

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

Résumé

Cette thèse contribue à interroger la teneur du renouvellement des rôles et statuts actuellement attribués aux grands axes de circulation multifonctionnels en milieu urbain dans un contexte urbanistique lui aussi renouvelé à plusieurs égards. A ce titre, trois inscriptions scientifiques, en lien direct avec des enjeux ancrés dans la fabrique urbaine contemporaine, ont été mobilisées et mises en avant.

La première renvoie au renouvellement des attentes associées aux espaces publics dans un contexte de montée en puissance des problématiques afférentes au concept de « ville durable », tels le renouvellement urbain ou encore la question des places respectivement attribuées aux différents modes de déplacements et à la nature dans la ville. La seconde porte sur les transformations induites dans la pratique urbanistique par le passage à un urbanisme dit « de projet », et plus spécifiquement sur sa déclinaison au champ de l'aménagement viaire, connu pour faire l'objet de logiques sectorielles aussi fortes que persistantes. La troisième traite enfin de l'évolution au cours du temps des interactions pensées et produites entre urbanisme et transports dans la ville, abordées ici à la double échelle de la planification et de l'aménagement d'un réseau de rues.

Dans cette optique, et pour nous permettre de satisfaire à ces différentes ambitions et ancrages, cette recherche a nécessité l'adoption d'un certain nombre de cadres. Un cadre spatial tout d'abord : celui de la ville « consolidée » où la présence d'un réseau d'espaces publics conditionne pour une large part la forme du bâti qui tend à en apparaître comme la résultante. Un cadre temporel ensuite : celui de l'urbanisme comme discipline consciente et dont l'apparition au milieu du XIX^{ème} siècle se révèle globalement concomitante avec la perspective d'une arrivée massive de la circulation mécanisée sur les voies urbaines. Un cadre conceptuel enfin, et lié à l'appréhension de notre objet de recherche en lui-même qui nous est apparu nécessiter un réel effort de définition. En ce qui concerne la rue tout d'abord, celle-ci a été envisagée de manière dynamique en tant que « voie dont le potentiel de support d'urbanisation se situe déjà dans une phase de réalisation plus ou moins avancée ». Quant à sa déclinaison aux grands axes de circulation multifonctionnels urbains, ou « rues artérielles » comme nous avons finalement choisi de les nommer, celles-ci ont été appréhendées au travers d'une définition reprise du programme de recherche européen ARTISTS, en tant que « rues multifonctionnelles où des fonctions circulatoires affirmées coexistent avec une mixité de fonctions urbaines ».

En appui sur ces différents éléments de cadrage, deux hypothèses structurantes ont plus largement guidé notre recherche. La première avançait que les « rues artérielles » ont jusqu'ici été globalement tenues à l'écart des récentes évolutions connues par l'urbanisme, et en particulier celles induites par la remise en cause du fonctionnalisme et la montée en puissance des problématiques environnementales. La seconde défendait quant à elle l'idée que les dynamiques actuelles de diffusion d'un « mode-projet » dans le champ de l'aménagement viaire participeraient en retour d'une meilleure

prise en compte de la diversité des fonctions que les rues artérielles assurent en tant qu'espaces publics.

Ces deux hypothèses ont été explorées au travers d'une approche conjointe et articulée des contenus des théories urbanistiques qui ont pu prendre les rues artérielles pour objet au cours du temps d'une part, et des démarches de projets participant de leurs transformations effectives dans un contexte prônant le « refaire la ville sur la ville » d'autre part. Chacun de ces angles d'approche a toutefois été plus particulièrement abordé dans l'une des deux parties constitutives de cette recherche.

