

Pierre-Jacques Olagnier

LA VOIRIE, TRAME DES PAYSAGES URBAINS

LE RÔLE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DANS LE PAYSAGE DES VILLES

« Les immeubles sont à côté les uns des autres. Ils sont alignés. Il est prévu qu'ils soient alignés, c'est une faute grave pour eux quand ils ne sont pas alignés : on dit alors qu'ils sont frappés d'alignement, cela veut dire que l'on est en droit de les démolir, afin de les reconstruire dans l'alignement des autres.

L'alignement parallèle de deux séries d'immeubles détermine ce que l'on appelle une rue... »

Georges Perec, *Espèces d'espaces*, 1974

Georges Perec¹ a fait de la rue une des échelles d'appréhension de son espace de vie, à mi-chemin de la page écrite d'un roman et du monde. Il avait senti, à sa manière, le rôle que pouvait jouer la rue dans un paysage urbain. Or, comme le soulignent de nombreux théoriciens de l'urbanisme, l'infrastructure routière – qu'elle soit rue, route ou autres – apparaît comme l'un des éléments fondateurs de l'espace urbain. La voirie est alors tour à tour conçue comme « squelette (de l'image de la ville) »², artères vitales pour le bon fonctionnement de la vie urbaine et support de l'urbanisation³. Chez Idelfonso Cerda, la voirie urbaine occupe ainsi une place essentielle dans la formation des villes, tandis que l'*urbe* n'est considérée que comme un appendice de la grande voirie universelle⁴.

Malgré le flou terminologique qui entoure la notion de paysage, et encore plus celle de paysage urbain⁵, l'acception courante définit avant tout le paysage comme un ensemble d'éléments physiques visibles⁶. Dans les travaux de Kevin Lynch sur la forme visuelle de la ville, la décomposition de la structure du paysage urbain en cinq éléments que sont les cheminements (axes de déplacement), les limites (lignes de discontinuités dans l'espace urbain), les nœuds (zones de confluence de flux), les repères, et enfin les quartiers (espaces présentant une certaine identité commune) met en valeur le rôle et la place éminente des voies de circulation dans la formation des paysages urbains.

La voirie constitue un réseau structurant la ville par sa fonction première de circulation. Par les liens qu'elle permet de tisser entre les bâtiments qui la composent et entre les habitants qui la pratiquent, elle semble faire de l'espace urbain un territoire qui ne se résume pas à

la collection d'objets superposés et accolés les uns aux autres. La confrontation des paysages urbains de trois grandes agglomérations européennes que sont Paris, Londres et Barcelone, et la comparaison de leurs pratiques en matière d'aménagement de leur voirie, tendent à souligner que les différents types de voirie et les diverses formes d'interaction du réseau de voirie avec son environnement bâti sont créateurs d'espaces urbains très variés, aux qualités paysagères parfois reconnues et recherchées ou, au contraire, honnies. Voirie et paysage participent alors pleinement à la promotion d'urbanités singulières.

La voirie, un élément fondateur de la ville

La rue forme un espace « fermé » par des objets bâtis ou des équipements, ce qui la distingue de la route. Celle-ci peut être définie comme « une voie de circulation aménagée, artificialisée »⁷, qui est « destinée à la liaison entre les localités et à la desserte des zones rurales »⁸. Une route n'a pas, par conséquent, une vocation proprement urbaine, à l'inverse de la rue qui est, quant à elle, « une voie bordée de maisons ou de murailles dans une

1. Perec G., *Espèces d'espaces*, Paris, Éditions Galilée, 1974.

2. Lynch K., *The image of the city*, Cambridge, (Mass.), Technology Press & Harvard University Press, 1960

3. Soria y Mata A., *La ciudad lineal*, Madrid, 1883

4. Cerda I., *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid, Imprenta española, 1867.

5. Une conception répandue veut, en effet, que la notion de paysage urbain désigne en fait les paysages naturels au sein des espaces urbains. Ceux-ci font partie intégrante des paysages des villes mais sans exclusivité et sans épuiser le sens de la notion de paysage.

6. Pinchemel P. (dir.), *Lire les paysages*, Paris, La Documentation Photographique, n° 6088, 1987 ; R. Brunet, (dir.), *Les mots de la géographie*, Montpellier/Paris, Reclus/La Documentation Française, 1993.

7. Brunet R., op. cit.

8. Merlin P., Choay F., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses Universitaires de France, 1988.



Une high street anglaise en banlieue londonienne (borough de Lambeth, au sud de l'agglomération).

ville ou un village». La rue occupe une certaine emprise, possède un tracé, un profil en long, et un profil en travers : la rue peut être droite, sinueuse, avec des décrochements. Elle est composée d'une chaussée, de trottoirs, et éventuellement de terre-pleins, centraux, latéraux, plantés ou non, de voies latérales de desserte, et d'autres aménagements de circulation destinés aux bus, aux cycles et au stationnement. Elle peut disposer de mobilier urbain varié, ce qui est le cas dans les espaces urbains centraux et plus rarement en banlieue. Ces objets de mobilier urbain reflètent les usages et les besoins propres à chaque époque et à chaque culture urbaine.

