

La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ?

Réflexions lyonnaises, années 1970-1980

Louis Baldasseroni

« En partant de la diversité, de la physionomie propre à chaque ville, les aménageurs ont réussi ce tour de force de créer des rues-piétons uniformes qui toutes, ou presque, se ressemblent » (Brun, 1979, p. 20).

Cette citation, provenant d'un des premiers articles scientifiques sur les rues piétonnes, montre l'émergence d'un discours critique sur cet outil d'aménagement vu comme un danger pour l'originalité de chaque centre-ville. La piétonnisation, qui vise à interdire la circulation automobile dans des rues réaménagées pour laisser la place aux divers usages piétonniers (marche, flânerie, achats), est encore une solution souvent envisagée dans beaucoup de villes occidentales et orientales (comme Istanbul à la fin des années 1980) pour tenter de dynamiser les centres-villes et y réduire la place de l'automobile. Ce type d'aménagement, appliqué et débattu depuis plus de 60 ans mérite d'être historicisé et questionné sur son potentiel uniformisant, tant dans les processus de mise en place que dans les formes urbaines qui en résultent. Les paysages de ces secteurs piétonniers qui rassemblent plusieurs rues présentent des similitudes importantes dans leurs principes d'aménagement : revêtement dominé par un dallage ou un pavage au lieu du bitume, absence de trottoirs, mobilier urbain spécifique dédié aux usages de loisir, aménagements pour des animations commerciales ou festives, valorisation de l'image du quartier. Si cette vision d'uniformité se retrouve plus souvent dans des articles polémiques que dans des études de cas scientifiques, elle a persisté dans l'imaginaire de certains architectes et urbanistes¹. Cela fonde l'intérêt d'une étude

historique pour nuancer ce discours critique et mieux comprendre les enjeux actuels de ces espaces centraux particuliers.

Dans cette perspective, l'étude comparative de quatre rues lyonnaises piétonnisées presque au même moment, entre 1976 et 1978, permet de déconstruire cette impression de standardisation par une étude fine de leurs processus de production et de leurs aménagements. La ville de Lyon fait davantage figure de suiveur que de précurseur dans la mise en place des rues piétonnes en Europe ou en France (rappelons que la première rue piétonnée française est la rue du Gros-Horloge à Rouen, inaugurée en 1970), mais elle est aujourd'hui connue pour posséder le plus grand espace linéaire piétonnier d'Europe en son centre et plusieurs zones piétonnes bien distinctes du point de vue de leur situation géographique et de leurs objectifs (figure 1). Cette étude s'attache à analyser deux des rues de ce centre-ville piétonnier, les rues de la République et Victor-Hugo, ainsi que deux autres voies qui marquent d'autres centralités lyonnaises : la rue Saint-Jean, au cœur du quartier historique du Vieux-Lyon et la rue Montebello, petite rue commerçante de la périphérie proche. La piétonnisation de ces quatre rues suit en apparence le même but : la réaffirmation de la centralité, surtout commerciale, d'un centre ancien en perte de vitesse car menacé par la congestion automobile et le développement des centres commerciaux périphériques.

L'étude de ces rues conduit à réfléchir à différentes échelles et à mobiliser plusieurs disciplines pour éclairer une approche historique : la transformation de ces rues est abordée sur une moyenne durée, des premiers débats jusqu'à la piétonnisation effective. Cet objet d'étude a été assez peu travaillé en histoire, hormis la thèse de Cédric Fériel sur la piétonnisation des centres-villes en Europe

1. Voir par exemple Choay, « Rue », in Merlin et Choay, 2010, p. 687 : « La création de rues piétonnières n'est pas sans inconvénients. D'une part, leur aménagement selon des stéréotypes internationaux [...], les banalise et leur fait souvent perdre une partie de leur caractère. »

et aux États-Unis, qui se penche sur l'adoption de cette solution dans divers centres-villes et distingue un « moment piétonnier » dans les années 1970 (Fériel, 2015b). En apportant à ce thème récent une approche d'échelle plus fine prenant chaque rue comme objet, cette étude vise à déconstruire cette première impression d'uniformité en montrant que, dans les grandes villes comme Lyon, la diversité des territoires et des initiatives locales permet de produire des paysages différents dans chaque rue, voire d'une portion de rue à une autre.

Le recours aux archives de la municipalité lyonnaise, d'une société d'aménagement urbain² et d'associations locales de riverains et de commerçants³ permet d'analyser les processus de piétonnisation, les débats autour des aménagements et leurs traductions concrètes dans les diverses formes urbaines produites. Cela conduit à réfléchir aux similitudes apparentes des processus de production qui, loin de constituer une application d'exemples extérieurs, sont initiés par des événements locaux. Née d'une volonté de distinction d'un espace par rapport à d'autres jugés plus ordinaires, la piétonnisation lyonnaise repose aussi sur des problématiques de compétitivité territoriale entre rues qu'il s'agira d'analyser. Sur le plan des aménagements, les promoteurs des rues piétonnes s'inspirent d'exemples extérieurs qui nourrissent des imaginaires urbains variés, plus qu'ils ne sont des modèles à transposer. Enfin, il conviendra de revisiter la typologie des aménagements piétonniers en questionnant leur application locale par une comparaison des formes urbaines contextualisées produites.

