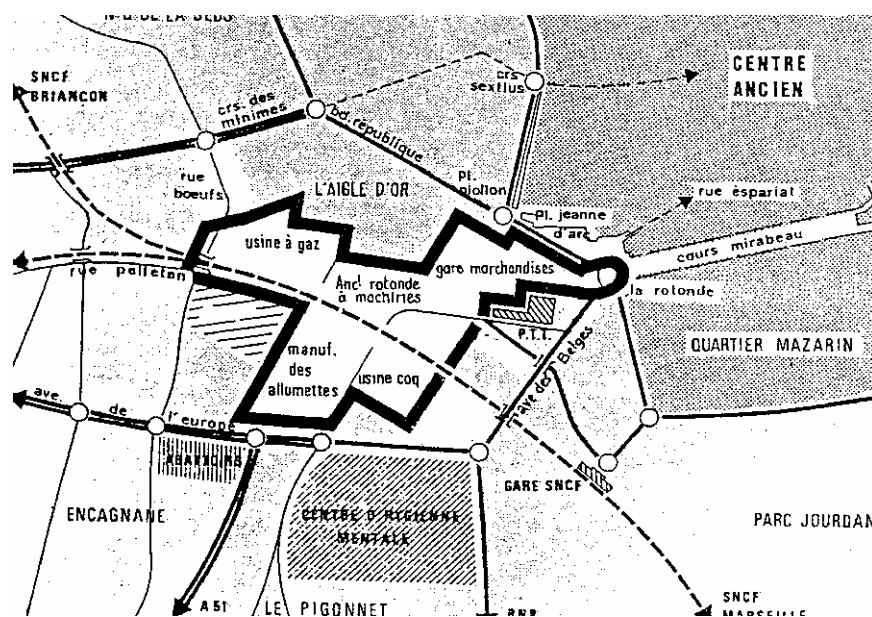


Figure 2 - Occupation industrielle du site de l'opération Sextius-Mirabeau

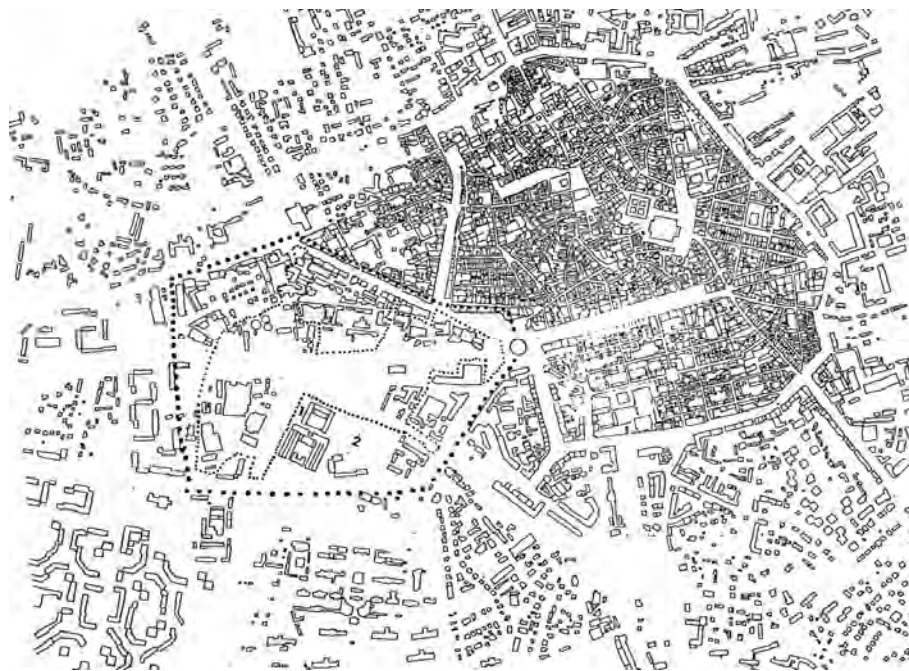
A partir de 1950 l'accroissement démographique d'Aix-en-Provence se confirme, notamment avec l'arrivée de très nombreux rapatriés d'Algérie et quelques grands programmes sont réalisés :

- 1955 - 1961 cité Beisson
- 1962 cité Le Petit Nice
- 1965 - 1971 ZUP d'Encagnane
- 1973 - 1980 ZAC Jas de Bouffan

Cette poussée démographique est très importante de 1968 à 1975 (+23%) pour redescendre de 1975 à 1982 (+9%) puis de 1982 à 1990 (+1,87%).

C'est donc dans un contexte extrêmement tendu de pression immobilière et foncière que l'attention se porte sur ce vaste espace quasiment en friche aux ports du centre-ville :

- en 1967, sous le 1<sup>o</sup> mandat Félix Ciccolini, le projet Faugeron (architecte en chef) prévoit de mener 2 opérations en symbiose (ZAC des Milles et Sextius-Mirabeau). Il s'agit d'un projet « moderne », de style la Défense, qui produit une forte réaction négative des aixois mais aussi l'intérêt des financiers, et induit la création de la SEMEVA, société d'économie mixte d'aménagement de la ville d'Aix-en-Provence.
- En 1970/72 , le projet Faugeron est abandonné et un nouveau projet est élaboré à l'occasion duquel la SEMEVA engage un économiste et une juriste (Laure Heller) pour aborder la question de manière plus « professionnelle ».
- En 1973, un premier projet de ZAD voit le jour et à l'issue de longues tractations, la SNCF accepte de libérer à terme le site de la rotonde. La libération « physique » du terrain interviendra en 1979.
- En 1977, extension du périmètre de la ZAD.
- En 1978 mise au point d'un dossier de création-réalisation de ZAC
- En 1979 adoption par le Conseil municipal du dossier de création-réalisation de ZAC
- En 1980 le projet précédent est abandonné et une nouvelle étude est entreprise
- En 1982 adoption par le Conseil municipal du nouveau dossier de création-réalisation de ZAC portant sur 19 hectares
- D'avril à juin 1982, déroulement de l'enquête publique qui reçoit un rapport très sévère du commissaire-enquêteur. Le conseil municipal ne délibère pas sur les conclusions formulées par le commissaire-enquêteur et le dossier est abandonné.



