



La rue artérielle, un outil pour recomposer les villes par les espaces publics ?

Benoit Romeyer

► To cite this version:

Benoit Romeyer. La rue artérielle, un outil pour recomposer les villes par les espaces publics ?. URBIA. Les Cahiers du développement urbain durable, 2014, Hors-série n°2, pp. 17-31. hal-01660049

HAL Id: hal-01660049

<https://amu.hal.science/hal-01660049>

Submitted on 9 Dec 2017

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

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

— LA RUE ARTÉRIELLE, UN OUTIL POUR RECOMPOSER LES VILLES PAR LES ESPACES PUBLICS ?

Benoît Romeyer, Doctorant en
urbanisme
Aix-Marseille Université
Laboratoire Interdisciplinaire En
Urbanisme (LIEU)

Courriel :
benoitromeyer@hotmail.fr

RÉSUMÉ

La rue a été l'objet de débats permanents dans l'histoire de l'urbanisme. Plus d'une cinquantaine d'années après l'émergence d'un mouvement de « retour à la rue » caractérisé par le rejet d'une conception fonctionnaliste de la ville qui l'avait condamnée, la rue continue d'être au cœur de l'actualité urbanistique et fait l'objet d'une attention renouvelée. La « rue artérielle », historiquement mise à l'écart de la plupart des principaux modèles théoriques, concentre de nombreux enjeux de l'urbanisme contemporain et est actuellement réinvestie par des projets d'urbanisme. A la croisée des métiers et des savoir-faire qu'elles participent à recomposer, ces rues deviennent des laboratoires où s'expérimentent de nouveaux types d'aménagement et d'autres manières de composer les villes par les espaces publics.

MOTS-CLÉS

Espaces publics, rue, rue artérielle, projet, fabrique urbaine.

ABSTRACT

The street has been the subject of constant debates in urban design's history. More than fifty years after the emergence of a "return to the street" move-

ment, characterized by a rejection of a functionalist conception of the city that condemned the street, it continues to be at the heart of urban design's agenda and is even now a subject of a renewed attention. The arterial street, historically removed from most of the major theoretical models, focuses many issues of contemporary urbanism and is being currently treated in urban projects. Set at a crossroad of professions and skills, these streets become a experimental field where new types of design public spaces have arisen.

KEYWORDS

Public spaces, street, arterial street, project, urban fabric.

—

Depuis la constitution progressive de l'urbanisme en tant que discipline autonome dans la deuxième partie du XIX^{ème} siècle, la rue a toujours représenté un enjeu majeur pour ses principaux théoriciens. Ainsi, des promenades de Paris d'Alphand, à l'organisation de la ville suivant les « 7V » proposée par Le Corbusier, l'aménagement des rues, des voies et plus généralement de la trame viaire a toujours été perçu comme un outil majeur pour composer les villes. En réponse à l'urbanisme moderne de la Charte d'Athènes et des CIAM qui avait condamné la rue comme lieu de vie sociale et comme forme urbaine, s'est progressivement constitué, sous l'influence d'écrits d'auteurs américains tels Jane Jacobs, Kevin Lynch ou Christopher Alexander et européens comme Aldo Rossi ou Gordon Cullen, un véritable mouvement en faveur d'un « retour à la rue »¹ participant de sa revalorisation. Dans les grandes lignes, celui-ci se présente comme un mouvement urbanistique et architectural relativement hétérogène qui s'est cristallisé autour d'un rejet d'une conception « moderne » et fonctionnaliste de la ville. Clairement affilié à un « urbanisme de composition » qui en France tend à l'hégémonie (Fromonot, 2011), ce courant y a notamment trouvé son application à l'échelle du quartier autour d'une double volonté de préserver un paysage familier dans les centres-villes et de lutter contre l'exclusion et l'enclavement dans les grands ensembles de logements sociaux. Il a finalement débouché sur des réalisations aussi variées que ces différents contextes peuvent l'être.