La première partie s'est ainsi centrée sur une analyse interprétative des places et valeurs fluctuantes accordées aux différentes typologies de rues dans le champ de l'urbanisme. Cette analyse s'est axée autour de la réalisation d'un état de l'art de l'évolution des référents en matière de « classification » et de hiérarchisation du réseau viaire au cours du temps, en considérant que l'attention plus ou moins forte accordée à certaines typologies de rues suivant les époques pouvait faire office de révélateur de ses modes privilégiés d'organisation et d'aménagement du réseau viaire. Nous nous sommes pour cela appuyés sur l'importante littérature française et anglo-saxonne existante en la matière, et avons à ce titre porté une attention particulière aux écrits des principaux théoriciens et praticiens de l'urbanisme ainsi qu'à ceux de leurs nombreux observateurs, commentateurs et analystes.

L'analyse historique ainsi développée nous a permis d'appréhender le modèle d'inspiration « insulaire » actuellement dominant en termes de hiérarchisation du réseau viaire comme le produit d'un croisement entre deux référentiels distincts : un référentiel fonctionnaliste persistant et focalisé sur l'enjeu de l'écoulement des flux circulatoires motorisés d'une part, et un second, plus récent, et pouvant être appréhendé comme le produit d'une dynamique dite de « retour à la rue » d'autre part. Dans les faits, ce dernier s'est traduit par une forte revalorisation de la rue comme lieu de vie et d'interactions sociales et a notamment participé à faire de la question de la « vie locale » une nouvelle valeur cardinale en matière d'aménagement viaire. Malgré ces fondements et ces filiations distinctes, ces deux référentiels se rejoignent néanmoins sur l'idée d'une incompatibilité fondamentale entre la présence d'un trafic motorisé soutenu et l'épanouissement d'une « vie locale » qui structure ce modèle de hiérarchisation du réseau viaire.

Parallèlement, nos investigations ont amené à faire le constat de sa contestation croissante, que ce soit pour sa justesse théorique ou pour ses conséquences pratiques. Aussi, et de manière peut-être plus décisive encore, ces critiques se concentrent sur le fait que cette relation d'opposition supposée rend hors-champ l'idée même d'une rue multifonctionnelle qui ferait, certes non sans friction, cohabiter une grande variété de fonctions et activités urbaines. A ce titre, celle-ci peut dès lors apparaître comme une forme d'« oxymore » au sein d'un tel modèle dont elle s'est donc vue laissée de côté, confirmant en cela notre première hypothèse.

De manière plus prospective maintenant, ces différentes dynamiques et perspectives ont également conduit à l'identification d'un modèle en germe dans les conceptions urbanistiques contemporaines et allant dans le sens d'une reconsidération de la multifonctionnalité de la rue. A ce titre, ses deux principales valeurs constituantes : l'intensité et la diversité des activités urbaines d'un côté et l'intensité des flux circulatoires de l'autre, ne seraient désormais plus considérées comme fondamentalement inconciliables. Au sein de ce nouveau modèle les rues artérielles tendraient dès lors à représenter une forme d'« optimum » en matière de cohabitation « intensive » d'une diversité

d'activités urbaines. L'action sur celles-ci apparaîtrait plus largement de ce fait, comme un levier de premier ordre en vue d'une re-hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans la perspective de villes plus « passantes » et « isotropes » en faveur desquelles un certain nombre de théoriciens et praticiens de l'urbanisme ont récemment pu se positionner.