**Figure 3 :** emprise de la ZAC Sextius-Mirabeau (document Autran Macary Moirenc - 1987)

Après l'élection de Jean-Pierre de Peretti (18.03.1983), la SEMEVA devenue SEMEPA (société d'économie mixte d'équipement du pays d'Aix) est chargée d'une étude générale pour relancer le projet qui reçoit en 1987 un début d'exécution partielle à partir des études réalisées par le cabinet Autran, Macary, Moirenc.

### 3.3. Le temps long de la structuration du site

Les publications municipales et touristiques fixent résolument la naissance d'Aix-en-Provence à l'année 123 av. J.C, date de la victoire du consul romain Sextius sur la peuplade celto-ligure installée depuis plus de 3 siècles sur le site aujourd'hui nommé Entremont, au nord de la ville actuelle.

L'important oppidum d'Entremont n'est mentionné que comme trace de vie antérieure sur le site, au même titre que les remarquables nids de dinosaures découverts en 1994. Ces deux traces attestent de l'ancienneté préhistorique du site, donnant ainsi quelque valeur supplémentaire à la ville.

Le quartier Sextius-Mirabeau affiche ses repères : le proconsul de l'armée romaine et un tribun issu de la noblesse provençale. Aix-en-Provence revendique ainsi son ancrage à la Rome antique pour se démarquer de Marseille la grecque.

Finalement, c'est bien dans le temps long, le temps symbolique plus encore qu'historique, qu'est fondé le quartier Sextius-Mirabeau.

Depuis l'industrialisation du XIX<sup>e</sup> siècle, le site de l'opération s'est peu à peu constitué comme une vaste zone hors-la-ville, comme était hors-la-ville le Cours Mirabeau alors qu'il n'était qu'un cours à carrosses <sup>209</sup>.

La ville se développe lentement et installe à sa porte sud-ouest une série d'équipements industriels (dont la célèbre fabrique d'allumettes) et la vaste gare de marchandises de la SNCF. Les voies de communications contournent le site, et c'est tout naturellement que le nouveau quartier d'Encagnane est créé au-delà de cette zone industrielle.

Le projet municipal pour le quartier Sextius-Mirabeau, ou plutôt le projet du maire Jean-François Picheral, se constitue ainsi « tout seul », comme une évidence devant cette zone qui fait comme un trou <sup>210</sup> dans le plan de la ville :

*« Depuis mon installation en qualité de maire en 1989, j'ai tout mis en œuvre pour réparer une situation de sous-équipement qui pénalisait notre ville et ses habitants. Aix ne pouvait affronter le troisième millénaire dans de telles conditions. Sextius-Mirabeau, quartier de liaison par excellence entre la ville ancienne et les quartiers neufs, avait pour vocation naturelle, entre autres de pallier certaines insuffisances. Depuis lors, nous avons lancé l'opération [...] nous réalisons au fur et à mesure le grand schéma de voirie [...] une opération qui s'inscrit dans une belle architecture et donnera à la ville un visage d'une modernité adaptée à son image. »<sup>211</sup>*

---

209 Sur l'emplacement des anciens remparts abattus, le Parlement de Provence décide en 1651 de créer un Cours à Carrosses. C'est la Régente, Marie de Medicis, qui voulait faire pénétrer la mode de Florence de "se promener en carrosse aux heures les plus fraîches de l'après-dîner" (à Paris, le Cours La Reine en 1616, et à Bordeaux les Allées de la Chartreuse).

<sup>210</sup> Cette image de « trou dans le tissu urbain » est aussi reprise par François Guy, l'architecte marseillais de l'équipe lauréate. In Le provençal du 9 juin 1990

<sup>211</sup> Jean-François Picheral, maire, dans la plaquette de présentation de l'opération

## V. Le « retour » du tramway à Lyon et à Strasbourg : cadrage général et chronogrammes

Jean-Michel RAMPON  
(avec Valérie COLOMB)

Initialement, la comparaison entre Lyon et Strasbourg devait prendre appui sur le « retour » du tramway dans chacune de ces villes. Il s'est vite avéré que l'ampleur de la tâche avait été sous-estimée, qui plus est pour des résultats qui risquaient de se dessiner à grands traits, sans offrir de prise particulière autre que monographique. L'intérêt s'est donc porté sur une particularité que ces deux villes ont en commun, à savoir avoir connu une période de "flottement" quant à la désignation du tramway comme mode de transport privilégié. Derrière ce constat se cachent deux réalités différentes et deux déclinaisons "thématiques" qui prennent appui sur un référent similaire : le *centre-ville*. En effet, si le tramway s'est trouvé en concurrence avec au moins un autre mode de transport de type métro, ce n'est ni au même moment, ni par rapport au même espace urbain. En outre, le processus s'étale sur près de 20 ans à Strasbourg (fin 1975-début 1995), contre un peu plus de 6 ans à Lyon (fin 1997-début 2004). En fait, le questionnement qui est apparu comme le plus "prometteur" à partir de là est celui qui consistait à apprécier du mieux possible, d'un point de vue quali-quantitatif, les différentes étapes d'un processus qui, à Lyon comme à Strasbourg, débute avec l'évidence du tramway, passe par des phases d'hésitation et se termine par une décision favorable à celui-ci. Avant d'y revenir, il convient de s'arrêter sur la double réalité offerte par les deux sites.

A Strasbourg, le problème se pose temporellement dans les termes suivants : tramway ou métro léger de type VAL. Dans la lignée du vote de la loi sur le versement transport et le lancement du concours du tramway français "standard" par Caillavet, Strasbourg est la première ville à penser au retour de ce mode de transport en commun en site propre. Celui-ci est appelé de ses vœux par l'Etat (qui détermine alors le Schéma directeur) en vue du doublement de la population strasbourgeoise en 40 ans et de l'unification de son centre-ville. En arrière-fond se pose la question de la gestion de l'espace entre modes collectifs de transport et modes individuels. Cette caractéristique reste prégnante tout au long du processus, jusqu'au choix final en faveur du tramway. Il s'agit bel et bien de mettre en avant l'attractivité du mode de transport collectif pour concurrencer les voitures, mais aussi le phénomène de ségrégation croissante au sein de la ville, y compris entre quartiers. De là l'objectif de « repenser la ville » qui accompagne tout le projet et qui se décline fondamentalement par l'aménagement de l'espace public et la mise en cause de la circulation automobile.