Un processus modèle appliqué selon des opportunités locales

À l'origine des premières démarches pour la piétonnisation d'une rue ou d'une zone se trouve un événement spécifique à chaque cas, dans un contexte où les opérations de piétonnisation sont peu encouragées par l'action publique municipale.

Au cours du « moment piétonnier » des années 1970, la ville de Lyon semble suivre le processus classique observé dans la plupart des grandes villes : un intérêt mais une certaine prudence des autorités municipales, qui hésitent à transposer cette solution appliquée d'abord dans des villes moyennes à un centre-ville bien plus congestionné. La piétonnisation de rues du centre-ville est une idée discutée chez les aménageurs à partir des années 1960 : inspirées en partie des *malls* nord-américains, les

premières rues piétonnes aménagées dans des centres anciens de villes européennes comme Rouen ou Norwich retiennent l'intérêt des municipalités (Fériel, 2015b). Cela explique le fait que des premiers essais de piétonnisation temporaire soient tentés à Lyon en 1968, près de dix ans avant l'inauguration de la première rue piétonne lyonnaise. La prudence de la municipalité face à l'interdiction de ces rues aux voitures, dans un contexte où la congestion automobile des centres-villes est une préoccupation importante à Lyon (Gardon, 2011) comme dans toutes les grandes villes occidentales, est illustrée par la démarche d'expérimentation : avant 1977, toutes les initiatives de piétonnisation donnent lieu à des essais limités dans le temps, qui sont considérés comme des échecs. C'est par exemple le cas pour la rue Saint-Jean, avec un essai de piétonnisation temporaire tenté en novembre 1970 et arrêté prématurément un mois plus tard⁴. Il en est de même pour la rue Montebello, qui fait l'objet d'un essai de piétonnisation en mars 1974 pour six mois, « tombé en désuétude bien avant son expiration » d'après les services techniques de la ville⁵. Pour justifier cette prudence, la municipalité invoque notamment l'exemple parisien de l'île Saint-Louis, avec un essai d'interdiction de la circulation automobile en 1970, demandé par les commerçants et riverains, qui aurait tourné court à cause de plaintes de restaurateurs du quartier⁶. Ces échecs montrent l'absence de linéarité du processus de piétonnisation, mais bien peu font obstacle à la piétonnisation ultérieure définitive des espaces concernés. Par ailleurs, la diffusion de ce principe à d'autres rues à Lyon reste assez limitée, puisqu'on distingue seulement quatre espaces piétonnés en 1980 et huit en 1989, comme le montre la carte Figure 1.

Cependant, le cas lyonnais montre la capacité d'initiative des sociétés urbaines locales. Si la plupart des opérations de piétonnisation associent la municipalité et les commerçants, sauf dans quelques cas comme Avignon (Vaudour, 1979, p. 450), la municipalité lyonnaise n'a pas un rôle moteur dans la piétonnisation, mais davantage une place de concepteur et d'accompagnateur de projets relevant d'une demande locale. À Lyon, l'initiative appartient aux riverains et commerçants de certains quartiers, qui voient dans la piétonnisation un élément de valorisation de leur territoire. Cette implication des commerçants du centre-ville dans la piétonnisation est courante dans un contexte de développement de grandes surfaces périphériques dans les années 1970, il est

2. Les archives de la Société d'aménagement du métropolitain lyonnais (Semaly) sont conservées aux Archives municipales de Lyon (AML).

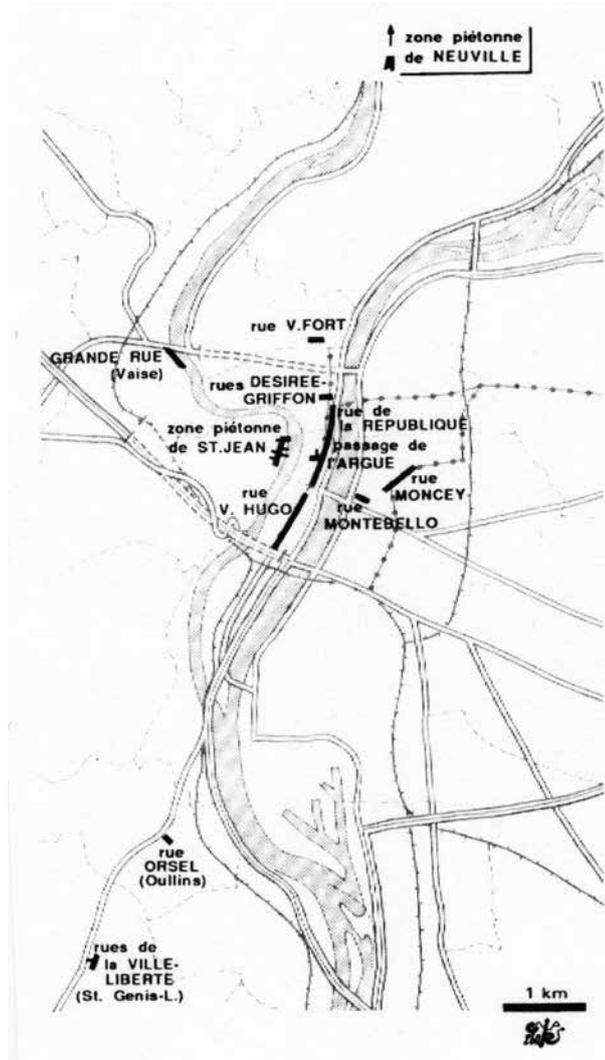
3. Notamment celles de l'association Renaissance du Vieux-Lyon (RVL), consultables dans leurs locaux.