A l'heure actuelle, la rue reste une forme urbaine extrêmement valorisée dont le « retour » continuerait à s'imposer de manière logique aux yeux de la grande majorité des architectes et des urbanistes, afin de restaurer une mixité des usages et des fonctions urbaines qui ferait toujours cruellement défaut à la ville contemporaine. Plus de cinquante ans après ses débuts, ce mouvement peut aujourd'hui être considéré comme « consacré » (Charmes, 2006, p. 5), tant dans les mœurs urbanistiques que dans les règlements qui les encadrent, du moins dans les centres-villes et les quartiers anciens. Il apparaît dès lors légitime de s'interroger sur la pertinence, l'actualité, et les formes prises d'un point de vue plus général par ce « retour à la rue ».

En effet, si l'on considère la production urbanistique contemporaine dans son ensemble, des recherches récentes laissent apparaître une situation plus nuancée. Ainsi les Z.A.C., véritables morceaux de villes, se baseraient toujours « *visiblement peu sur la rue traditionnelle mais encore souvent sur les principes modernistes de*

1 La conceptualisation du « retour à la rue » comme mouvement urbanistique sur laquelle nous nous appuyons ici revient en France à Eric Charmes, chercheur en sciences sociales appliquées à l'urbain (Charmes, 2006). Pour plus d'informations sur le « retour à la rue » l'auteur renvoie le lecteur aux travaux de l'historien de l'architecture et de l'urbanisme américain Spiro Kostof (Kostof, 1992, pp. 231–243).

séparation des réseaux » (Grosjean, 2009, p. 143). De la même manière une analyse menée sur trois écoquartiers primés au premier concours national de 2009, et donc supposés être représentatifs du modèle institutionnel français d'un « urbanisme durable », met en avant le fait que les espaces de sociabilité y sont clairement conçus pour être des espaces « hors-rue », « dont le tumulte et l'agitation sont associés au repli sur soi et à l'individualisme ». La rue est alors opposée aux espaces verts, mettant en scène une « sociabilité libérée des contraintes de la rue, c'est-à-dire à la fois des contraintes d'attention (multiples objets et usages qu'il faut éviter et avec lesquels il faut négocier) mais également du fond sonore (moteurs) caractéristique de la circulation automobile » (Renauld, 2012, pp. 171-172). La littérature sur l'urbanisme durable fait pourtant bien souvent de la rue une forme urbaine à privilégier (Salat, Labbé, & Nowacki, 2011, p. 299)

Emerge alors un « retour à la rue » à deux facettes. D'un côté, celui des tissus urbains historiques et constitués où « la structure urbaine associée à la rue traditionnelle est devenue l'alpha et l'oméga des règlements d'urbanisme » (Charmes, 2006, p. 152) accompagné de nombreux discours qui participent de sa (re)valorisation. De l'autre, celui des réalisations nouvelles gardant encore visiblement leur distance avec la rue. Force est alors de reconnaître que malgré le consensus apparent qui semble se dessiner autour de la figure de la rue, celle-ci continue à poser question au monde de l'urbanisme.

De ce « retour à la rue » au statut finalement assez ambigu, nous avons donc cherché à interroger le rôle et la place attribués à la rue dans l'urbanisme contemporain, à travers la manière dont des villes réinvestissent cette forme urbaine par le projet d'urbanisme. Il s'agira alors plus généralement de s'inscrire dans le champ des réflexions entreprises sur le rôle des espaces publics dans l'organisation et le développement des villes.

Ce texte s'appuie sur un travail bibliographique sur la place de la rue dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement à travers deux espaces de références, la France et le monde anglo-saxon, en particulier le Royaume-Uni. Il inclut notamment un dépouillement de six revues sur une période d'une vingtaine d'années : *Annales de la Recherche Urbaine*, *Espaces et Sociétés*, *Urbanisme*, *Journal of Urban Design*, *Town Planning Review* et *Urban Studies*. Il s'est aussi nourri de l'analyse et de la mise en regard de deux projets d'urbanisme contemporains² ainsi que d'entretiens menés auprès de différents acteurs opérationnels et d'universitaires.