- A Lyon, le problème se pose de façon quelque peu différente. Tout d'abord, ce n'est pas comme à Strasbourg le tramway qui représente le produit de la grande vague de planification des années 1960-1970, mais le métro<sup>212</sup>. Autrement dit, l'hésitation entre les deux modes de transport public ne se situe pas aussi en amont que pour Strasbourg, mais une fois que métro et tramway, au potentiel d'extension réel, sont déjà là. C'est donc en tant que prolongement de lignes existantes que le problème du choix se trouve posé. Le centre de Lyon se situe au sud de la Presqu'île, entre Saône et Rhône. En 1997, la municipalité, sous le mandat de Raymond Barre, lance un appel d'offre sur l'urbanisme du confluent, stratégique pour le développement de Lyon : l'enjeu urbain est de doubler le centre ville.

En juillet 1999, la société anonyme d'économie mixte de Lyon Confluence est créée pour réaliser l'aménagement de ces 150 hectares. Depuis lors, l'urbaniste François Grether et le paysagiste Michel Desvigne en précisent les principes structurants et leurs phasages, notamment ceux liés au système de transports et à la libération des emprises foncières contraignant le futur aménagement : emprises SNCF et autoroutière, marché gare, etc. Des voies ferrées et la gare de Perrache, ainsi que l'autoroute A7 et un nœud autoroutier, isolent et

---

<sup>212</sup> A l'instar de Marseille du reste, qui ouvre sa première ligne de métro le 26 novembre 1977.

forment une barrière entre le centre-ville et le confluent. Ce dernier s'apparente de la sorte à une annexe du centre par son caractère industriel et logistique. Faire « sauter » le verrou de Perrache est un des préalables à cette grande ambition urbaine même si, dans un premier temps, la décision de déclassement de l'autoroute et celle de libération de l'emprise ferroviaire échappent aux élus locaux. Ainsi, réunifier, ou du moins "recoudre", ce territoire passe par la création de transports collectifs performants pour faire lien entre les deux espaces durablement séparés. La première ligne de métro lyonnaise Perrache - Charpenne avait d'ailleurs buté sur cette frontière. La question est posée : métro ou tramway ?

Dans le même temps, en juillet 2000, le département du Rhône, présidé par Michel Mercier (UDF), choisit d'implanter son futur musée des sciences et sociétés à l'extrême pointe du confluent, très enclavée. Les questions de transports et de leurs performances se trouvent au cœur de la viabilité du projet. En outre, la municipalité a changé de majorité en mars 2001 avec un nouveau maire Gérard Collomb (PS) et un adjoint à l'urbanisme écologiste, Gilles Buna. Ce qui n'est pas sans avoir son importance quand on sait que la droite soutient plutôt le métro, au contraire de la gauche, favorable au tramway.

Par rapport à Strasbourg, le regard s'est donc porté à Lyon sur le seul prolongement de ligne qui soit, d'une certaine manière, à double détente : ou la ligne A du métro, ou la ligne T1 du tramway, de Perrache jusqu'au Confluent situé plus au Sud. Il faut ajouter à cela, comme il a été dit, que le projet est littéralement entremêlé avec d'autres, ce qui n'assure pas toujours une bonne visibilité de l'ensemble des enjeux (parmi les projets les plus fantasmés : le déclassement de l'autoroute et la démolition du centre d'échanges de Perrache). L'enjeu majeur est que ce prolongement d'un mode de transport existant doit prendre place au cœur d'un projet de planification-phare, celui de « Perrache-Confluent », au point d'avoir pour rôle de définir le futur profil de cet espace urbain par rapport au centre-ville.

Sur la base de ces deux réalités, il a été possible de mettre au jour deux chronogrammes (voir ci-après). Ces deux outils graphiques n'ont d'autre ambition que de situer dans l'ensemble du processus les étapes qui le constituent, selon leur durée respective et le(s) type(s) de transport sollicité(s) pour chacune d'elles. Ces étapes ont pu être mises au jour, et donc dans le même temps distinguées les unes des autres, sur la base d'événements majeurs qui ont véritablement fait rupture, également rappelés dans le cadre de ces chronogrammes. Parce qu'il se caractérise par une amplitude temporelle plus forte, celui de Strasbourg offre des indications chronologiques moins "fines" que celui de Lyon.

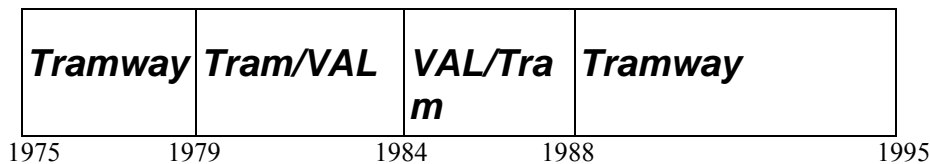
Le chronogramme de Strasbourg a été réalisé en grande partie sur la base des entretiens que nous avons eus dans cette ville avec Michel Messelis, fin avril 2004. Cet ingénieur en génie civil auprès de l'agence d'urbanisme a réalisé une étude d'impact, puis une enquête publique, sur le choix du métro "léger" pour Strasbourg. Par la suite, il a pris part à l'opération "tramway", en compagnie de « *gens compétents et militants* », ce dernier aspect étant selon lui l'élément central d'une politique de développement<sup>213</sup>. Il a présenté son rôle ainsi : faire que le tramway soit une machine qui permette à la ville de fonctionner mieux qu'elle ne le faisait jusqu'alors.

Le chronogramme de Lyon est quant à lui davantage le fruit d'une étude opérée à partir de la presse locale comme espace de représentations, au sens large, du projet urbain.