C'est pourquoi la position du bâti par rapport à la rue, la densité des constructions, leur alignement, la présence de végétal contribuent à créer des formes urbaines très différentes. Ainsi, Londres apparaît largement comme une « ville horizontale », formée de petites maisons individuelles, familiales, intégrées dans des unités foncières et dans des opérations immobilières concertées, menées par les grands propriétaires fonciers ou plus récemment par les collectivités territoriales ou par des bâtisseurs-lotisseurs. Les constructions sont homogènes uniquement dans le cadre de chaque opération. Il s'agit alors de rangées plus ou moins continues de *terrace-houses*, maisons de un à deux étages toutes semblables, le plus souvent alignées le long d'une rue, ou autour d'une cour ou d'un jardin, ou de *semi detached houses* au tissu urbain plus lâche. Ce même type de construction se répète, avec des variations architecturales tenant compte des catégories sociales, dans de nombreux quartiers de l'agglomération londonienne. Même dans les quartiers du centre de Londres urbanisés aux XVIIIe et XIXe siècle, l'habitat collectif, notamment sous la forme d'*estates*, ou de *squares*, n'est constitué que d'immeubles ne dépassant guère d'une manière générale deux ou trois étages⁹. Rangées de maisons identiques et immeubles de faible hauteur contribuent à donner une impression de dilution, de dispersion de l'espace urbain¹⁰, bien que ces bâtiments soient alignés le long des rues. Cet

alignement sur la voirie est moins direct qu'en France, puisque sont ménagés, entre la voirie et les bâtiments, des espaces, étroits dans le centre, plus larges en périphérie, permettant d'accéder au sous-sol et accueillant une pelouse. La trame des rues révèle ces caractéristiques, en marquant le rôle des lotisseurs et de la grande propriété foncière dans le dessin du réseau de voirie actuel. Celui-ci est constitué d'une subtile imbrication de rues, squares, ruelles, jardins, dont l'unité et la logique ne se conçoivent qu'à l'échelle de chaque opération d'urbanisation.

Dans l'agglomération parisienne, la diversité est la règle. Les opérations de lotissement groupé sont de moindres dimensions, et l'urbanisation au « coup par coup » prend une importance plus décisive, témoignant du caractère individuel de l'acte de construire. Les espaces urbains, ainsi composés, sont reconnaissables à l'irrégularité de leur plan, à la densité de leur habitat et de la voirie et à l'architecture de leurs maisons. Certes, quelques cas de cités jardins, de cités ouvrières ont été construits en banlieue parisienne, mais ils n'ont pas la même importance spatiale ou paysagère que leurs homologues londonniennes.

Le « précipité » qui va donner naissance à de « l'urbanité » est difficile à cerner, certains aménagements fonctionnant plus ou moins bien, suivant la nature des territoires urbanisés traversés. Le gabarit et le profil en travers de la voie de circulation peuvent provoquer des effets de coupure dans le tissu urbain¹¹ ou empêcher la vie urbaine de se développer sur ses abords. Glissières de sécurité et trémies matérialisent la trop grande place accordée à la fonction de circulation dans l'aménage-

9. Cf. Rasmussen S.E., *London, the unique city*, Harmondsworth, Penguin Books, 1961

10. Chaline Cl., *L'urbanisme en Grande-Bretagne*, Paris, Armand Colin, 1972.

11. Loir C., « Les effets de coupures de voies routières et autoroutières en milieu urbain ». In : *Transports, urbanisme, planification*, 4e volume, 1er trimestre 1985, p. 33-54.

ment de la rue. Elles tendent, en outre, à constituer des repoussoirs au développement de l'activité commerciale et de la promenade le long de ces voies. De même, la trop grande diversité du profil en travers le long d'une voie brouille les représentations et donne à voir un espace sans unité ni homogénéité.

Un tracé est, en effet, nécessairement rythmé par des aménagements routiers (carrefours, ronds-points, etc.) et par les lieux de vie que sont les places, les alignements



Une avenue en proche banlieue sud : la RN 20 aux portes du boulevard périphérique parisien.

commerciaux les grandes surfaces, ou les activités liées à l'automobile¹². Ces lieux de centralité qui jalonnent d'une manière régulière la plupart des grands axes routiers, dans l'agglomération parisienne et londonienne, sont les héritiers des petits centres des anciens villages, avant que ceux-ci ne soient submergés par la croissance urbaine. Mais, la *high street* londonienne conserve toujours, y compris en banlieue, ses alignements commerciaux si caractéristiques de la ville anglaise.