4. Archives RVL, Tribune du président de RVL dans la revue *Résonance*, 26 janvier 1973, p. 20.

5. AML 428WP109, Rapport de l'ingénieur en chef du service de la voirie au maire, 4 mars 1976.

6. Archives RVL, dossier « Rues piétonnes », article de l'adjoint à la circulation J. Marque dans le bulletin de l'association RVL n°13, avril 1970.

Figure 1. Carte des rues piétonnes à Lyon en 1989
Bourjaillat et Rabilloud, 1989



intéressant de remarquer que la plupart des associations lyonnaises à l'origine d'opérations de piétonnisation participent depuis bien plus longtemps aux politiques d'aménagement du centre-ville : 1912 pour la rue de la République, 1946 pour le Vieux-Lyon, par exemple. Dans bon nombre d'autres villes, comme Saint-Étienne, c'est la piétonnisation qui motive la création de telles associations (Prud'homme et Vant, 1985, p. 72). Cette précocité de l'ancrage politique de certaines associations de commerçants lyonnais est un facteur important du soutien de la municipalité, d'autant qu'ils ont su saisir des opportunités conjoncturelles pour lancer leurs projets.

Dans tous les cas de rues piétonnes, à Lyon comme ailleurs, les réflexions sur un tel aménagement relèvent d'une opportunité suite à un événement particulier, avant toute réflexion sur d'éventuels modèles. Ainsi, l'interdiction de la circulation automobile dans les rues du Vieux-Lyon comme la rue Saint-Jean est évoquée dès 1963, lors du

premier Colloque des cités et quartiers anciens⁷, dans un contexte de réflexion autour de la réglementation du secteur sauvegardé décidé dans cette zone en vertu de la loi Malraux de 1962. Il en est de même pour la rue de la République, dont le revêtement doit être refait à la suite des travaux d'aménagement de la première ligne de métro à Lyon, qui se déroulent avec des tranchées à ciel ouvert entre 1975 et 1977. Dans les quatre cas lyonnais, les opérations de piétonnisation sont initiées par des demandes locales de comités de quartiers ou de commerçants à la municipalité, qui donne son accord et recherche alors un compromis budgétaire pour l'aménagement. Cette « standardisation » du processus est à nuancer, dans la mesure où ces revendications rassemblent des acteurs aux intérêts très divers selon chaque portion de rue (commerçants divers, riverains, usagers) et aux imaginaires variés de la rue piétonne, qui peuvent évoluer dans le temps.

On peut ainsi constater un changement dans les objectifs assignés aux opérations de piétonnisation, qui fait écho à un élargissement des revendications : d'une question surtout centrée sur les problématiques de circulation et de stationnement à la fin des années 1970, l'accent est davantage mis sur des critères ayant trait à l'environnement et la qualité de vie, qui facilitent la montée en généralité des revendications de piétonnisation. Ainsi, au-delà des mobilisations spécifiques à chaque rue, la pression des habitants et commerçants sur la municipalité se fait de plus en plus forte à l'échelle de la ville entière à partir de 1973, comme l'illustre la figure 2 : des actions inhabituelles comme cette manifestation de piétons sont menées, ainsi qu'une campagne de presse sur les questions de piétonnisation (projets lyonnais, demandes de comités, expériences étrangères)⁸.

Ces mobilisations sont à resituer dans un contexte de réaffirmation de la place du piéton dans la ville, avec de nouvelles associations comme Les Droits du Piéton, dont l'antenne lyonnaise est créée en 1959 et s'allie avec plusieurs comités de quartier pour accentuer la pression sur le maire. Cette pression collective croissante conduit le maire à tenter d'organiser un référendum pour la piétonnisation des rues de la République et Victor-Hugo, finalement remplacé par une grande réunion publique qui réunit plus de 300 personnes le 17 février 1975, approuvant le projet à une grande majorité⁹. La question de la piétonnisation semble donc concerner progressivement les Lyonnais en général, mais les mobilisations restent structurées à l'échelle de la rue : la relance commerciale

7. Archives RVL, dossier « Rues piétonnes », compte-rendu du colloque Cités et quartiers anciens, 10-12 mai 1963.

8. Voir AML 1958W86, Revue de presse de la Semaly sur l'urbanisme, 1974-1976.

9. AML 1958W86, « Rues piétonnes, s'informer et s'inspirer des réussites », *Métropole*, n°54, mai 1975.

Figure 2. Manifestation piétonnière rue de la République en 1973
Le Progrès, 6 juin 1973



des rues centrales reste la principale motivation de piétonnisation, à Lyon comme à Marseille ou Avignon (Vaudour, 1979, pp. 448-449).

Face au manque d'initiative de la municipalité, les acteurs locaux s'organisent pour proposer des aménagements piétonniers, principalement par des comités à l'échelle de chaque rue voire chaque portion de rue. L'échelle de structuration du système d'acteurs s'avère déterminante pour la mise en œuvre des aménagements piétonniers et les possibilités d'évolution vers des zones piétonnières. Ainsi, les commerçants de la rue Montebello ne sont pas tous d'accord pour interdire la rue à la circulation, ce qui conduit la municipalité à ne mener un essai en 1974 que sur une portion de la rue¹⁰, explication partielle de son échec. En revanche, la piétonnisation de la rue Saint-Jean est menée par le comité de quartier Renaissance du Vieux-Lyon, qui regroupe des riverains et commerçants de plusieurs rues du quartier : dans ce cas, si la rue Saint-Jean est vue comme une locomotive de la valorisation du quartier car elle est la plus connue, sa piétonnisation profite par la suite à plusieurs autres rues du quartier aménagées de la même manière pour une cohérence d'ensemble correspondant au contexte de secteur sauvegardé.