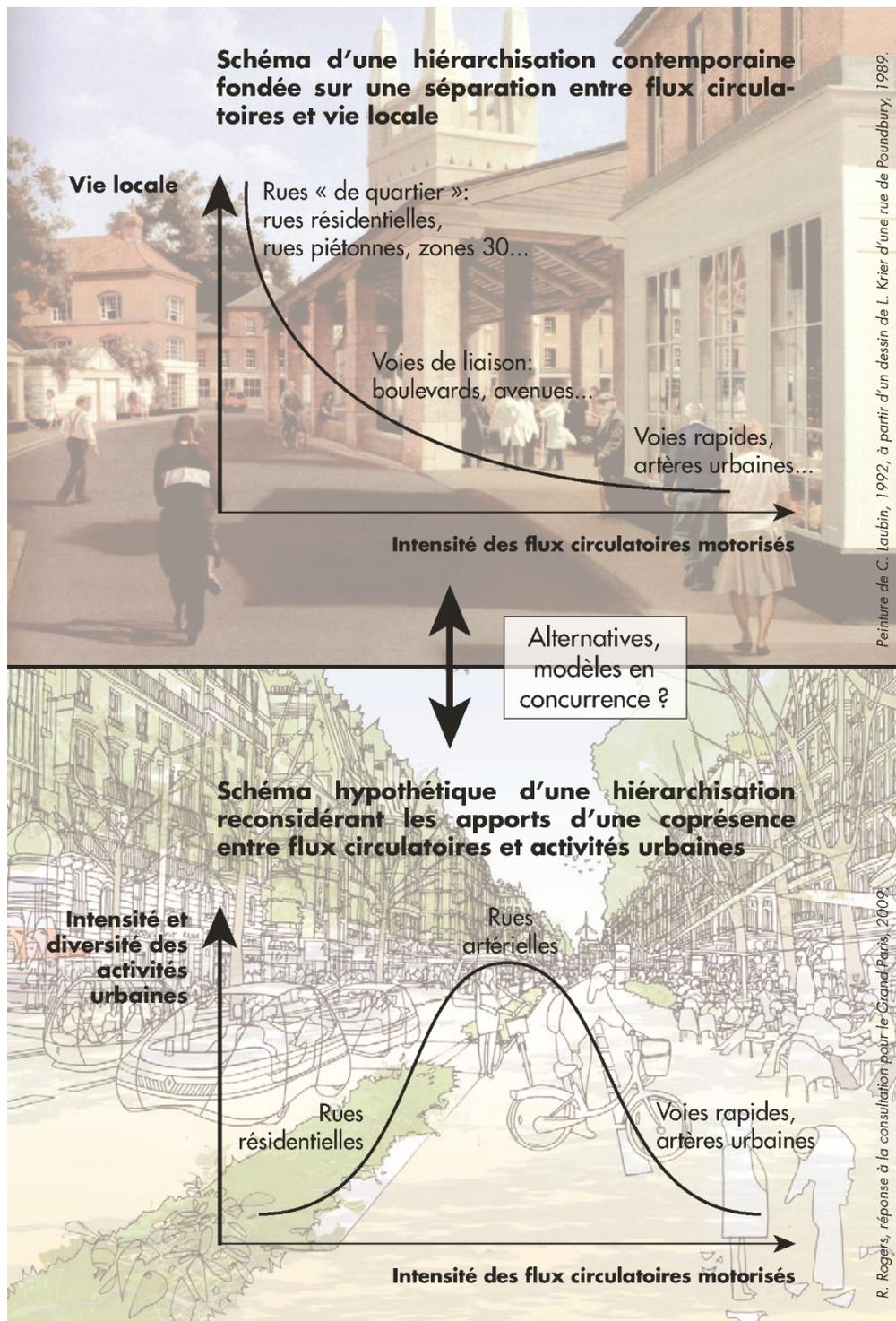


Schéma hypothétique d'une alternative à la hiérarchisation viaire contemporaine marquée par la reconsidération du rôle attribué aux « rues artérielles ». Auteur : Benoit Romeyer

Et c'est notamment pour interroger les formes matérielles auxquelles ces nouvelles conceptions théoriques peuvent donner lieu que nous avons fait le choix d'un deuxième volet de recherche, articulé autour d'une « mise en regard » par analyse croisée de deux projets de réaménagement de rues artérielles visant à en faire ressortir les singularités propres.

L'identification de terrains aptes à tester la réalité de ces nouvelles conceptions s'est d'abord opérée par la sélection de Londres et Lyon comme territoires d'études. Chacune de ces deux agglomérations représente en effet deux véritables « scènes » de la fabrique des espaces publics de leurs pays respectifs, et dont les fonctionnements ont, à ce titre, fait l'objet d'une documentation importante dans la littérature. Plus encore, celles-ci se sont signalées par l'intérêt dont elles ont pu faire la preuve vis-à-vis des rôles potentiellement joués par leurs grands axes, en tant que supports de projet d'urbanisme, dans leurs transformations présentes et futures.