2 Le projet d'*High Street 2012* à Londres, radiale d'environ 6km reliant Stratford, site olympique et « zone d'opportunité » identifiée dans le plan d'aménagement du Grand Londres, à la City, principal centre des affaires ; et le réaménagement de la rue Garibaldi à Lyon, proposant à terme la réalisation d'une « coulée verte » participant du désenclavement du quartier de la Part-Dieu et faisant lien entre le parc de la Tête d'Or et le futur parc Sergent Blandan.

— LA RUE AU CŒUR DES PROBLÉMATIQUES DE L'URBANISME CONTEMPORAIN

Du fait d'impératifs sociaux et environnementaux inédits faisant appel à tout un ensemble de notions relativement récentes et connexes telles que le développement durable, l'écologie urbaine ou le cadre de vie, en parallèle à un accroissement de la concurrence interurbaine et face à une injonction à « refaire la ville sur la ville », les espaces publics urbains font depuis plusieurs années l'objet d'une attention renouvelée de la part des acteurs de l'urbanisme. La rue joue bien entendu un rôle majeur au cœur de ceux-ci, du fait notamment de sa capacité avérée à créer différentes sortes de liens à travers la ville :

- Liens physiques tout d'abord : la rue est en effet depuis longtemps un espace investi par différents modes de circulation à qui on reconnaît une capacité à « recoudre » le tissu urbain, lorsque celui-ci manque de cohérence et à favoriser une meilleure intégration de la marche dans les espaces publics. Cette revalorisation des modes dits « doux » constitue un outil majeur dans la mise en œuvre du modèle de la « ville des courtes distances », auquel de nombreuses agglomérations se réfèrent dans leurs documents de planification. Les travaux de recherches les plus récents sur la thématique de la marche en ville tendent d'ailleurs à montrer qu'il s'agit là de l'échelle de réflexion pertinente pour penser et promouvoir ces moyens de déplacement (Lavadinho, 2011).

- Liens sociaux ensuite : de par son caractère « enclos » et en tant qu'espace quotidien où sont canalisés les flux, la rue permet le croisement, le côtoiement, la confrontation à l'altérité et parfois aussi la rencontre³ dans une société qui promeut le « vivre-ensemble ».

- Liens symboliques aussi : la rue est un lieu de mémoire collective (Hebbert, 2005a), porteuse d'histoire(s) et d'identité(s) qui participe à façonner les « images » d'une ville : de l'« *imagibilité* », image mentale favorisant sa lisibilité et par là-même l'orientation des gens qui y vivent ou qui simplement la parcourent (Lynch, 1998), à sa représentation (J. Jacobs, 1991, p. 41), jusqu'à son « *imaginaire* », identité d'une ville dont l'urbaniste et géographe Marcel Roncayolo critique l'instrumentalisation en une « *image de marque* », façonnée par les démarches de marketing urbain (Roncayolo, 2002, p. 361).

- Liens de nature enfin : par une potentielle « renaturation » des espaces publics aujourd'hui dédiés à la circulation, les rues peuvent devenir de nouveaux espaces verts linéaires offrant un cadre urbain « *apaisé* » à proximité

3 Pour une réflexion détaillée sur les vertus réelles et supposées de la rue en tant que forme urbaine dans le développement d'une sociabilité locale, voir (Charmes, 2006, pp. 115–149)

de tous (Boutefeu, 2009, p. 36), supports de continuités écologiques et d'une amélioration du confort climatique (Hebbert, 2008, p. 49).

Face à ce champ des possibles, un nombre croissant de municipalités prennent alors le parti d'intégrer la rue et les espaces publics à une réflexion plus générale sur leur organisation et leur développement. Pour comprendre comment ces nouveaux impératifs sont finalement réappropriés par les acteurs de l'urbanisme à l'échelle locale, c'est à la fabrique de la ville par le projet d'urbanisme et à ses acteurs que nous avons décidé de nous intéresser. Bien qu'ils ne soient pas véritablement abordés ici, les projets mobilisés dans le cadre de cette recherche ont valeur de cas d'études et sont utilisés comme révélateurs d'une première « cristallisation » de pensées ou de courants cherchant à attribuer de nouveaux rôles fonctionnels, esthétiques et symboliques à la rue.