Toutefois, comme l'avaient montré les analyses de Lynch¹³, le paysage urbain, vu des voies de communication, manque de « lisibilité », de cohérence, de rythmes, bref d'identité. Ce manque de lisibilité est plus frappant en France, en particulier dans l'agglomération parisienne, que dans l'agglomération londonienne où l'homogénéité des paysages de banlieue est plus forte, car les équipements de type centre commercial ou de zones d'activités cherchent à respecter le profil en travers d'une rue classique (trottoirs, chaussée...).

Le réseau de voirie, une trame stable et ancienne

Pour Lynch, la voirie est à même de « mettre de l'ordre dans l'ensemble du complexe urbain ». Le réseau de voirie apparaît comme un facteur (si ce n'est un moyen) permettant d'expliquer les contrastes du tissu

urbain : activités, qualité spatiale, texture du sol ou des façades, éclairage, plantations sont appréhendées comme des éléments de classification des voies ou de différenciation de certains parcours le long d'une même voie.

La rue constitue un élément stable dont l'enchevêtrement, c'est-à-dire la trame viaire, est le facteur déterminant du plan des villes et exprime les modalités d'une urbanisation planifiée globale (plan d'extension de Barcelone) ou organisée à l'échelle d'une unité foncière (lotissements londoniens).

Les faubourgs

Dans un premier temps, l'urbanisation des espaces périphériques, des faubourgs ou autres *fore-streets* anglaises s'est effectuée d'une manière semblable, selon un processus que l'on peut qualifier de spontané et d'inorganisé, si ce n'est (et ce n'est pas la moindre des choses) par les cadres bâtis et fonciers préexistants (c'est-à-dire ceux de l'espace rural), et par le tracé des voies¹⁴. Situés à l'extérieur des remparts (à Paris) ou au débouché d'un pont (dans la banlieue Sud de Londres), les faubourgs s'installaient à l'entrée de la ville, le long d'une grande voie de passage et profitaient de leur extra-territorialité pour accueillir certaines activités de loisirs et certains marginaux. De même, plus tard, les périphéries furent, à l'origine, que ce soit à Paris ou à Londres, le lieu de villégiature puis de résidence des couches les plus aisées de la population. Ces deux processus d'urbanisation préindustrielle ont pris appui sur la trame routière préexistante et possèdent des logiques spatiales très différentes de celle qui va imprimer le développement urbain des banlieues. Ces faubourgs « routiers », d'époques différentes, vont conserver leur identité initiale¹⁵, bien qu'ils soient aujourd'hui intégrés, d'un point de vue administratif, socio-économique et morphologique, à la « ville » dont ils étaient auparavant l'émanation.

Différents degrés d'urbanité, des paysages de qualité variable seraient donc la résultante d'une inégale ancienneté de l'urbanisation. Par conséquent, la « vraie ville », définie en négatif, correspondrait aux espaces urbains anciennement urbanisés, possédant différentes

12. Dupuy G., *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995, « collection Villes ».

13. Lynch K., op. cit. & Lynch K., Appleyard D., Myer J.K., *The view from the Road*, Massachusetts Institute of technology Press, 1964

14. « Bien des villes se sont construites au petit bonheur. Pour exercer une fonction urbaine naissante, les hommes se plaçaient comme ils pouvaient, s'accommodant parfois d'un établissement rural préexistant, s'entassant dans la forteresse, s'alignant le long de la rue commerçante », extrait de G. Chabot, *Les villes*, Paris, 1963.

15. Rouleau B., *Villages et faubourgs de l'ancien Paris : histoire d'un espace urbain*, Paris, Éditions du Seuil, 1985.



Les à-côtés du boulevard périphérique parisien à la Porte d'Orléans : les aménagements anti-bruits.

«strates» d'urbanisation et ayant donc déjà connu des transformations internes.

À Londres et à Paris, ces faubourgs se sont naturellement reposés sur l'ancien système radial de voirie qui s'est mis en place dès le Moyen Âge¹⁶. Ce maillage constitue la structure du réseau actuel de grande voirie.

Un réseau fixe et des modalités variables d'utilisation

Le canevas initial des voies, qu'il soit lié à l'histoire ou qu'il soit l'expression d'un geste planificateur, explique la logique d'occupation du sol urbain, la hiérarchisation des voies : les voies les plus anciennes, voies romaines ou voies rurales, sont souvent les plus importantes, telle la majeure partie des routes nationales convergeant vers Paris. C'est pourquoi, sous l'influence du développement périphérique du réseau et de l'urbanisation, liés tous deux au fort accroissement démographique des quartiers périphériques parisiens et de la proche banlieue, le tracé du réseau a évolué dans le temps. De même, le rôle des voies a changé sous l'influence du trafic, de l'évolution urbaine, des mouvements de valeur dans la ville, des représentations mentales des espaces, enfin, du travail sur les infrastructures. L'inadaptation des grands axes traditionnels à la croissance du trafic a ainsi suscité la construction d'autoroutes¹⁷ qui ont absorbé une partie du trafic des routes nationales, leur conférant un nouveau rôle dans la région Île-de-France. Toutefois, l'accroissement du trafic local a aussi engendré des modifications de l'axe routier pour améliorer son débit. La fixité du tracé et les aménagements fonctionnels des grandes voies routières ont modifié le rapport entre la voie de passage et son tissu bâti, les changements opérés se contentant d'accroître la largeur de la chaussée, au détriment des aménagements de bas-côtés. Comme tout système de communication, l'infrastructure routière constitue un réseau qui se compose d'une part d'un support fixe, d'une armature physique – en l'occurrence la chaussée, son revêtement... – et d'autre