A Londres, cet intérêt s'est plus particulièrement cristallisé autour de la figure historique de la *high street*, axe structurant à la vocation commerçante affirmée dont la contribution forte au fonctionnement urbain et au dynamisme londonien a récemment pu être mise en avant par différents travaux. Cette reconnaissance générale a par ailleurs trouvé à s'exprimer dans une perspective plus opérationnelle dans le cadre de réflexions prospectives développées par la *Roads Task Force* sur l'avenir du réseau viaire londonien, et à la suite desquelles la *high street* a été symboliquement replacée au centre de la nouvelle hiérarchie viaire promue par *Transport For London* à l'échelle de l'agglomération.

A Lyon, cet intérêt pour les grands axes s'est manifesté au travers de deux niveaux distincts. Premièrement au travers du principe de « liaisons vertes d'agglomération » développé dans le Schéma de Cohérence Territoriale. Et deuxièmement par l'intermédiaire d'une dynamique générale de reconfiguration des fondements de la politique d'espaces publics qui a participé à la renommée de l'agglomération au cours des années 1990 et 2000. En plus d'inflexions substantielles en termes de conduite de projets, cette restructuration s'est notamment caractérisée par une recherche nouvelle de « linéarité » après une période plus globalement focalisée sur des interventions inscrites dans le registre du « ponctuel » (les places) et du « surfacique » (les parcs).

C'est dans ce cadre que nous avons été amenés à identifier dans ces villes, deux projets de réaménagement de grands axes structurants potentiellement révélateurs d'une première « cristallisation » de pensées ou de courants cherchant à attribuer de nouveaux rôles fonctionnels, esthétiques et symboliques à la rue artérielle en tant qu'espace public structurant et axe stratégique de transport.

Côté londonien, notre choix s'est ainsi porté sur le projet d'*High Street 2012*, conçu pour offrir une liaison plus qualitative entre le cœur économique de la *City* et l'éphémère centralité olympique représentée par *Stratford* dans la perspective des Jeux Olympiques de 2012. *High Street 2012* porte sur le réaménagement d'un axe de 6 km de long opéré par l'intermédiaire d'une série de projets conduits par des maîtrises d'œuvre différenciées sur différents sous-secteurs. La coordination de l'ensemble a été assurée par un partenariat entre différentes institutions métropolitaines comme *Design for London* et *Transport for London*, particulièrement investies dans le projet, ainsi que les deux arrondissements de *Tower Hamlets* et *Newham* traversés par cet axe.

Côté Lyonnais, notre intérêt s'est concentré sur le projet de la rue Garibaldi en tant que future liaison verte entre deux parcs d'agglomération, le parc de la Tête d'Or et le tout récent parc Sergent Blandan. Réaménagée dans les années 1970 dans une optique de facilitation du trafic de transit, la rue Garibaldi avait alors été fortement marquée par le creusement de trois trémies souterraines dédiées à la circulation automobile ainsi que par l'édification d'une succession de passerelles piétonnes visant à en faciliter la traversée en même temps que l'accès à la dalle surélevée du quartier de la Part-Dieu alentour. Pilotée par la Direction de la Voirie du Grand Lyon, la conception du réaménagement de la rue Garibaldi a été confiée à un groupement de maîtrise d'œuvre dirigé par l'atelier de paysage Alain et Sonia Marguerit. Sur les presque 4 kilomètres de linéaire que représente cet axe, 2,6 km ont eu vocation à être concernés par ce projet, conçu sur la base d'une réalisation en trois phases. Seule la première d'une longueur de 800m a été livrée à ce jour tandis que la seconde se trouve actuellement en cours de réalisation.