(a)                      (b)                      (c)                      (d)                      (e)

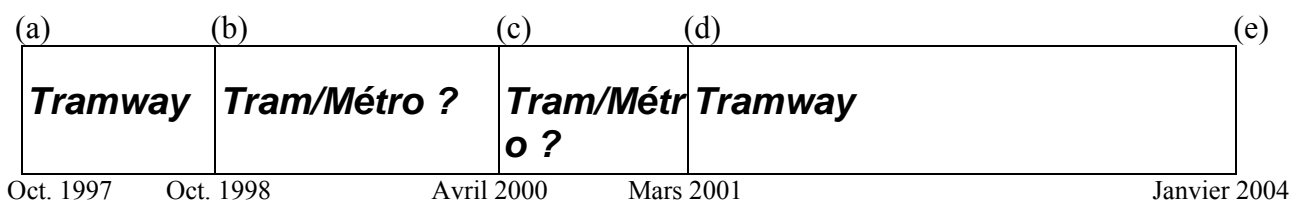
---

<sup>213</sup> Il s'agit d'Alain Méneteau (ingénieur de Centrale, responsable de la politique de déplacements), d'Yves Lorrain (HEC marketing urbain, responsable de la partie commerciale), de Marc Letourneur (Agence d'urbanisme de Grenoble) et de Michel Fresnoy (Sytral, Lyon).



- (a) Document de programmation du Schéma directeur / Premières études portant sur l'implantation d'un système de transport en commun en site propre
- (b) Le ministre des Transports Daniel Hoeffel transfère les crédits prévus pour la réalisation du tramway de Strasbourg à Nantes
- (c) Après visites à Nantes et à Lille : « Il faut faire le VAL à Strasbourg ! »
- (d) Etude d'impact et enquête publique autour du projet de métro "léger"
- (e) Elections municipales : équipe sortante réélue dès le 1<sup>er</sup> tour

**Chronogramme 1 (STRASBOURG) : Profils quali-quantitatifs des temps successifs dans le processus de désignation du mode de transport**



- (a) Approbation du Plan des déplacements urbains
- (b) Exposition sur le projet "Perrache-Confluent"
- (c) Changement d'équipe d'architectes en charge du projet
- (d) Election de Gérard Collomb comme maire de Lyon
- (e) Confirmation par le Sytral du prolongement du tramway

**Chronogramme 2 (LYON) : Profils quali-quantitatifs des temps successifs dans le processus de désignation du mode de transport à prolonger jusqu'au Confluent**

De la comparaison des deux chronogrammes, il ressort qu'à Strasbourg nous sommes en présence d'un processus dont la progression obéit à une certaine logique (ainsi que la déclinaison par les initiales des deux modes de transport le laisse apparaître : T T/V V/T T). Il est possible de voir là une illustration du fait qu'en 1989, au moment où Catherine Trautmann arrive à la tête de la ville après avoir fait campagne en faveur du tramway, on va repartir des acquis de 1983 (VAL), eux-mêmes dérivés de travaux d'étude commencés en 1971. Au-delà, le chronogramme permet de visualiser le cheminement qui a amené, à 20 ans d'écart, à la mise en place des éléments contenus dans le document de programmation du schéma directeur, à savoir l'idée d'un développement urbain associé à l'organisation des déplacements au centre. *In fine*, il devient possible avec le tramway de projeter au centre de la ville une volonté quelque peu abstraite puisque ce centre n'appartient à personne (où l'intérêt particulier peut s'effacer devant un intérêt supérieur), avant d'en faire le mode d'appropriation d'une agglomération structurée à partir de ses différents centres.

Pour Lyon, il en va tout autrement, il est vrai à une échelle plus réduite. La qualification des quatre phases successives pourrait prendre la forme suivante : affirmations – débats – hypothèses – entérinements. Il a été possible d'obtenir de telles qualifications sur la base d'un tableau dans lequel se trouvent déclinés, face à des références chronologiques et de façon la plus régulière possible, les faits, décisions et intentions (de décision) correspondants,



ainsi que l'arrière-fond ou contexte général afférent<sup>214</sup>. Un discours d'évidence prévaut d'abord. Sur un tel registre, le prolongement du tramway va de pair avec la démolition du Centre d'échanges de Perrache et la création d'un espace public fort au sud de la gare de Perrache. L'exposition « Perrache-Confluent » à cheval sur la fin de l'année 1998 et le début de l'année 1999 présente du reste une position mixte : la démolition du Centre d'échanges et le réaménagement (ou la rénovation) de la gare de Perrache. Cette exposition fait office de ligne de démarcation dans la mesure où, à partir d'elle et sur fond d'instances de concertation nouvelles, le discours évolue puisque la section de tramway comprise entre la gare et Montrochet est abandonnée au début de l'année 1999. Par la suite, le seul fragment légitime du projet, appelé à devenir rapidement une réalité, est la place au sud de la gare. Avec le changement d'équipe d'architectes début 2000, est institué le temps des hypothèses, ou des questions préalables. C'est ainsi que les discours entérinent une manière de superposition des démarches à suivre, sur le mode : le déplacement de la station de métro plus au sud devra(it) intervenir avant la mise sur pied d'une station de tramway, préalable à la démolition du Centre d'échanges de Perrache. Début 2001 pourtant, les choses évoluent vite : si l'idée d'un déplacement de la station de métro plus au sud est toujours évoquée, il est désormais question d'un démontage progressif, avec conservation de certains éléments, du Centre d'échanges de Perrache. L'intervention de son concepteur René Gagès en février 2001 semble donner un coup d'arrêt à toutes ces prévisions. Celui-ci non seulement fait savoir que rien ne sera fait sans son accord, mais précise en outre qu'un déplacement de la station de métro, s'il est réalisable, n'en est pas moins risqué. Le mois suivant, Gérard Collomb est élu maire de Lyon, trois mois avant que Bernard Rivalta ne soit élu président du Sytral, société organisatrice des transports à Lyon. Tandis qu'au début de l'année 2002 le Sytral affirme son engagement dans les axes forts définis dans le plan des déplacements urbains - dont le prolongement du tramway jusqu'au Confluent -, la reconstruction de la station de métro est présentée comme nécessaire dans le cas où le Centre d'échanges de Perrache trouverait à être démoli. En fait, le tramway et le métro sont désormais présentés comme *non incompatibles*, même s'il est prévu de réaliser le premier en priorité, pour des raisons de moindre coût et de mise en place rapide par rapport au métro.