part, de services plus mouvants, c'est-à-dire les objets en circulation. L'infrastructure routière est donc constituée par une certaine permanence et par une tension entre sa longévité et l'évolution de la demande. Elle évolue selon un rythme différent, dans la longue durée, selon ses lois propres (selon sa propre logique), qui ne sont pas celles qui s'appliquent au bâti.

Mobilité contre urbanité

La fonction de circulation est une des fonctions fondamentales qui informent les villes. Pour le mouvement moderne, et Le Corbusier en particulier, c'est la seule qui est réellement assignée à la rue. Le discours du mouvement moderne condamne la rue traditionnelle fermée, c'est-à-dire bordée de bâtiments, au profit d'une voie moderne, abstraite, devant être autonome par rapport au tissu bâti.

Les grands axes routiers, telle la Nationale 20 dans la proche banlieue Sud de Paris ou l'A23 dans la partie sud de l'agglomération londonienne, sont, certes, des axes majeurs de déplacement, mais aussi, quelquefois, des lignes de discontinuités, coupant un quartier en



Les grandes radiales, des axes attractifs : rénovation urbaine intense le long de la RN 20 à Antony.

deux ou jouant le rôle d'une limite entre deux quartiers, comme c'est, par exemple, le cas dans la partie parisienne de la Nationale 20, où elle sert de limite départementale entre les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne.

16. Cf. Rouleau B., *Le tracé des rues de Paris*, Paris, Presses du CNRS, 1988.

17. Nous ne traitons pas ici de l'insertion des autoroutes dans l'espace urbain, ni leur rôle dans le dynamisme urbain. Étant exclues de notre réflexion, les routes nationales en France, les *A Roads* au Royaume-Uni deviennent ainsi les principaux axes routiers, notamment du point de vue de leur ancienneté et de leur trafic.



Trottoir et profil en travers d'une rue classique sont conservés dans une zone artisanale de Croydon (Outer London, au sud de l'agglomération londonienne).

La circulation routière se traduit par la présence de trafics de véhicules multiples et sur des distances variées qui amènent à considérer les grands axes de circulation intra-urbains comme des éléments participant à des logiques s'inscrivant à différentes échelles et joue sur le rapport entre la route, sa forme et l'espace urbain traversé. La route s'inscrit, en effet, à la fois dans une trame viaire de quartier (une trame de proximité serait-on tenté d'écrire), dans le réseau viaire d'une ville – Montrouge ou Bourg-la-Reine dans le cas de la Nationale 20 – ou d'une agglomération – l'agglomération parisienne par exemple – et dans un réseau plus complexe et d'une autre échelle que celle de la ville ou de l'agglomération¹⁸ : il met en relation deux lieux éloignés ; aussi, la traversée d'un espace urbain par un des grands axes du réseau routier engendre une tension du point de vue de la vocation principale de l'axe, en concentrant différents types de trafic (local, national, voire international) : doit-il être avant tout une voie de proximité, utile dans l'espace urbain traversé ou un élément du réseau, niant ainsi son intégration avec l'espace urbain qui l'entoure ?

Le paysage perçu : le jeu des représentations

En cherchant à comprendre la continuité, ou au contraire la discontinuité des paysages urbains bordant les routes, Lynch a été amené à souligner la qualité visuelle¹⁹ (ou son absence), la qualité esthétique du paysage urbain à partir des voies de passage. Il aboutit alors à une véritable hiérarchisation visuelle du réseau de voirie, qu'il veut parallèle à la hiérarchisation fonctionnelle de ces axes. Pour lui, il s'agit donc d'étudier comment sont perçus les axes routiers et de mettre en évidence des séquences d'analyse, c'est-à-dire de trouver les points forts de l'axe routier et de souligner la cohérence, l'identité de chacune des séquences.

Réalité largement construite, informée, voire déformée par les sens, la notion de paysage reflète à la fois le résultat d'une interaction entre un milieu et des interventions anthropiques. La construction tangible d'un espace par les hommes va de pair avec la perception que les hommes ont de cet espace, que ces hommes participent à la vie de

ce territoire ou qu'ils y soient extérieurs. Impliquant un individu observateur et un espace à observer²⁰, le paysage devient l'objet potentiel de jugements esthétiques, conscients ou inconscients, ceux-ci étant véhiculés par les représentations de l'observateur et l'on identifie des paysages à qui l'on reconnaît des qualités, et d'autres au contraire sans qualité. Le regard que nous portons sur les villes est donc façonné par les représentations.