D'un point de vue méthodologique, l'analyse proposée de ces deux projets s'appuie sur 27 entretiens de type semi-directifs (12 pour *High Street 2012* et 15 pour le projet de la rue Garibaldi) réalisés entre janvier 2013 et janvier 2016 auprès d'experts, d'universitaires et d'acteurs (tant du côté de la maîtrise d'ouvrage que de la maîtrise d'œuvre) de ces deux projets, ainsi que sur différentes sources documentaires : documents de planification, documents de communication, articles de presse généraliste et spécialisée, documents « de projet » développés en vue de sa conception et/ou son exécution.

Et c'est en vue de rendre compte des différents enjeux, tensions et potentialités pouvant être actuellement associés à la question du réaménagement des rues artérielles dans ces deux villes que nous avons fait le choix de nous appuyer sur une grille d'analyse *ad hoc*, structurée autour des différentes formes de « liens urbains » dont ces projets ambitionnent de se faire les vecteurs :

- Les liens physiques que les rues permettent entre les lieux et les quartiers desservis et traversés ;
- Les liens de nature auxquels celles-ci peuvent ouvrir par une intégration plus forte de la diversité du vivant au sein des aménagements ;
- Les liens socio-économiques dont les rues se font le support au travers des diverses formes de « vivre-ensemble », d'économies et de valeurs, tant marchandes que résidentielles, qu'elles accueillent ;
- Les liens symboliques et culturels, renvoyant pour leur part à la manière dont ces axes peuvent contribuer à la génération d'identités et de représentations, à l'interface entre « images » et « imaginaires ».

Les analyses développées dans cette seconde partie ont abouti au constat de l'importante diversité des « composantes » et « entrées » vis-à-vis desquelles les rues artérielles apparaissent effectivement engagées dans la fabrique urbaine contemporaine.

		High Street 2012	Rue Garibaldi
Liens physiques	<i>Longitudinaux</i>	Adjonction de pistes cyclables	Profil en travers reconfiguré
	<i>Transversaux</i>	Travail sur la « profondeur » (interface axe-quartiers)	Interventions sur l'« épaisseur » (continuité des franchissements)
	<i>Rapports à la halte et à la riveraineté</i>	Pas de véritable action (statut de red route)	Limitation de l'offre de stationnement
Liens de nature		Amélioration en finesse de l'existant dans une logique de « nature-agrément »	Incorporation de nature et mise en réseau de parcs urbains dans une logique de « services écosystémiques »
Liens socio-économiques	<i>Rapport à l'habitat</i>	Hausse assumée des valeurs foncières et locatives	Peu présent sauf interférences avec le processus de projet
	<i>Développement économique</i>	Suivi et intégré au projet	Assumé comme induit par l'amélioration du cadre spatial
	<i>Mobilisation des populations</i>	Par sensibilisation	Par procédure institutionnelle
	<i>Usages et usagers cibles</i>	Intensification des usages modes doux par amélioration de leur environnement général	Intensification des usages modes doux par provision de nouveaux espaces dédiés
Liens culturels et symboliques		Célébration d'un patrimoine physique et culturel	Réinvention d'une voie à la destinée contrariée

Tableau récapitulatif des aménagements et positionnements adoptés par les projets d'High Street 2012 et de la rue Garibaldi au regard des différentes formes de liens urbains identifiés. Auteur : Benoit Romeyer

Ainsi, la première phase du projet de la rue Garibaldi qu'il nous a plus spécifiquement été donné d'étudier a consisté en une conséquente recomposition des formes des « liens physiques » pouvant lui être associés. Aussi traduite par la complète reconfiguration de son profil en travers, la remise à niveau de cet axe a permis de favoriser l'épanouissement d'une plus grande diversité des modes de transports sur celui-ci. A cette reconfiguration des espaces alloués aux différentes circulations en vue de faciliter son parcours ainsi que sa traversée, ce projet s'est par ailleurs doublé d'un positionnement fort sur l'enjeu de l'intégration de la nature en ville et de la diversité des services écosystémiques rendus par celle-ci : dimension ornementale et récréative traditionnellement liée à l'élément végétal en milieu urbain, mais aussi réservoir de biodiversité et de régulateur thermique.