— LA CONSTRUCTION D'UN OBJET D'ÉTUDES : LA RUE ARTÉRIELLE

La rue apparaît bien souvent utilisée comme un terme générique recouvrant tout un ensemble de formes urbaines distinctes, allant de la plus petite venelle jusqu'aux plus larges boulevards et avenues. Ces typologies de rues renvoient en effet à des morphologies, à des fonctions, à des moments de conception et de réalisation ou encore à des symboliques différentes. Bien que datées historiquement, ces différentes formes urbaines circulent sous la forme de modèles en se réajustant au fil du temps et des traductions liées aux transferts multiples entre acteurs et territoires, cultures et techniques, espaces et sociétés. Les effets d'annonce ne sont pas non plus à exclure, et les acteurs de la fabrique urbaine s'appuient en effet bien souvent sur le langage pour rajouter de la « valeur » aux objets désignés (Darin, 2004, p. 148).

De ce détour par la désignation des formes urbaines ressort la nécessité d'amorcer une réflexion critique sur la nature des rues étudiées. Le recours à certaines typologies héritées pour définir les rues actuelles peut en effet s'avérer hasardeux tant les termes, ainsi que les formes et les fonctions qui leurs sont associés évoluent au fil du temps, au risque parfois d'être dévoyés dans le langage courant. Dans cette optique, la notion même de « retour à la rue » se révèle finalement assez générique et ne donne que peu d'informations sur les diverses formes urbaines qu'elle recouvre. Face à cette nécessité de construire un objet d'études cohérent, Eric Charmes part du postulat que « les rues composent un ensemble très varié » pour lequel « *le problème se doit d'être divisé pour être traité* » (Charmes, 2006, p. 6). Dans la continuité de ce positionnement méthodologique, le parti pris a été de se focaliser sur un

type de rue en particulier : la « rue artérielle ».

Pour comprendre et justifier ce choix un rapide retour sur les modèles et les catégories de rues actuellement en vigueur chez les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement s'impose.

— DES THÉORIES DE L'URBANISME AUX PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT

Les modèles théoriques actuels apparaissent ainsi hérités d'une longue tradition en matière d'organisation de la trame viaire et d'aménagement de rues liés au développement de l'usage de l'automobile. Une des réalisations emblématiques de ces nouvelles approches date de la fin des années 1920 avec la construction du lotissement de Radburn dans la banlieue de New York par les architectes américains Clarence Stein et Henry Wright. Cet ensemble, inspiré par le mouvement des *Garden Cities* et les travaux de Clarence Perry autour du concept de *neighborhood unit*, est en effet fondé sur la mise en place d'un réseau routier hiérarchisé associé à un maillage piéton interne d'où la circulation automobile est exclue. Sa principale innovation réside dans son plan, fondé sur une hiérarchisation des voies associée aux types de circulation attendues : « *Yet Stein and Wright went further than physically separating vehicles and pedestrians. They established a road hierarchy that for the first time was unchangeable and regulated—the layout permitted residential streets to be used only for local traffic* » (Southworth & Ben-Joseph, 2003, pp. 72–73).

Ce modèle d'une hiérarchisation routière dédiant les voies à différents types de trafic aura eu une influence majeure sur les théories urbanistiques du XX^e siècle en matière de structuration d'une trame viaire. Outre les impératifs de classification et de différenciation des voies ainsi que des modes de transports énoncés par Le Corbusier et La Charte d'Athènes qui y font écho⁴, il est notamment repris dans le fameux rapport *Traffic in Towns* de 1963 sur la circulation dans les villes, passé à la postérité en France sous le nom de « rapport Buchanan ».

⁴ Voir par exemple les points 60 et 63 (Le Corbusier, 1957, p. 83 et 85).