À cette variété des processus de production des rues piétonnes correspondent des mobilisations distinctes de la part des acteurs pour différencier leurs rues.

Une stratégie de différenciation pour distinguer ces rues d'autres standards

Ces aménagements étudiés pour les piétons sont aussi pensés pour différencier chaque rue des voies adjacentes et des autres rues piétonnes. Il n'y a pas de stratégie modèle pour affirmer la spécificité de chaque rue, mais des mises en valeur bien différenciées selon le contexte géographique de la rue et les types d'aménagements piétonniers souhaités. Des différences importantes peuvent être dégagées entre les rues piétonnes de quartiers centraux, de quartiers historiques et des rues plus isolées au sein de leur quartier : cela relève d'une particularité dans l'organisation de Lyon, dont le centre historique du Vieux-Lyon est bien séparé du cœur économique, tant par la Saône que par les mobilisations de leurs acteurs.

Concernant le centre-ville lyonnais, la valorisation repose sur un grand axe piétonnier Nord-Sud (figure 1) formé par la rue de la République et la rue Victor-Hugo. Le traitement architectural est orienté vers une « modernité » mise en avant par les acteurs de son aménagement : une alternance entre revêtement bitumineux et bandes de pavés, un mobilier urbain moderne et inédit accompagné d'œuvres d'art abstraites.

La cohérence entre les deux rues a été travaillée, avec par exemple un enrobé rouge très présent, qui fait écho à la couleur du sol de la place Bellecour, lien entre ces deux voies. Les enjeux de valorisation des rues piétonnes par rapport aux autres rues lyonnaises sont particulièrement importants s'agissant de ces deux rues centrales, ce qui explique que la communication municipale se focalise sur ces rues au détriment des autres voies piétonnisées. L'affirmation de la centralité commerciale de ces rues est cruciale, puisque les années 1970 sont celles de la construction du quartier de la Part-Dieu qui doit comporter un grand centre commercial : la piétonnisation est donc réclamée par les commerçants de l'hypercentre pour contrer cette nouvelle concurrence. Par ailleurs, les rues piétonnes centrales sont valorisées comme une innovation qui accompagne la première ligne de métro lyonnais, inaugurée en 1978. Comme on peut le voir figure 4, les valeurs liées à l'environnement sont fortement mobilisées, avec la mise en évidence de la « qualité de vie » des rues piétonnes, protégées des nuisances automobiles et associées aux transports en commun : dans le cas lyonnais, cela s'explique par le fait que la Société du métropolitain de l'agglomération lyonnaise (Semaly) qui construit le métro est aussi chargée d'aménager les rues piétonnes sur son trajet. Cette société fait un effort particulier de communication, notamment avec de nombreux articles signés de son directeur René Waldmann, ingénieur qui s'investit autant pour les rues piétonnes que pour le métro (Mazoyer, 2009).

En comparaison, les rues Saint-Jean et Montebello semblent bien moins mises en avant, mais leurs stratégies

10. AML 428WP109, arrêté municipal du 19 mars 1974.

Figure 3. Mobilier urbain moderne rue de la République, 1977. Cliché TCL



de valorisation se jouent à des échelles différentes : la piétonnisation du quartier Saint-Jean accompagne sa mise en valeur comme secteur sauvegardé, menée davantage à échelle nationale voire internationale par des institutions comme le Conseil international des monuments et sites (Icomos) ; la rue Montebello est quant à elle simplement promue à l'échelle locale voire microlocale (du quartier de la Guillotière auquel elle appartient), par des commerçants qui veulent compenser sa situation périphérique par rapport aux grandes artères du quartier.

Si la volonté de distinction par rapport aux autres secteurs de la ville est à la base des opérations de piétonnisation, une approche d'échelle plus fine révèle aussi des aspirations à la distinction entre rues d'un même secteur voire entre portions de rue. Cela montre le rôle crucial des associations de quartier dans ces aménagements. Ainsi, concernant les rues de l'hypercentre, trois collectifs sont particulièrement mobilisés : les comités de commerçants de la rue de la République et de la rue Victor-Hugo et l'association Centre-Presqu'île, qui réunit principalement des riverains du quartier. Les comités de commerçants de ces deux rues cherchent clairement à se distinguer, notamment au sein du groupe de travail « rues piétonnes » qui réunit en 1975 les élus, techniciens et onze représentants de commerçants de huit rues de l'hypercentre. Ainsi, dans

la séance du 13 janvier 1975, M. Boyer, représentant des commerçants de la rue Victor-Hugo, demande de « dissocier [cette] opération des autres et de la lancer tout de suite¹¹ ». Ce groupe de travail est aussi l'occasion pour des comités de commerçants de rues centrales non liées au tracé du métro de demander leur piétonnisation, suivant l'exemple des deux premières : cela leur est refusé par la municipalité pour des raisons de circulation, à la grande satisfaction des commerçants des deux rues piétonnisées.