C'est pourquoi il est courant de qualifier le paysage des banlieues de manière extrême, en dénonçant à la fois son caractère morne, monotone, mais aussi chaotique. Ces jugements procèdent directement du regard que l'on pose sur la réalité, et en particulier, de l'échelle avec laquelle on la considère. Les présupposés, qui vont guider la manière d'observer, et l'éducation du regard expliquent pour une large part de tels constats, les territoires de banlieue étant perçus à l'aune d'une certaine conception de la réalité urbaine, de la ville, celle-ci étant par excellence celle de la ville traditionnelle et plus précisément du centre ancien ou des quartiers de type haussmanien du XIXe siècle.

Le paysage, nouvel enjeu des politiques urbaines

Depuis moins d'une vingtaine d'années, de plus en plus de politiques urbaines, en France et à l'étranger, sont d'ordre qualitatif, et non plus uniquement d'ordre

18. Sur ces problèmes d'échelle et de réseaux, Dupuy G., *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991.

19. Lynch K., Appleyard D., Myer J.K., *The view from the Road*, Massachusetts Institute of technology Press, 1964. Dans cet ouvrage, K. Lynch emploie les termes d'*esthetics of highways*, de *potential beauty* ou encore de *visual potential*, de *visual requirement*. Selon lui, la route doit être le lieu qui, outre sa fonction d'échanges, doit assurer à ses utilisateurs une perception de qualité du paysage urbain qu'elle traverse, qualité qui est rarement le cas pour l'instant.

20. K. Lynch, par exemple, ne considère pas la ville comme une chose en soi, mais comme un objet perçu par ses habitants. D'ailleurs, ses analyses des grands axes routiers aux États-Unis le conduisent à penser la forme visuelle de l'espace urbain non seulement comme un paysage statique existant en soi, mais aussi comme une forme qui doit être perçue en mouvement, c'est-à-dire par un observateur utilisant l'axe routier, par la perception que cet observateur a de l'espace urbain qu'il traverse.

quantitatif. Elles visent à améliorer la qualité de l'environnement urbain et à mettre en œuvre une ville durable. Il en est ainsi pour les plans de déplacements urbains et les projets d'urbanisme récents qui intègrent d'une manière importante la dimension paysagère de l'espace urbain. Dans l'agglomération lyonnaise, ont été ainsi menés de front, une politique d'aménagement des espaces publics à partir du début des années quatre-vingt-dix, puis une politique de transport sous la forme de l'adoption d'un plan de déplacements urbains en 1997. Dans tous les cas, ces politiques urbaines cherchent à donner « plus d'urbanité » aux espaces sur lesquels ces interventions vont avoir lieu et en particulier aux espaces occupés par la voirie. Ce nouveau mode d'aménagement des espaces urbains est un changement majeur dans la gestion des territoires. Les projets en cours ou en projet montrent aussi de la part des acteurs qui les portent, notamment les municipalités, l'intérêt que pourrait avoir une politique qualitative de meilleure gestion des espaces ouverts au public, faite d'interventions ponctuelles sur le domaine bâti, et surtout non bâti. Ces interventions sur l'espace non bâti ne sont pas en elles-mêmes totalement nouvelles, mais leur forme a changé, le mode d'action et l'échelle d'intervention n'étant plus les mêmes. Il ne s'agit plus aujourd'hui d'avoir des ambitions et une action globales et globalisantes sur la ville, par le biais de grands programmes d'aménagement reposant sur une *tabula rasa* de bon aloi, comme cela a pu être le cas auparavant dans les années soixante-dix.

L'aspect paysager d'une ville est l'un des éléments constitutifs de l'espace urbain et en tout cas l'un des aspects les plus facilement perceptibles par les habitants et par les voyageurs. De cette façon, il devient aussi un objet à investir ou à réinvestir, dans tous les sens du terme. De telles politiques sont évidemment également empreintes d'une volonté de marketing urbain, et cela est aussi une des facettes nouvelles de la problématique paysagère actuelle.