Ces interventions assez directement inscrites dans deux des différents types de « liens », « physiques » et « de nature », que les rues artérielles peuvent potentiellement participer à renforcer ou générer, ont par ailleurs été aussi abordées dans le cadre d'High Street 2012. Néanmoins, les interventions adossées à ce second projet se sont pour leur part plus caractérisées par une forte attention accordée à la profondeur patrimoniale de cet axe qu'il s'est dès lors agi de révéler et de célébrer pour permettre sa (re)connaissance symbolique en tant qu'axe historique du développement londonien mais aussi, et surtout, en tant qu'entité urbaine à part entière. Et même si ce projet s'est accompagné de la transformation physique d'un certain nombre d'espaces principalement situés autour de l'axe, il semble néanmoins difficile de le restreindre à ces seuls objectifs de reconfiguration physique et matérielle, tant l'enjeu de la prise en compte des deux autres types de « liens »

préalablement identifiés, « socio-économiques » et « symboliques et culturels », y apparaît prégnant. Le projet d'*High Street 2012* a de fait démontré qu'il apparaît tout à fait envisageable d'engendrer des transformations substantielles du cadre offert par ces axes sans nécessairement passer par une réduction drastique de la place allouée aux flux circulatoires motorisés qui y prennent part.

L'ensemble de ces constats tend à accréditer notre seconde hypothèse initiale, relative à une augmentation du champ des possibles programmatiques et projectuels induits par la plus forte intégration de ces rues artérielles au champ des démarches de projet. Plus encore, cette recherche nous a aussi permis de participer à l'identification d'une dynamique de retour des grands axes multifonctionnels dans le registre de l'intervention urbanistique.

Mais les perspectives actuelles, et tangibles sur nos deux terrains, de diminution des marges de manœuvre financières allouées aux collectivités locales interrogent toutefois la propension des agglomérations à porter la diffusion et le renouvellement de tels projets, dont le caractère à certains égards expérimental augmente nécessairement leur part inhérente et incompressible d'incertitude. En effet, les opportunités d'intervention majeures sur ces grands axes urbains structurants ne sont finalement que peu fréquentes. A ce titre, il ne serait pas souhaitable pour autant que ces dernières demeurent cantonnées à une seule logique de réponse à la demande sociale du moment ou à de simples remises en l'état, mais participent au contraire de la préfiguration comme de l'accompagnement d'usages et pratiques émergents.

Les rues artérielles nous sembleraient donc nécessiter d'être investies dans une optique stratégique et prospective d'intervention sur le réseau viaire, et au sein de laquelle deux grands modes doivent être distingués :

- d'un côté, les opérations inscrites dans le registre de l'amélioration de l'ordinaire urbain, majoritairement internalisées, et dont le principal écueil serait alors celui de la « routine », en tant qu'inclinaison à l'application systématique de solutions techniques inscrites dans une logique d'« approche sectorielle »,
- de l'autre, les démarches de projet, plus « ouvertes », mais dont le travers serait à l'opposé d'être porteuses d'une recherche permanente de « singularisation » visuelle, matérielle et fonctionnelle des espaces urbains.

Ce serait alors par la recherche de modes de mise en tension continue entre ces deux logiques que pourrait être favorisée une meilleure prise en considération de l'ensemble des différentes formes de liens tissés par les rues artérielles au sein des territoires. En effet, leur appartenance à la famille des grands tracés les amène à participer à la compréhension d'ensemble de réalités urbaines en perpétuelle évolution, et invite à réinterpréter les modalités de participation de ces grands axes de circulation à la structuration et aux recompositions de la ville consolidée. En tant que voies de liaison effectives entre les temps et les échelles de l'urbain, gageons que les expériences acquises en la matière puissent, dans une perspective spatiale plus large, aider à nourrir les réflexions contemporaines sur les contributions matérielles et symboliques de ces rues et de leurs divers prolongements à la fabrique des nouvelles entités métropolitaines.