Sur le plan des aménagements, les distinctions entre rue de la République et rue Victor-Hugo sont minimes mais dessinent des paysages différents : les matériaux utilisés sont les mêmes, mais leur traitement architectural est spécifique. Cela tient principalement à la volonté de la Semaly d'adapter les aménagements aux caractéristiques morphologiques de ces deux rues (figure 5) : ainsi, la rue de la République accueille des bacs à fleurs plus larges et nombreux pour accentuer sa vocation d'espace de « flânerie et de repos », alors que la rue Victor-Hugo bénéficie d'un pavage disposé en vagues parallèles pour « élargir

11. Archives du Grand Lyon (AGL) 3057WM126, note de M. Soulier à M. Delfante, directeur de l'Atelier d'Urbanisme, 13 janvier 1975.

Figure 4. « Le métro lyonnais et la qualité de la vie », *Technica*, n°394, 1977



visuellement » cette rue plus étroite¹². Les comités de commerçants veillent à accentuer ces différences par des animations spécifiques à chaque rue ou du mobilier urbain particulier, comme un portique ajouté à l'entrée de la rue Victor-Hugo par les commerçants eux-mêmes¹³.

L'examen de ces cas montre donc les enjeux d'une double différenciation pour les aménageurs et promoteurs de ces rues piétonnes : entre quartiers à l'échelle de la ville, mais aussi pour chaque rue par rapport aux autres rues, piétonnées ou non. Pour ces acteurs, il importe donc de ne pas donner une impression de standardisation, ce qui explique l'absence de références explicites à d'autres rues pour justifier les aménagements.

Des rues sans standards ? Des influences diverses peu revendiquées

Par le caractère tardif des réalisations, les aménageurs lyonnais disposent de nombreuses références auprès des secteurs piétonniers existants en Europe. La revendication de ces diverses influences par les acteurs apparaît sélective : les expériences extérieures sont surtout mobilisées par les commerçants et riverains, en mettant en

valeur leur réussite pour légitimer leur demande auprès de la municipalité. Cette dernière s'intéresse aux rues piétonnes étrangères dès le début des années 1970, mais ne revendique pas d'inspiration. Par ailleurs, la liste des exemples étudiés par les acteurs et mobilisés dans les débats lyonnais est relativement courte, se cantonnant à quelques rues allemandes (à Essen, Cologne, Munich, Düsseldorf) et scandinaves (Göteborg, Copenhague) ainsi que de rares voies piétonnes de villes françaises (Rouen, surtout).

La faible présence des exemples français parmi les rues étudiées par les acteurs lyonnais peut s'expliquer par la faiblesse d'initiative de l'État français sur cette question. La piétonnisation constitue un phénomène intéressant pour réinterroger le pouvoir normatif de l'État sur les aménagements urbains pendant les Trente Glorieuses. L'État français semble peu s'intéresser aux rues piétonnes et ne produit aucun texte législatif sur la question. Seule la note d'orientation du 4 janvier 1973 sur la création d'aménagements piétonniers, qui accompagne la circulaire Guichard du 29 décembre 1972, suggère quelques principes d'aménagement avec une volonté de conseil davantage que de prescription et sans désigner explicitement de modèle à suivre. L'aménagement d'une rue piétonne offre d'autant plus de liberté pour les décideurs qu'il n'entre pas dans les modèles des politiques de planification rationnelle d'après-guerre, dominés par des infrastructures routières. Les exemples de piétonnisation dépendent donc surtout de circulations d'informations entre villes. Dans cette perspective, la municipalité lyonnaise semble s'intéresser assez tôt à des exemples de rues piétonnes réalisées, comme en témoigne une discussion à la commission municipale de circulation du 2 décembre 1970 autour de la « réponse du maire de Rouen au sujet des rues piétonnières¹⁴ ».

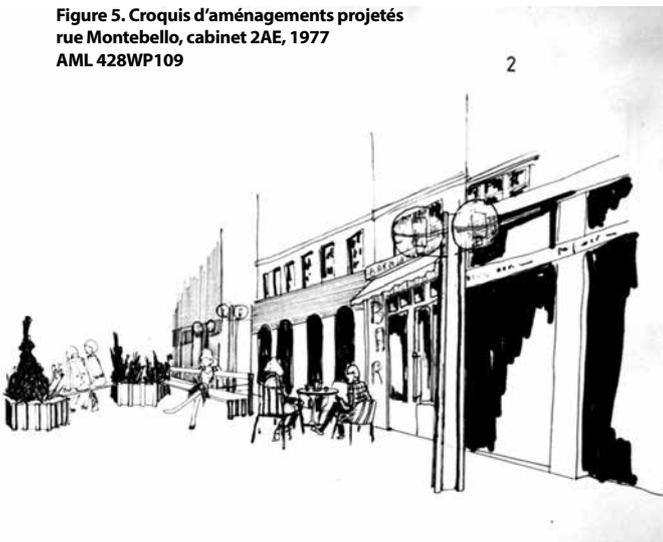
Cet exemple, vu comme une réussite politique et commerciale, retient aussi l'intérêt des comités de commerçants et d'habitants qui réclament une piétonnisation. Ainsi, les acteurs lyonnais s'organisent pour récolter des informations auprès de plusieurs municipalités, constituant une expertise locale importante : cela se concrétise par exemple par la rédaction d'un opuscule de 51 pages intitulé « Les rues réservées aux piétons : expériences françaises et étrangères ». Édité en 1972 par la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, cet ouvrage fait référence puisqu'il est un des seuls ouvrages compilant plusieurs exemples (huit cas français et quatre cas étrangers) dans la note d'orientation nationale du 4 janvier 1973. Cette place importante de l'expertise des commerçants sur la question des rues piétonnes s'observe aussi à l'échelle nationale, avec l'affirmation du Centre d'études

12. AGL 2085WM074, compte-rendu d'une réunion Courly/Semaly, 20 août 1975.

13. « Le portique mis bas », *Le Progrès*, 4 juillet 1979.