Les boulevards urbains à la rescousse de l'urbanité périphérique

Les préoccupations paysagères, au sens d'action qualitative d'amélioration de l'environnement et du mode de vie des citoyens, sont présentes avec force dans les plans de déplacements urbains. La meilleure preuve nous est donnée par celui d'Île-de-France dont l'hypothèse de départ est de mettre « la mobilité au service du développement durable », et de mettre « plus d'urbanité en zone agglomérée dense »²¹. Les modes de transport sont donc mis au cœur de la ville, et leur rôle, souvent négatif, aujourd'hui réinvesti de nouvelles valeurs. Les plans de déplacements urbains (PDU) se veulent un outil de mise en œuvre d'une « ville durable ». Il s'agit de

concilier le droit à la mobilité et le droit à l'urbanité²². Au nom de ce principe, on propose des politiques urbaines articulant transport de forte capacité et zone



Une logique fonctionnaliste de l'aménagement de la voirie (Lambeth, Inner London) : la dissociation de l'interrelation entre voie et tissu urbain.

de constructions dense. La densification de l'espace urbain doit alors s'effectuer par rapport aux modes de transport. Une telle politique d'urbanisme durable fait aussi partie des réflexions engagées dans l'agglomération londonienne²³, où la construction de nouveaux logements doit « maintenir la qualité urbaine », en encourageant le développement durable, ce qui signifie concrètement que les nouvelles zones de logements doivent être accessibles en transports publics.

Cependant, le type d'urbanité – un chapitre de l'avant-projet de plan de déplacements urbains de l'Île-de-France est intitulé « plus d'urbanité en zone agglomérée dense » – proposée est celle de la ville traditionnelle, en opposant les avenues et boulevards parisiens aux voies rapides de banlieue²⁴. Les avenues et les boulevards, avec leur alignement de bâtiments, la présence

21. PDU, *Île-de-France Plan de Déplacements Urbains : avant projet*, Paris, La Documentation française, avril 1999.

22. cf. dossier « Planifier la mobilité pour libérer l'urbanité », *Diagonal*, n° 124, avril 1997.

23. Llewelyn-Davies, Urban Investment Partnership, LRC & Savills, *Sustainable Residential Quality : new approaches to urban living*, London, London Planning Advisory Committee, Department of the Environment, Transport & the Regions, 1997.

24. Le choix des photographies choisies pour représenter ces deux conceptions de la voirie dans l'espace urbain (p. 65 de l'avant projet de PDU) est révélateur des présupposés inhérents aux tentatives de requalification de la voirie. La première photographie, légendée « conception selon le PDU » représente une avenue dans un espace dense, anciennement urbanisé, vraisemblablement situé dans Paris intra-muros ; la seconde, légendée « conception sans le PDU » représente une voie rapide bordée d'un grand ensemble et d'un hypermarché.

de commerces en rez-de-chaussée, la mixité des fonctions sont devenues les références urbaines pour réaménager les voies rapides, et ce malgré les différences de tissus urbains et les changements en matière de mode de vie.

La prégnance du fait automobile a destitué, à partir des années cinquante, de nombreuses voies de circulation, notamment celles de grande capacité en banlieue, de leurs fonctions autres que circulatoires et a eu un



La voirie, vecteur de la perception du paysage urbain du nord de Barcelone.

impact fort sur les paysages urbains²⁵. Par retour de balancier, des requalifications sont aujourd'hui envisagées sur ces voies. Ces « requalifications urbaines », opérant sur les voies rapides en milieu intra-urbain, visent à transformer les axes routiers en « boulevards urbains », ce qui tendrait à supposer que dans le passé, ces voies n'étaient pas totalement urbaines, car elles ne répondaient qu'à une logique d'accessibilité et de trafic routier. Une ambiguïté subsiste dans le qualificatif d'urbain : dans le cas d'une démarche de « requalification urbaine », les transformations s'avèrent positives, en ce sens qu'elles visent à améliorer une situation préalable non urbaine, tandis que, dans le second cas, celui de la mise en place d'un « boulevard urbain », le qualificatif urbain, accolé à un objet très urbain dans la référence historique et imaginaire qu'il véhicule (celle des grands boulevards parisiens) tend à créer une sous-catégorie de boulevard, pas encore tout à fait urbain, à mi-chemin entre les axes de transit routier et les anciens boulevards du XIXe siècle.

Une deuxième référence en matière d'aménagement de voirie s'est aujourd'hui imposée à travers les travaux de réflexions et les réalisations effectuées à Barcelone, qui sont devenues, à leur tour des modèles réussis d'aménagements de voirie²⁶, à partir des exemples de la *Via Julia* et du *Moll de la Fusta*. Les projets urbains menés sous la férule d'Oriol Bohigas, puis de son successeur à la tête des services d'urbanisme de la municipalité barcelonaise, Joan Busquets, ont cherché à remettre au centre des préoccupations urbanistiques la rue dans toutes ces dimensions, et à la replacer dans les

différentes échelles (vie locale, quartier, agglomération...) dans lesquelles elle s'insère. Une attention particulière a ainsi été portée sur le mobilier urbain, sur la création « d'aires de nouvelles centralités » et sur la qualité paysagère de la grande voirie de circulation. Celle-ci s'entend de deux manières : en aménageant, pour les utilisateurs de la voie, de belles séquences panoramiques sur le paysage de la ville, dans le droit fil des principes de Lynch, d'une part, et en faisant de cette voie de circulation un espace public, participant pleinement – donc pas uniquement négativement – à la vie des quartiers traversés d'autre part.