Une telle qualification des temps successifs qui « scandent » ce projet de prolongement jusqu'au Confluent est du reste perceptible sur la même période dans les prises de position des seuls élus lors de séances de débats du Conseil municipal. Parce qu'elle permet d'une certaine façon de « révéler » les positionnements dans un espace multidimensionnel des élus les uns par rapport aux autres, sur la base des termes (ou des formes lexicales) qui composent leurs prises de position, l'analyse factorielle des correspondances a été utilisée. L'avantage d'intégrer une certaine « épaisseur » temporelle à l'étude prend ici toute sa mesure dans les codages différents qu'il a été possible d'attribuer à un même élu, à condition qu'il soit intervenu au moins deux fois. Un tel parti pris aura ainsi permis d'apprécier les distances, entre un élu à un moment donné et le même élu un peu plus tard, sur la base des seuls termes qui composent ses prises de position successives sur la question du mode de transport en commun à prolonger jusqu'au Confluent.

---

<sup>214</sup> Est reproduit en marge de ce texte le tableau déjà publié dans le précédent rapport intermédiaire.

Philip 2000			
	Lavernée 2000		
		Fournel 1998	Fournel 1999
	Collomb 1999		Lavernée 1998
		Pelaez 2003	
		Lavernée 1999	
	Collomb 1998	Gollnisch 1998	
	-----Broliquier 2002-----		
	Buna 2001		
		Collomb 2003	Lavernée 2003
	Buna 2002	Buna 2004	
		Buna 2003	
		Broliquier 2003	
	Suchel 2003		

**Analyse factorielle des correspondances**  
**Interventions d'élus au Conseil municipal de Lyon entre 1998 et 2004**  
**(extraits des débats portant sur le mode de transport en commun**  
**à prolonger jusqu'au confluent)**  
**Ensemble des termes utilisés (non visibles sur le graphique)**

Denis **Broliquier** 2002 et 2003 : Maire du 2<sup>ème</sup> arrond<sup>t</sup> (La Droite Libér-Chr.)  
Gilles **Buna** 2001, 2002, 2003 et 2004 : Adjoint à l'Urbanisme (Les Verts)  
Gérard **Collomb** 1998 et 1999 : Maire du 9<sup>ème</sup> arrond<sup>t</sup> / 2003 : Maire (PS)  
Yves **Fournel** 1998 et 1999 : GAEC - Gauche Alternative Ecologique Citoyenne  
Bruno **Gollnisch** 1998 : Conseiller municipal (FN)  
Albéric de **Lavernée** 1998, 1999 et 2000 : Maire du 2<sup>ème</sup> arrond<sup>t</sup> /  
2003 : Conseiller municipal (UMP)  
Louis **Pelaez** 2003 : Conseiller municipal délégué (Groupe Radical)  
André **Philip** 2000 : Premier adjoint (UDF)  
Jean-Bernard **Suchel** 2003 : conseiller municipal (Groupe Socialiste et  
Apparentés)

Du graphique précédent, il ressort qu'Albéric de Lavernée est celui des élus qui a le « profil » le plus intéressant. Il n'est que de mentionner à droite du plan la proximité entre 'Lavernée 1998' et 'Lavernée 2003'. Cette distance, pour ainsi dire minimale, est assez révélatrice d'une permanence dans le discours de cet élu, par-delà le changement d'attribution (maire du 2<sup>ème</sup> arrondissement puis conseiller municipal UMP). En même temps, cet élu est également présent dans le quadrant supérieur gauche du plan factoriel, à proximité de 'Philip 2000', du nom du 1<sup>er</sup> adjoint au maire Raymond Barre et président du Sytral. Ce dernier

rapprochement est motivé par le fait que l'on a affaire là, lors de la séance de débats du 25 avril 2000, à un échange sous la forme de question-réponse. En effet, lors d'un comité d'initiative et de consultation d'arrondissement qui s'est tenu début 2000, A. de Lavernée a assuré à Bertrand Jabouley, alors à la tête du comité d'intérêt local de Perrache, qu'il poserait une question au Conseil municipal au sujet du prolongement de la ligne A du métro jusqu'au Confluent. Il convient de rappeler ici combien le prolongement par ce mode de transport en commun est souhaité tout autant par le CIL Perrache que par les élus du 2<sup>ème</sup> arrondissement, et donc A. de Lavernée. Cette question est d'autant plus remarquable qu'elle intervient au moment où se met en place la nouvelle équipe en charge du projet Lyon-Confluence (l'architecte F. Grether et le paysagiste M. Desvigne). Le tableau suivant revient plus dans le détail sur l'argumentaire récurrent développé par A. de Lavernée en faveur du métro :

METRO	TRAMWAY
Phasage de l'investissement	
Plus cher à court terme mais retour sur investissement meilleur qu'avec le tramway « <i>Ce projet serait plus coûteux à court terme car la puissance publique s'engage la première, mais à long terme la collectivité sera gagnante grâce à l'effet de levier</i> ».  <small>in Lyon Figaro du 2 avril 2003</small>	Plus économique à court terme mais plus cher à long terme « <i>Au MIPIM [Marché international des professionnels de l'immobilier], les investisseurs hiérarchisent les critères de transports : en premier la présence d'un métro, en second le tram et en troisième le bus</i> » donc la puissance qualitative et quantitative de l'investissement est directement corrélée avec le mode de transport  <small>Entretien avec A.de LAVERNEE réalisé le 16 février 2004</small>
le long terme est privilégié	le court terme est privilégié
Enjeu urbain	
Créer « une épine dorsale » du futur centre de Lyon. Statut : l'hyper-centre	Entériner et renforcer la coupure du centre-ville en deux : « derrière les voûtes »
Création d'un cadre structurant	Alignement sur les contraintes Logique d'amorçage
Signe fort et irréversible pour les investisseurs par le niveau de la dépense : « l'avenir de Lyon est là »	Pas de logique d'impulsion, le projet sera - soumis aux « aléas de la volonté politique et des circonstances » in Lyon Figaro du 2 avril 2003 - « à la merci des fluctuations économiques et du désengagement des promoteurs » <small>Entretien avec A. de LAVERNEE réalisé le 16 février 2004</small>
Les infrastructures : un préalable à une vision du projet urbain	
Une vision ambitieuse à l'échelle des enjeux du futur centre de Lyon	Une vision opérationnelle, au jour le jour
Ambitions à l'échelle du centre-ville	Abaissement des ambitions
Performance	
Rapide	Lent