14. AML 1068WP62, Commission municipale de circulation du 2 décembre 1970.

**Figure 5. Croquis d'aménagements projetés
rue Montebello, cabinet 2AE, 1977
AML 428WP109**



du commerce et de la distribution (Cecod) comme un des organismes français les mieux informés sur cette question, à travers des voyages d'études à l'étranger, des colloques entre représentants de villes françaises et diverses publications (Fériel, 2015b, pp. 631-636). À Lyon, cette mobilisation commerçante est importante à l'échelle de la rue, surtout pour les rues Victor-Hugo et de la République, dont les puissants collectifs organisent et financent des voyages d'études largement relayés par la presse locale. On peut citer les déplacements à Copenhague, Stockholm ou Munich entre 1974 et 1975¹⁵, période où les débats sur les rues piétonnes à Lyon battent leur plein. Concernant la France, les exemples de Rouen, Besançon et Grenoble sont les plus souvent mobilisés, notamment par les acteurs du quartier historique du Vieux-Lyon pour la rue Saint-Jean¹⁶: cela s'explique par l'appartenance de l'association Renaissance du Vieux-Lyon à la Fédération des quartiers anciens Civitas Nostra, créée en 1964, qui s'intéresse à la piétonnisation comme moyen de valorisation des quartiers anciens.

L'initiative de la prise d'information sur des rues d'autres villes susceptibles de servir de modèles appartient donc presque entièrement à des acteurs extérieurs aux institutions municipales, qui utilisent ces exemples pour affirmer leur connaissance des enjeux face à une expertise municipale plutôt fragile sur ces questions.

Ces utilisations essentiellement politiques des exemples étrangers se traduisent par des aménagements qui en reprennent des principes généraux mais veillent à préserver des spécificités locales. Parmi les rues piétonnes lyonnaises, aucune ne présente un caractère réellement innovant, dans la mesure où les solutions adoptées se

retrouvent dans d'autres villes françaises ou européennes.

Ainsi, les motifs géométriques du revêtement, les jardinières modernes et les lampadaires de style contemporain de la rue de la République rappellent des rues piétonnes d'Europe du Nord comme Copenhague ou de RFA comme Essen. Visible figure 2, la partie Nord de la rue (entre la place des Cordeliers et la place de la Comédie) qui se distingue par une grande voie centrale réservée à la circulation des bus souvent présentée comme une spécificité lyonnaise, emprunte un principe déjà adopté pour Oxford Street à Londres ou Minneapolis aux États-Unis (Fériel, 2015b, p. 387). De même, le pavoisement fréquent de la rue pour marquer l'organisation d'animations est un principe courant dans les rues piétonnes suédoises ou danoises visitées par les commerçants lyonnais. La rue Saint-Jean, avec son pavage historique et son mobilier urbain intégré, reprend des formes utilisées dans plusieurs quartiers historiques, comme la rue du Gros-Horloge à Rouen, elle aussi pavée avec une rigole centrale. Quant à la rue Montebello, la rue de la République dans sa partie entièrement piétonne semble être le seul modèle (figure 6) : le projet d'aménagement prévoit des planimètres type Decaux inaugurés récemment sur l'artère centrale de Lyon, ainsi que des jardinières intégrant des bancs, distinguées par leur forme hexagonale au lieu de carrée rue de la République¹⁷. Cela s'explique sans doute par le faible enjeu en termes d'image de modernité : les aménagements de la rue Montebello sont avant tout pensés pour attirer des clients et faciliter leurs achats dans la rue, avec un budget contraint par la taille réduite du collectif de commerçants qui participe au financement.

Le cas lyonnais se distingue donc par la diversité des paysages produits, qui relèvent d'adaptations par les acteurs locaux d'éléments observés dans plusieurs autres villes : Lyon présente ainsi plusieurs laboratoires bien distincts de piétonnisation, dans une zone géographique réduite.

Des rues commerçantes aux rues patrimoniales : à chaque usage ses formes urbaines standardisées ?

Dans sa thèse et son article sur les politiques des secteurs piétonniers, Cédric Fériel met en évidence la « plasticité du dispositif » des rues piétonnes, qui permet d'observer des secteurs piétonniers distincts au sein d'une ville, avec une typologie fonctionnelle de zones piétonnes : axes commerçants mis en modernité, axes historiques valorisant l'héritage local, aménagements pour une mixité des usages (Fériel, 2015a, pp. 121-122). Cette typologie se retrouve à Lyon, en particulier pour les deux premiers types. L'étude des paysages produits montre que

15. AML 1958W86, *Bref Rhône-Alpes*, n°416, 25 juin 1975.

16. Archives RVL, dossier « Rues piétonnes », Civitas Nostra, mars 1973.

17. AML 428WP109, étude du cabinet 2AE sur l'aménagement de la rue Montebello, 6 juin 1977.

leurs aménageurs ont puisé dans un répertoire de formes urbaines correspondant à une adaptation aux usages existants, avec une volonté de les renforcer. Cependant, ce fonctionnalisme des rues piétonnes est à nuancer, dans la mesure où il relève davantage des choix des acteurs que d'un déterminisme fonctionnel.