L'espace public et la transformation du paysage urbain

Les projets urbains accordent aujourd'hui une large place à ce qu'il est convenu d'appeler les espaces publics²⁷. Ceux-ci sont censés permettre une meilleure articulation entre les impératifs techniques – pendant longtemps, seules les caractéristiques techniques de la voirie (capacité, revêtement, etc.) avaient été prises en compte – et socio-économiques et le besoin de promouvoir un cadre de vie de meilleure qualité, en échappant à l'hégémonie de l'automobile.

L'aménagement des espaces publics constituerait alors un nouveau mode d'intervention, sur l'espace urbain, et non un retour en arrière en recréant le schéma classique de la rue, tel qu'il existait avant que l'automobile n'ait ce rôle en matière de mobilité. Certes, le terme espace public est récent, mais il désigne des espaces et des interventions qui ne sont pas entièrement nouvelles²⁸. L'espace public désigne avant tout le dehors, à la fois lieu de vie, espace où la ville se représente, forge son identité, ce qui rend tout aménagement susceptible de modifier avec force l'attractivité, la perception de ce lieu.

L'aménagement des espaces publics – place, rue, jardins, etc. – se veut en même temps très fin et global, dans le sens où il cherche à prendre en compte tous les éléments constitutifs du paysage urbain, de la couleur du matériau aux formes architecturales des bâtiments, en passant par les besoins de la population en matière

25. Cf. Dupuy G., op. cit.

26. Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, *Les 15 projets urbains qui valent le voyage*, Paris, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, 1991 (chapitre « Barcelone, deuxième *cinturón* : une autoroute fait la ville »).

27. Pour s'en rendre compte, on peut se référer au catalogue de l'exposition intitulée « La reconquista de Europa, espacio público urbano 1980-1999 » qui s'est tenue au printemps dernier à Barcelone, sous l'égide du Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.

28. Haussmann a ainsi, à son époque, remodelé le paysage urbain parisien en travaillant justement sur les espaces publics, sur le mobilier urbain, les profils en travers.

Ensembles d'habitat collectif et grande voirie dans un quartier péri-central de Barcelone.



de cadre de vie et par l'image que les municipalités veulent donner de leur commune vis-à-vis de leurs habitants et de l'extérieur.

De telles interventions sont, cependant, délicates à mener, puisque les espaces publics sont des espaces mal définis juridiquement et socialement et mal délimités d'un point de vue spatial. A la fois espace de prestige (places, avenues, parc), espace banal et technique (la voirie) et espace résiduel (les délaissés de voirie, les délaissés immobiliers...), la mixité des fonctions est donc la règle, si bien qu'aucun règlement juridique ou urbanistique ne s'occupe a priori de l'aménagement de cet espace creux du tissu urbain.

Pourtant, comme le souligne Oriol Bohigas²⁹, « les monuments, ce sont paradoxalement les espaces vides. C'est le vide qui définit la croissance d'une ville [...] »³⁰. Aussi, une intervention sur l'espace public n'est jamais neutre, tant elle touche à l'identité même de la ville.

L'antériorité de l'expérience barcelonaise

Barcelone semble avoir été pionnière en matière d'aménagement des espaces publics qui ont été des outils privilégiés et essentiels de transformation de la ville³¹ depuis le début des années quatre-vingt. Cet intérêt découle de la nécessité de gérer un héritage franquiste relativement lourd, d'équiper et d'aménager des espaces où a sévi une urbanisation galopante durant le « miracle économique » des années soixante, et procède d'une culture urbaine méditerranéenne en faveur des espaces publics, surtout à Barcelone où les *Ramblas* constituent une grande part de l'identité de la ville. Cette importance est d'ailleurs rendue par le fait que l'expression « espaces publics » est souvent remplacée dans les textes d'urbanisme barcelonais par celle d'espace urbain.

En France, ce n'est que depuis une dizaine d'années que les espaces publics sont réellement devenus un élément majeur de la transformation de la ville en France ou, du moins, des discours en matière d'aménagement urbain. Au Royaume-Uni aussi, un tel mouvement est

perceptible, le traitement des espaces entre les nouveaux immeubles de logements étant devenu une priorité³².

Conservation de la ville traditionnelle et communication

Les projets urbains (réaménagement de voirie ou d'un réseau de transport en commun, requalification de grands ensembles, politique d'image, etc.) visant à produire de l'espace public sont souvent créateurs de formes convenues d'espaces urbains, de réussites étrangères ou locales copiées, de modèles historiques ou actuels (piétonisation des rues commerçantes, etc.) appliqués sans originalité, pastichant l'organisation de la ville ancienne.

L'exemple du projet urbain « Lyon Confluence », porté par O. Bohigas et T. Melot, est à cet égard particulièrement significatif. Ce projet porte sur le réaménagement d'un espace péri-central et s'articule autour de trois axes : l'idée d'un parc urbain, intégrant la ville dans les jardins et autour un plan en damier et enfin la disparition d'une autoroute urbaine qui constitue l'acte fondateur du projet. Ces trois principes correspondent dans l'ensemble assez bien à ce qui s'est fait à Barcelone depuis 1981, dans le cadre de l'aménagement des *cin-turons* de Barcelone.