A. de Lavernée est en fait assez représentatif des positions qui caractérisent la droite lyonnaise sur un tel dossier, et que résume assez bien l'extrait suivant d'une lettre-tract du député UMP Emmanuel Hamelin, diffusée en janvier 2005 : « *Persister dans ces choix montre bien que Gérard Collomb [le maire de Lyon depuis 2001] n'a toujours pas pris la mesure de l'agglomération qu'il administre et qui n'a rien d'une sous-préfecture* ». Début 2000, à la veille d'un colloque de clôture des journées de débat organisées par Christian Philip sur les déplacements d'avenir, les socialistes et apparentés du Grand Lyon et du Conseil général du Rhône réaffirment leurs positions en faveur du tramway. En fait, depuis 1976, les élus socialistes de la communauté urbaine de Lyon prônaient le retour du tramway à Lyon. Si un *Plan à Moyen Terme* a bien envisagé, au début du mandat de Michel Noir (1989-1995), la

réalisation rapide de lignes de tramway à même de desservir des zones urbaines périphériques (par ailleurs non connectables entre elles sinon en passant par le centre), celui-ci n'a guère eu de suite<sup>215</sup>. Il faudra attendre les années 2000 pour que soient lancés de nouveaux « axes structurants » du réseau, à l'instar des lignes fortes T3 LEA et T4 Part-Dieu / Minguettes. S'il fallait indiquer une figure à gauche qui serait le pendant d'A. de Lavernée en termes de permanence du discours, ce serait celle de Lucien Durand, souvent présenté comme le spécialiste patenté du tramway au sein du PS local. Il suffit du reste de comparer deux de ses positions telles qu'elles apparaissent dans la presse locale à 23 ans d'écart. A la question « Pourquoi [l]e choix [du tramway] ? », L. Durand fait la réponse suivante en février 1977 :

La raison première est que la réalisation d'un réseau complet serait très rapide. On pourrait résoudre avant 1985 les problèmes de déplacements de la grande majorité des habitants de la Courly [Communauté urbaine de Lyon]. De plus les coûts sont réduits. Le prix de la construction d'un kilomètre/tramway revient à environ 15 millions de francs, alors que pour la première ligne, le coût d'un kilomètre/mé debate revient à 150 millions de francs soit neuf fois plus cher (sic). (...) Enfin le tramway offre la possibilité d'être dans le futur et selon le développement de l'urbanisation, enterré progressivement. De conception simple et bénéficiant d'une vieille expérience, le tramway n'exige aucune longue et coûteuse expérimentation. Circulant en site propre, il est rapide et ses qualités de silence et de propreté sont appréciables pour notre environnement.<sup>216</sup>

En février 2000, à la veille du colloque susmentionné, voici comment *le Progrès* évoque les positions de L. Durand :

Selon Lucien Durand, à l'occasion de ce projet [Lyon-Confluence], certains ont pris des positions fortes en faveur du métro, en lieu et place du tramway qui devait aller jusqu'à la station Montrochet. Il serait également envisagé de poursuivre cette extension du métro jusqu'à Oullins [commune du Grand Lyon située au sud-ouest]. Pour l'élue socialiste du SYTRAL, un prolongement de métro jusqu'à la rue Montrochet demanderait une dizaine d'années et coûterait près de dix fois plus que la poursuite de la ligne de tramway, qui était inscrite dans la déclaration d'utilité publique, et serait réalisable à court terme. Quant à l'arrivée du métro à Oullins, via Perrache, il juge qu'elle absorberait l'essentiel des investissements du SYTRAL pour les prochaines années.<sup>217</sup>

Cette ligne de conduite est celle qui sera répercutée par Gérard Collomb au moment de son accession à la mairie de Lyon. Il est possible d'apprécier combien dans le discours de 1977 de L. Durand la dimension *métro et tramway non incompatibles* est présente sous la forme d'un « enterrement » progressif du tramway (ce qui revient pour ainsi dire à en faire un métro...)<sup>218</sup>. Cette *non incompatibilité* des modes de transport collectif dissocie davantage aujourd'hui le rôle de chacun d'eux<sup>219</sup>. Par-delà ces considérations, il serait tentant de penser que les enjeux qui se font jour sur le projet « Lyon-Confluence » sont

---

<sup>215</sup> Cf. l'intéressante carte publiée dans le supplément « Les années chantiers » du quotidien *Lyon-Libération* daté du 21 décembre 1990. Titrée « Le transport à deux vitesses », il est possible d'y voir un tracé correspondant à un « tramway en concession » dont une date de mise en exploitation est indiquée pour la partie la plus au nord (1994), contre un « ? » pour la partie correspondant aux aires de Saint-Fons et de Vénissieux (sur le territoire de laquelle était déjà prévue l'arrivée du métro, dans sa marge nord).

<sup>216</sup> in *le Journal Rhône-Alpes* du 17 février 1977.

<sup>217</sup> in *le Progrès* du 3 février 2000.

<sup>218</sup> Cette manière de voir les choses prévaudra plus tard au moment d'envisager une des formes possibles de liaison par trolleybus entre la Presqu'île et la Part-Dieu.

<sup>219</sup> A ce titre, ce n'est sans doute pas un hasard si le magazine *Ville et Transports* a décerné début 2006 son Ticket d'Or à l'agglomération lyonnaise, devant... Strasbourg et Nantes, pour la qualité et la diversité de son réseau de transports en commun (auxquelles participe le prolongement de la ligne T1 du tramway jusqu'à Montrochet). Ajoutons à cela que si le prolongement du métro jusqu'à Oullins est d'ores et déjà entériné par le Sytral à l'horizon 2013, ce sera depuis la ligne B *Charpennes – Stade de Gerland*.

avant tout d'ordre "glocal", avec une répartition équilibrée des enjeux selon une lecture partisane<sup>220</sup>. Pourtant, les conseillers communautaires et généraux des groupes socialistes et apparentés font valoir début 2000 qu'ils aspirent à la mise en place d'une nouvelle autorité des transports, autorité dont la compétence irait au-delà des frontières du Grand Lyon et du département du Rhône. Une première traduction de cette volonté réside dans la progressive mise en place d'un Réseau express de l'aire urbaine lyonnaise (REAL). Un plan d'action en sa faveur a ainsi été signé début septembre 2005 entre les collectivités (région, département, Grand Lyon, agglomérations de Vienne et de Villefranche) et leurs partenaires en matière de transports (SNCF, Réseau Ferré de France, Sytral). Afin de favoriser le "report modal", un système d'information des voyageurs à l'échelle de la Région urbaine de Lyon (RUL) a en outre été mis en place dès 2003 sous le nom de *Multitud*'. Une telle évolution est perceptible aussi à Strasbourg où les mêmes partenaires (la communauté urbaine de Strasbourg mise à part) sont réunis autour du projet de « tram-train » Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges. Ces coordinations des transports publics à l'échelle des aires urbaines ou "RERisation" deviennent assurément l'un des nouveaux cadres d'appréhension des significations temporelles du projet urbain.