Ces différences morphologiques s'expliquent par le type de rue piétonne recherchée, qui renvoie à des imaginaires de centralité variés : on peut notamment distinguer des rues « mises en modernité » par un mobilier urbain inédit destiné à accompagner la vocation commerciale et des rues « patrimonialisées » aménagées comme marqueurs de quartiers historiques. Ainsi, comme on peut le voir sur les images figure 5, les aménagements piétonniers dessinent des paysages urbains bien différents, fruits de choix assumés. Cela s'observe par exemple en ce qui concerne la chaussée : celle de la rue Saint-Jean montre le choix d'une conservation du pavage ancien, peu pratique pour la circulation piétonne car glissant, pour s'adapter à la fonction patrimoniale et touristique de cette rue. Cette caractéristique est accentuée par la suppression des trottoirs et l'aménagement d'une rigole centrale pour l'écoulement des eaux, dispositif inspiré des rues d'Ancien Régime sans trottoirs (Barles, 2015). S'y ajoute un dallage en des points particuliers qui, selon son architecte, permet de mieux guider le visiteur vers les façades dignes d'intérêt¹⁸. Ainsi les acteurs à l'origine de la piétonnisation de la rue Saint-Jean ont-ils préféré mettre en valeur les aspects patrimoniaux et non les activités commerciales, pourtant nombreuses dans cette rue : cela peut s'expliquer par la volonté de se différencier du cœur économique de la ville qui compte aussi deux rues piétonnes.

Au contraire, la rue de la République fait l'objet d'un aménagement épousant les canons de la modernité du moment dans sa partie Sud, avec un pavage mosaïque disposé en formes géométriques en alternance avec de l'asphalte rouge. Cela correspond à une fonction de prestige de cette rue centrale, conçue pour être une vitrine de la ville. La particularité de la partie Nord, ouverte aussi à quelques circulations motorisées particulières, réside dans deux usages bien spécifiques : la nécessité de maintenir une traversée de la presqu'île sur un grand axe pour les transports en commun avec des couloirs réservés aux bus et la présence de plusieurs banques pour lesquelles

Figure 6. La rue de la République piétonnisée et ses contrastes, 1978
Documentation Semaly, AML 1978W73



l'accessibilité par des moyens motorisés constitue un impératif de sécurité. Cela dit, cette partie Nord est aussi aménagée avec un imaginaire « moderne » : la chaussée est constituée de pavés dits Trief, devenant des standards pour les voies de transport en commun dans les années 1970, le mobilier urbain présente un design moderne et harmonisé avec la partie Sud.

Le mobilier urbain est particulièrement abondant dans cette rue, contrairement à la rue Saint-Jean qui en est quasiment dépourvue : les nombreux bancs et bacs à fleurs intégrant des bancs montrent la priorité accordée aux usages de « flânerie », qui vont de pair avec le renforcement de la fonction commerciale dominante. Cela s'explique aussi par la largeur exceptionnelle de cette rue (30 mètres), au contraire de la rue Saint-Jean qui ne fait que 6 mètres de large par endroits, ce qui oblige à une grande parcimonie dans les installations fixes. La rue

18. Interview de M. Marc Moulins, dans *Métropole*, n°91, 1978, p. 29 (AML1958W86).

Montebello, dont les commerçants sont à l'initiative de la piétonnisation, est aménagée sur le modèle de la rue de la République mais de manière plus simple : les mêmes bacs à fleurs sont repris et le revêtement est refait après suppression des trottoirs avec un macadam identique. Dans ce cas, le caractère minimaliste et standardisé des infrastructures s'explique par des contraintes budgétaires, les financements étant limités pour cette opération jugée peu importante dans une petite rue non centrale.

La comparaison de ces quatre axes piétonnisés montre donc la diversité des paysages urbains produits et des usages, qui dépend fortement du contexte microlocal de ces rues : situation géographique et activités dominantes à valoriser déterminent fortement les choix, mais les caractéristiques morphologiques des rues comme leur largeur ont leur importance. Par ailleurs, des questions budgétaires interviennent pour des rues considérées comme moins importantes car moins centrales, qui ne bénéficient pas des mêmes attentions municipales.

À cette variété des paysages avec un vocabulaire de formes urbaines relativement restreint correspondent aussi des différences dans la durabilité de ces formes urbaines, qui semblent directement corrélées avec le maintien des objectifs de distinction assignés à ces rues face à l'évolution des usages. Ainsi, la rue Montebello est aujourd'hui rouverte à la circulation automobile après un réaménagement pour rétablir la frontière entre chaussée et trottoirs à la fin des années 1990, dans un contexte de déclin des commerces de cette rue. La rue de la République a connu un réaménagement important avec un remplacement intégral du revêtement et du mobilier urbain pour répondre à un problème d'« obsolescence » reconnu par tous les acteurs (Foret, 1990). Cela s'inscrit dans un contexte de mise en évidence de problèmes de fréquentation de certaines rues piétonnes par des « marginaux », qui se pose dans d'autres villes comme Toulouse (Coppolani, 1990, p. 355). La municipalité lyonnaise réagit en tentant de comprendre ces usages, par la commande d'une étude sociologique à une équipe dirigée par Catherine Foret, qui interroge les divers acteurs de la rue (commerçants, riverains, flâneurs, « marginaux ») et émet des propositions pour mieux concilier ces divers usages. Cette démarche inédite concernant une rue piétonne a été déterminante pour les choix de réaménagement, mais n'en garantit pas la pérennité. La rue de la République fait actuellement l'objet d'un nouveau projet de refonte,