La rue, pilier de l'urbanité

Les voies de circulation participent donc d'une manière décisive à la mise en place du paysage urbain. Elles donnent sa spécificité et une partie de son identité

29. Oriol Bohigas, architecte catalan, fut directeur du service chargé de l'urbanisme de la municipalité de Barcelone dans les années quatre-vingt. Il a notamment été chargé de préparer la ville à accueillir les Jeux Olympiques de 1992 et à mener une politique d'urbanisme, marquée par des conceptions micro-urbaines, parfois appelées stratégie du « ponctualisme ».

30. Cité dans « Recomposer la ville », *Urbanisme*, hors série n° 3, p. 34-35.

31. Farrando J., « L'espace public, un outil stratégique », *Urbanisme*, hors série n° 3 (« Recomposer la ville »).

32. LPAC, DETR & GOL, *ibidem*.

à la ville³³, en produisant des types d'urbanité différenciés. Horizontalité et dispersion, densité et verticalité, haussmannisation et diversité pourraient être les mots-clés définissant les paysages des agglomérations londonienne, barcelonaise et parisienne. Ils expriment, à leur manière, les décalages dans l'engagement des processus d'urbanisation, la variété des modalités de l'urbanisation et de ses supports (découpage administratif, planification, contraintes naturelles, techniques et socio-économiques), les différentes cultures urbaines locales et les rapports que les habitants entretiennent avec leur espace urbain.

« La rue n'est pas la route »³⁴, car son rôle n'est pas exclusivement réservé au trafic. Elle est aussi un espace

social, un espace à partager, lieu de rencontre et d'échange économique. Par conséquent, elle contribue à faire du paysage urbain un élément-clé de l'urbanité ou de la non-urbanité des territoires urbanisés.

Pierre-Jacques Olagnier

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

« Boulevards de l'an 2000 », *Urbanisme*, n° 217, janvier 1987, p. 49-119.

Bastie J., *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, Presses Universitaires de France, 1964.

Clout H., *The Times London history*, London, Times Books, 1997.

Chaline Cl., *La métropole londonienne : croissance et planification urbaine*, Paris, Armand Colin, 1973.

Demorgon M., « Le paysage routier et commercial des banlieues parisiennes », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 50, 1991, p. 46-55.

Dubois-Taine G., *Les grandes voies d'agglomération : concepts et méthodologie*, Paris, INRETS, 1989.

Dubois-Taine G., *Les boulevards urbains : contribution à une politique de la ville*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1990.

George P., « La banlieue, une forme moderne du développement urbain », in : *Cahiers de la fondation nationale des Sciences Politiques*, 1951, tome 12, p. 11-32.

33. Choay F., « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », Catalogue de l'exposition de Beaubourg « La Ville », 1992.

34. Pour reprendre les termes d'un colloque européen organisé par l'Institut français d'urbanisme et le laboratoire Théories des mutations urbaines les 27, 28 et 19 octobre 1987 et justement intitulé « La rue n'est pas une route ».

Mangin D., Panerai P., « Les tracés urbains communs », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 32, octobre 1986, p. 13-22.

Mateo J. L., *Contemporary Barcelona, 1956-1999*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona and Institut d'Edicions/Diputació de Barcelona, 1996.

Merlin P., *Les banlieues des villes françaises*, Paris, La Documentation française, 1998

Panerai P., Chatelet A.-M., *Le Boulevard aujourd'hui*, Paris, École d'architecture de Versailles-LADRHAUS, 1991.

Plan Urbain, *Espaces publics*, Paris, La Documentation française, 1988.

Région Ile-de-France, *Mise en valeur des grandes voies urbaines de banlieue : à partir du cas de la RN20 de Paris à Antony*, Paris, IAURIF, avril 1981.

Rimbert S., *Les paysages urbains*, Paris, Armand Colin, 1973.

Werquin A.-C., Demangeon A., *Les savoirs de la voie urbaine : Paris, laboratoire pour la vie urbaine?*, Paris, Thalès, 1994 (cahier n° 1).

Werquin A.-C., Demangeon A., *Les savoirs de la voie urbaine : les circulaires de Barcelone*, Paris, Thalès, 1994 (cahier n° 2).

Pierre-Jacques Olagnier, agrégé de géographie, allocataire de recherche au laboratoire Théorie des mutations urbaines (département de l'UMR 7543 CNRS) et moniteur à l'Université Paris-I Panthéon-Sorbonne, prépare actuellement un doctorat sous la direction de Pierre Merlin sur le thème du rôle des infrastructures routières en proche banlieue à partir des cas des agglomérations de Paris, Londres et Barcelone.