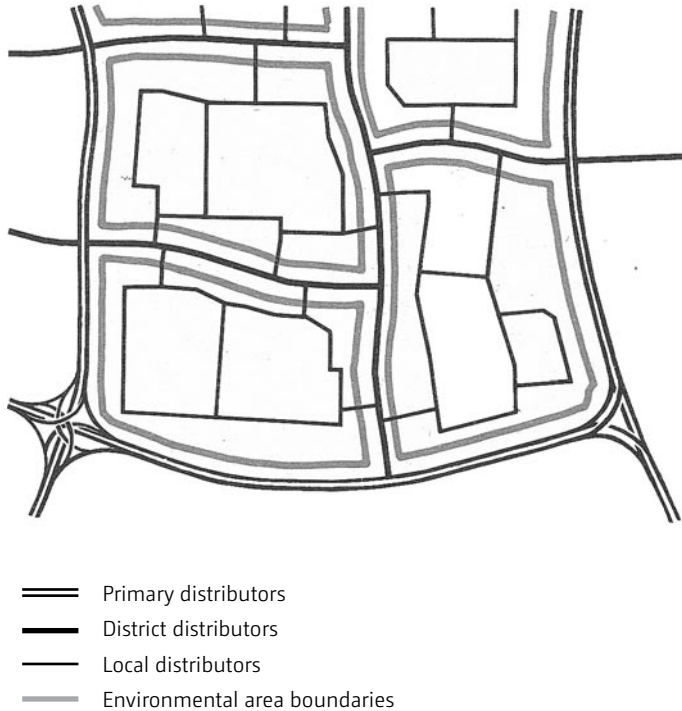


Figure 1 : Le plan de Radburn de 1928 des architectes Clarence Stein et Henry Wright. (source : Southworth & Ben-Joseph, 2003, p. 71)

Radburn y est présentée comme l’une des réalisations les plus accomplies des principes d’organisation de la trame viaire que ses auteurs souhaitent voir mis en œuvre, synthétisés dans le court extrait suivant :

« Basically, however, there are only two *kinds* of roads – *distributors* designed for movement, and *access roads* to serve the buildings » (Ministry of Transport, 1964, p. 64).

Au-delà du fait qu’il n’est déjà plus ici question de « rue » mais de « route »,



13. The principle of the hierarchy of distributors. Access roads are not shown.

Figure 2 : La hiérarchisation des voies de circulation et les « zones environnementales » prônées par le rapport *Traffic in Towns*. Les voies d'accès sont incluses à l'intérieur d'un système de voies de distribution secondaire, lui-même inclus dans un réseau plus large de distributeurs primaires. Cette organisation est caractéristique de la « hiérarchie viaire conventionnelle ». (source : Ministry of Transport, 1964, p. 63)

laissant de côté la relation entretenue avec le bâti riverain et ses différents rôles sociaux au profit d'une réflexion centrée sur la circulation automobile, on voit émerger un modèle binaire induisant une relation inverse entre deux variables distinctes : circulation et accès. Plusieurs auteurs anglo-saxons ont ainsi mis en avant l'importance de ce modèle de pensée, que l'on peut formaliser sous le nom de « *hiérarchie viaire conventionnelle* » (Marshall, 2006, p. 101). Du fait que ce modèle conditionne les différentes typologies de rues à la disposition des urbanistes (Hebbert, 2005b, p. 40; Hess, 2009, pp. 11–12; A. B. Jacobs, Macdonald, & Rofé, 2002, p. 234; Marshall, 2005, pp. 49–50; Svensson, 2004, p. 5), il a induit des pratiques d'aménagement qui laissent de côté les « rues artérielles », entendues comme « *modèle de rue qui est à la fois un grand axe de circulation et un espace urbain accueillant des piétons et desservant un alignement de bâtiments* » (Marshall, 2006, p. 102). Il semblerait bien fina-