---

<sup>220</sup> Ainsi que le traduirait assez bien la proximité sur le plan factoriel entre 'Lavernée 1998' et 'Fournel 1999'. Leur proche distance s'explique par un usage de termes (ou de formes graphiques) assez similaires, même si ceux-ci recouvrent des réalités bien différentes : plutôt "globales" chez A. de Lavernée à travers le doublement du centre-ville, plutôt "locales" chez le représentant de la gauche "alternative" Y. Fournel par le biais d'un développement avant tout favorable au quartier.

Dates	Faits	Décisions	Intentions	Arrière-fond
14 oct. 1997	Comité du Sytral (Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), autorité organisatrice des transports en commun lyonnais	Approbation du Plan des déplacements urbains, 1er PDU réalisé selon les orientations de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie		Lancement du projet d'aménagement de Perrache-Confluent par le maire R. Barre et l'équipe réunie autour de l'architecte Oriol Bohigas
25 nov. 1997	Comité du Sytral	Prolongation de la ligne de tramway Perrache-La Doua jusqu'au Confluent (unanimité - 2 abstentions)	Démolition du Centre d'échanges de Perrache	Rapprochement du Sytral avec la mission Perrache-Confluent
Début avril 1998	Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement sur invitation de la mairie. Invité : Bernard Martin, directeur des opérations en charge de la mission Perr.-Confluent		Création d'un espace public significatif au sud de la gare de Perrache comme action prioritaire	
21 sept. 1998	Réunion de travail entre R. Barre, M. Mercier, Ch. Philip et des techniciens	Installation d'un comité de suivi en liaison avec le Sytral		
13 oct. 1998	Conseil municipal. Débat quant au devenir du Centre d'échanges de Perr. et la question des transports en commun	Vote à la quasi-unanimité des modalités de la concertation avec les habitants et de l'extension de son périmètre	Métro ou tramway ?	
19 oct. 1998	Conseil de communauté	R. Barre préconise la création au Grand Lyon d'un groupe de travail sur le projet Perr.-Confluent ouvert à tous les groupes	Métro ou tramway ?	
25 oct. 1998	Première réunion publique dans le cadre de la concertation. Présents : R. Barre, H. Chabert, A. de Lavernée, T. Melot	D'autres réunions à venir, à l'initiative de la mairie du 2e arrondissement : les 1ères devront	Métro ou tramway : une décision sera prise "dans les semaines qui viennent" /	B. Jabouley, président du CIL Perrache, fait valoir la préférence des adhérents pour

		porter sur la place au Sud de la gare, à réaliser d'ici la fin du mandat	Caractère non évident de la démolition du Centre d'échanges de Perrache	le métro
9 oct. 1998 - 9 janv. 1999	"Perrache-Confluent, la ville du XXIe siècle s'expose" (mission Perrache-Confluent)		Démolition du Centre d'échanges de Perrache assortie d'un projet de réaménagement et de rénovation de la gare (maquette)	Abandon de la section de tramway comprise entre la gare et la rue Montrochet (début 1999)
26 avr. 1999	Conseil municipal	Création de la Société Anonyme d'Economie Mixte Locale Lyon Confluent entérinée		
7 déc. 1999	Nouvel appel d'offre en vue d'engager de nouvelles études sur le projet du Confluent, en tenant compte de l'existant			
Début 2000	Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement portant entre autres sur la question des déplacements urbains		B. Jabouley y rappelle l'attachement du CIL Perrache à la volonté émise par les élus du 2e arrondt de voir la ligne A du métro prolongée : A. de Lavernée lui assure de poser une question écrite au conseil municipal	A la veille du colloque de clôture des journées de débat organisées par Ch. Philip sur les déplacements d'avenir, les élus socialistes et appar. du Grand Lyon et du Conseil général ré-affirment leurs positions en faveur du tramway
25 avr. 2000	Conseil municipal. Question du maire du 2e arrdt A. de Lavernée en ouverture de séance, comme promis à B. Jabouley début 2000		Le 1er adjoint Ch. Philip indique que des éléments techniques et financiers nouveaux seront	Mise en place le mois précédent de la nouvelle équipe en charge du projet Lyon-

			rendus à l'automne (ils concernent le possible enfouissement de la station de métro Perrache. et le choix ultérieur du mode de transport), la décision finale devant être prise avant la fin du mandat	Confluence (l'architecte F. Grether et le paysagiste M. Desvigne)
16 nov. 2000	Rencontre entre R. Barre et des représentants du quartier de Perrache		Pour le maire de Lyon, la 1ère opération à mener consisterait à déplacer la station de métro au sud de la gare avant la station de tramway, préalables à une démolition du centre d'échanges par étapes	
22 janv. 2001	Conseil de communauté. Exposition aux élus de l'une des propositions les plus récentes du projet d'aménagement. Pour les aménageurs, l'année 2001 verra se formaliser la proposition de contenu d'une phase opérationnelle à 10/12 ans qui précèdera le déclassement de l'autoroute		Evocation d'un démontage progressif, mais pas forcément complet, du centre d'échanges et du déplacement de la station de métro plus au sud. Débat quant au coût et à la portée de telles opérations. J.-P. Gallet, directeur de la SEM Lyon-Confluence, évoque une prise de décision sous le mandat suivant	Dans les semaines qui suivent, le concepteur du Centre d'échanges, René Gagès, se montre hostile à sa démolition et réservé quant au déplacement de la station de métro, tout en autorisant le Sytral à en ouvrir la paroi centrale
Mars 2001.	Elections municipales. G. Collomb élu maire			
21 juin 2001.	B. Rivalta élu président du			