pour tenter de garder son image de « modernité » au détriment de la durabilité des formes. À l'inverse, la rue Saint-Jean a gardé ses aménagements et fait actuellement l'objet d'un repavage complet avec les mêmes matériaux et les mêmes techniques anciennes, renforçant ainsi son caractère historique.

Les premières rues piétonnes lyonnaises présentent donc le paradoxe d'être des espaces aménagés dans un but de différenciation dans lesquels on retrouve des processus et aménagements assez courants. Si ces piétonnisations lyonnaises semblent suivre les pas des rues piétonnes pionnières par la volonté de réaffirmation d'une centralité commerciale et/ou historique et le répertoire de formes urbaines utilisées, l'examen des adaptations locales permet de déconstruire cette impression de standardisation. L'approche microlocale adoptée ici permet de voir que les mobilisations des acteurs des rues concernées sont essentielles pour expliquer les différences dans les processus de transformation, des premiers débats jusqu'à l'inauguration. Ces comités de commerçants et de riverains s'affirment ainsi face une municipalité jugée timide à l'encontre de la piétonnisation : en développant une expertise fondée en partie sur l'étude d'exemples étrangers, ils s'intègrent à la conception des aménagements. Cela donne des paysages urbains très contrastés entre chaque rue, les différences se faisant parfois d'une portion de rue à l'autre, selon les adaptations aux usages et les imaginaires mobilisés par les acteurs concernés. La réflexion menée sur le rapport des acteurs lyonnais aux exemples de rues piétonnes d'autres villes montre une influence assez ambiguë et plurielle. Si l'intérêt de tous les acteurs (municipalité, associations, public) pour les autres expériences de piétonnisation est marqué, aucun exemple n'est repris in extenso ni revendiqué. Lyon innove peu, montrant que ses acteurs partagent les mêmes imaginaires que leurs contemporains : les particularités locales résident surtout dans le design du mobilier urbain, l'association entre la valorisation de la piétonnisation et des transports en commun (métro et bus) et la longueur du linéaire commercial formé par les deux rues centrales.

Cette stratégie de différenciation est toujours motrice de changement, en particulier dans les rues lyonnaises « mises en modernité » pour lesquels les nouveaux aménagements en projet visent aussi à se différencier des standards établis avec les précédentes formes.

Références bibliographiques

- Barles S., (2015), « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e-fin XIX^e siècles », *Ethnologie française*, n°153/3, pp. 421-430.
- Boller A., Coalva G., De Leiris H., (1978), « L'aménagement des rues piétonnes à Lyon après les travaux de la première ligne de métro », *RGRA*, n°547.
- Bourjaillat V., Rabilloud H., (1989), « Les rues piétonnes lyonnaises ou le renforcement de la spécialisation commerciale au service de la centralité ? », *Revue de géographie de Lyon*, n°64/2, pp. 99-110.
- Brun F., (1979), « La rue-piétons : panacée à la mode ou instrument efficace de revitalisation du centre-ville ? », *Études vauclusiennes*, n°22, juillet-décembre, pp. 19-21.
- Coppolani J., (1990), « L'axe piétonnier de Toulouse », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 61, n°3, pp. 353-369.
- Fériel C., (2015a), « L'invention du centre-ville européen », *Histoire urbaine*, n°42/1, pp. 99-122.
- Fériel C., (2015b), *Piétonner les centres-villes (1960-1980), États, pouvoirs municipaux et sociétés urbaines face aux mutations des centres urbains du second XX^e siècle (Europe, États-Unis)*, thèse d'histoire contemporaine, université Paris-Saclay.
- Foret C., (1990), *En passant par le centre... : la rue de la République à Lyon, anthropologie d'un espace public*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire.
- Gardon S., (2011), *Goût de bouchons : Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Cultures mobiles, Paris, Descartes & Cie.
- Mazoyer H., (2009), « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », *Métropoles*, n°6, pp. 171-215.
- Merlin P., Choay F., (2010), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire*, Paris, Puf.
- Prud'homme V., Vant A., (1985), « L'évolution du centre commerçant de Saint-Étienne (1971-1981) », *Revue de géographie de Lyon*, 60, n°1, pp. 57-76.
- Sauzay L., (1998), *Louis Pradel, maire de Lyon : voyage au cœur du pouvoir municipal*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire.
- Vaudour N., (1982), « Les espaces piétonniers en Provence-Côte d'Azur », *Annales de Géographie*, 91, n°506, pp. 442-453.

Biographie

LOUIS BALDASSERONI est doctorant en histoire contemporaine à l'université Paris-Est et au Labex Futurs Urbains. Ses recherches portent sur la modernisation de la voirie urbaine, les conflits d'usages dans la rue et l'histoire des mobilités urbaines.

louis.baldasseroni@univ-paris-est.fr