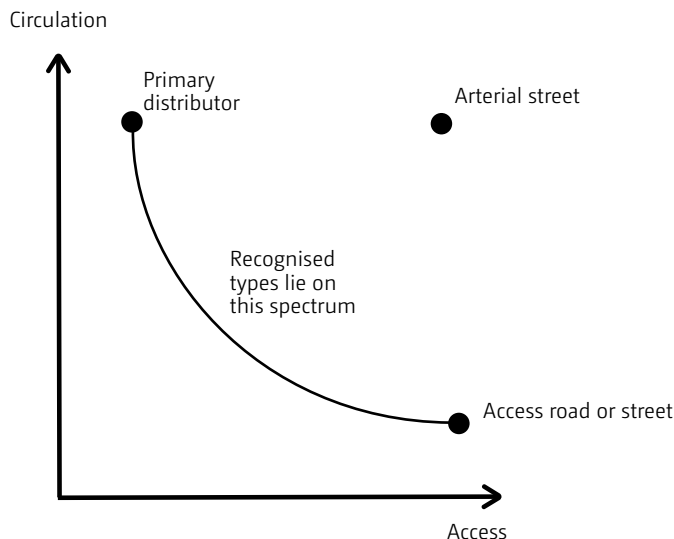


Figure 3 : La rue artérielle apparaît en dehors du cadre de la hiérarchie routière conventionnelle.
(source : S. Marshall, Jones, & Plowright, 2004, p. 12)

lement qu'avec la démocratisation de l'automobile, urbanistes et ingénieurs routiers se soient accordés sur une distinction fondamentale entre deux différents types de rue : les rues résidentielles où le trafic routier est limité et les grandes artères, censées en assurer l'essentiel.

Aujourd'hui encore, il ressort d'un tour d'horizon des guides d'aménagements de rues les plus récents édités par le CERTU⁵ (CERTU, 2008a, 2009, 2010, 2013), qui en constitue le principal pourvoyeur en France, que la hiérarchisation des voies demeure considérée comme une opération préalable à toute intervention sur le réseau de voirie. Cette opération est elle-même associée à un classement des différents types de rues fondé sur un choix binaire entre deux variables : circulation et vie locale, considérées comme inconciliables pour des raisons principalement associées à des impératifs de sécurité routière. De cet équilibre initial découlent deux principaux types de voies pour lesquelles les principes d'aménagement sont déterminés par la fonction prédominante : les voiries avec une fonction circulaire considérée comme prépondérante où une séparation

5 Créé en 1994 et issu de la fusion du CETUR et du STU, le CERTU est un Service technique central du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, qui a pour vocation de participer à la production de savoirs et de savoir-faire en matière d'aménagement et d'assurer leur diffusion aux différents acteurs publics et privés de la ville.

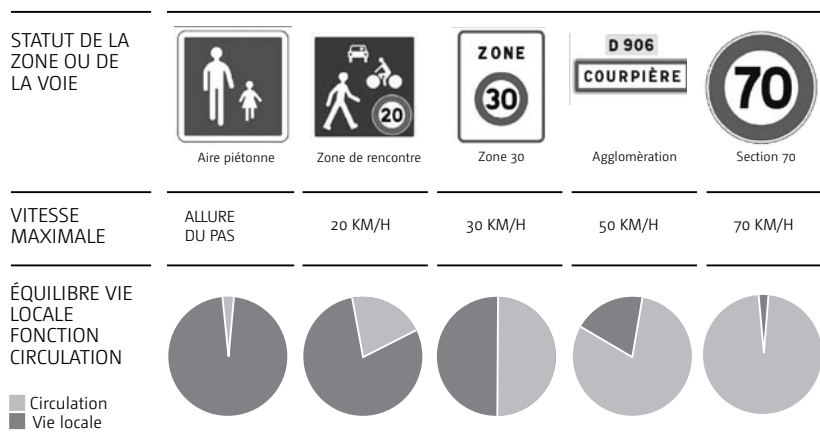


Figure 4 : Des dispositifs d'aménagements routiers associés à une vitesse maximale autorisée et basés sur une stricte opposition entre circulation et vie locale. (source : CERTU, 2008b, p. 6)

physique des fonctions et des usages est privilégiée et les voiries avec une fonction urbaine dominante ou voulue comme telle, où une certaine mixité est préconisée. L'idée même d'une rue multifonctionnelle pouvant faire office de solution intermédiaire entre ces deux extrêmes, n'apparaît finalement que très rarement mentionnée explicitement dans les guides cités.