	Sytral			
5 juil. 2001	Réunion publique initiée par B. Jabouley (CIL Perr.). Objectif de la séance : le projet Lyon-Confluence et ses enjeux pour le quartier. 4 axes dégagés parmi lesquels, en 2ème position, le métro / Public nombreux et présence de D. Broliquier, nouveau maire d'arrondissement		Défense, par D. Broliquier, du déplacement du métro au sud du Centre d'échanges de Perr.	
31 janv. 2002	Comité du Sytral. Engagement des axes forts définis au PDU, parmi lesquels le prolongement de la ligne T1 du tramway jusqu'au Confluent			
11 avr. 2002	Conférence de presse de G. Collomb, synonyme de lancement du projet du Confluent			
16 mai 2002.	Lancement par le Sytral de la procédure de prolongement de la ligne T1 du tramway de Perr. au musée des Confluences			
1er juin - 30 oct. 2002	Déroulement de la concertation. CIL et habitants de la Presqu'île et du Grand Lyon invités à donner leur avis sur le projet			
Sept. 2002	Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement		Le conseil d'arrondissement y réaffirme sa position en faveur du métro, choix également défendu par des associations comme Lyon Métro et Centre Presqu'île	Attribution par le Sytral de la maîtrise d'œuvre de l'extension de la ligne de tramway au groupement SEMALY/AABD/SERALP
21 oct. 2002	Réunion publique organisée au Grand Lyon sur la 1ère phase d'aménagement du projet Lyon-Confluence		Tramway ou métro ?	
Déc. 2002	Publication d'un document par Lyon Métro		L'association y dit son souhait de voir le métro prolongé et se montre très critique sur le choix du tramway	
10 fév. 2003	Réunion de concertation avec des commerçants du quartier de Perrache, en présence de B. Rivalta		Tramway ou métro ?	

27 fév. 2003	Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement. Objet : Lyon-Confluence		Tramway ou métro ?	
11 mars 2003.	Présentation du déroulement des premiers travaux de prolongement du tramway par le chef de projet concerné au Sytral, à l'invitation des membres de la commission urbanisme du conseil de quartier Perrache-Confluent			
17 mars 2003.	Conseil municipal	Avis favorable donné à l'opération Lyon-Confluence, en dépit de l'opposition des groupes UMP et Unir pour Lyon		
13 mai 2003.	Réunion d'information animée par B. Rivalta et D. Broliquier à l'adresse des habitants du quartier en vue de leur détailler le déroulement des travaux d'extension du tramway			
Janv. 2004	Comité du Sytral	Le prolongement du tramway jusqu'au Confluent confirmé par le Sytral lors du vote de son budget pour 2004		

## VI. Conclusion : Propositions pour l'élaboration d'une approche stratégique des temporalités urbaines

Bernard Lamizet et François Tran

Sans doute convient-il de donner à cette étude une dimension proprement politique : il ne s'agit pas seulement de penser la temporalité dans sa dimension historique, mais bien de penser le temps de la ville aussi dans l'avenir du temps long. Le temps long n'est pas seulement l'histoire et le présent, il implique aussi la projection dans l'avenir des formes et de structures politiques du présent. Penser la dimension longue des temporalités urbaines, c'est se donner les moyens de penser l'élaboration d'une politique urbaine dans le temps long : d'une stratégie de développement de l'espace urbain.

Une approche stratégique des temporalités urbaines articule le temps long du projet urbain (le *projeter*) et le temps court des pratiques de l'espace urbain (l'*habiter*) : elle constitue, finalement, la dimension politique de la médiation temporelle de l'urbanité par l'expression des logiques de pouvoir qui sont mises en œuvre dans la structuration des différentes dimensions du temps urbain, à la fois singulière et collective.

On peut, à partir de l'étude que nous venons d'élaborer, faire quatre propositions pour penser une approche stratégique des temporalités métropolitaines.

La première proposition consiste dans une intégration de la pensée sémiotique des usages de la ville. Il s'agit d'intégrer la question de la signification et de l'interprétation des temps de la ville, pour mieux comprendre comment les habitants peuvent s'approprier cette temporalité dans leurs usages de l'urbanité et comment les institutions et les acteurs de la ville peuvent imaginer une planification et une prévision du devenir de la ville à partir de leur lecture et de leur interprétation de son présent et de son passé.

La seconde proposition consiste dans l'élaboration d'une temporalité de la décision dans l'espace urbain. Il s'agit de faire en sorte que la politique de la ville s'exprime dans une temporalité qui lui soit propre, et qui, par conséquent, puisse participer à l'intelligibilité de la décision urbaine. Comprendre le temps de la décision, c'est être en mesure de suivre le déroulement de la prise de décision, prévoir les difficultés de sa mise en œuvre et être en mesure de faire l'évaluation de cette décision *a posteriori*. C'est ainsi qu'une approche temporelle de la décision en matière de politique urbaine peut concourir à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation d'une initiative comme l'aménagement du tramway.

La troisième proposition que nous pouvons faire ici est l'articulation de l'aménagement des modes de déplacement dans la mise en œuvre d'une intégration métropolitaine des périphéries (distincte d'une juxtaposition fonctionnelle des espaces urbains périphériques). Sans doute convient-il de ne pas penser les modes de déplacement collectif comme des services ou comme des modes de parcours de l'espace urbain, mais de les penser comme des normes de temporalité de l'usage de la ville et comme des façons de définir un temps légitime, un temps « normal » de la ville et des pratiques urbaines.

Enfin, une sémiotique de la temporalité de la ville implique la prise en compte du « temps long » et de « l'espace long » dans la définition de la politique de la ville : sans doute convient-il de ne pas penser le temps de la ville de façon homogène, mais, au contraire, de le penser dans cette distinction fondamentale. Le temps long consiste à penser la ville au-delà de la quotidienneté et de la scansion strictement institutionnelle du temps politique, mais à penser l'interprétation des temporalités, à penser la façon dont le temps de la ville est chargé de sens, à la fois pour ceux qui l'habitent et pour ceux qui la gouvernent. Le temps de la ville, et on s'en aperçoit bien dans le cas d'opérations comme celle de l'aménagement du réseau de tramways, est un temps qui ne devient intelligible que quand on va au-delà du temps réel du présent, pour se projeter dans le temps long des transformations de l'espace urbain.