— LA RUE ARTÉRIELLE : « OXYMORE » DE LA HIÉRARCHIE ROUTIÈRE CONVENTIONNELLE

Face à cela, le parti pris adopté ici a été de se focaliser sur ce type de rue en particulier, du fait justement qu'il est absent des typologies en vigueur et que nous avons choisi de regrouper sous le terme de « rue artérielle ». Cette notion de « rue artérielle » est reprise du programme de recherche européen Arterial Street Towards Sustainability (ARTISTS). Elles y sont présentées de la manière suivante : « *Throughout history, towns and cities have been organised to a significant extent around their streets: and none more so than arterial streets. [...] They assumed a variety of urban functions in addition to their original role for movement. An arterial street is, therefore, much more than simply a road in an urban area. An arterial street is also an urban place with a definite identity and character; a physical environment or behaviour setting; a social space. Arterial streets may perform a variety of civic, ceremonial, political, cultural and social roles, as well as commercial and economic roles, in addition to their movement roles* ». (Svensson, 2004, p. 4)

En s'intéressant aux deux termes qui composent ce vocable de « rue artérielle

» et à leurs emplois actuels, on constate qu'alors que la « rue » demeure bien souvent associée à l'idée de « village », le terme d'« artère » renvoie à des fonctions de circulation de plus en plus affirmées (CERTU, 2013). A ce titre la rue artérielle peut faire figure d'« oxymore » de la hiérarchie routière conventionnelle, et nous semble assez bien illustrer cette idée de rue multifonctionnelle où des fonctions circulatoires affirmées coexistent avec une mixité de fonctions urbaines, sans que l'on puisse évaluer de manière évidente leur part respectives, et encore moins la prédominance de l'une au détriment des autres. De plus et comme nous avons pu commencer à le voir, ces rues dont l'existence pratique apparaît évidente⁶ bénéficient d'une reconnaissance institutionnelle qui l'est nettement moins. Ce point avait déjà été mis en avant dans le programme de recherche européen ARTISTS précédemment évoqué (Svensson, 2004, p. 5). Les rues artérielles semblent alors constituer un « angle mort » dans les guides d'aménagements de rues actuels, interrogeant en creux la manière dont celles-ci peuvent faire l'objet d'interventions de la part des professionnels de l'urbanisme et devenir le support de projets.

Si les divers guides, outils et modèles d'aménagement n'ont pas en eux-mêmes une répercussion directe et univoque sur la pratique urbanistique locale quotidienne, il semble en revanche judicieux de considérer que leur reproduction à l'échelle de territoires entiers en a nécessairement. C'est pourquoi ce détour par les modèles d'urbanisme en vigueur ainsi que les documents qui les transmettent nous a semblé pouvoir faire sens dans notre recherche autour du rôle joué par la rue artérielle dans l'urbanisme contemporain, même si cela ne constitue bien entendu qu'une seule facette d'une question plus vaste.

— CONCLUSION ET RECHERCHES EN COURS

Dans la dynamique d'un refaire la ville sur la ville où « *l'enjeu est moins dans la conception de voiries nouvelles que dans la requalification et la gestion de l'existant* »⁷, ces catégories de rues que sont les rues artérielles ne sont pas véritablement reconnues dans toute leur complexité par les principaux guides d'aménagement. Elles en sont même quasi absentes, du moins ne font-elles pas partie des catégories usuelles. Elles représentent pourtant bien une réalité

⁶ Comme tendent à le montrer les travaux de l'urbaniste américain Allan B. Jacobs, bon nombre de rues parmi les plus appréciées à travers le monde répondent aux caractéristiques des rues artérielles (A. B. Jacobs, 1995; A. B. Jacobs, Macdonald, et Rofé, 2002).

⁷ Extrait de la présentation du programme national « Une voirie pour tous », porté par l'Etat en partenariat avec plusieurs organisations professionnelles. Disponible sur http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/UVT_et_DD_cle03669f.pdf (Consulté le 14/09/2013).

« durable » à l'intérieur de nos villes, et apparaissent désormais porteuses de nouveaux enjeux de rééquilibrage entre les différentes fonctions urbaines. Afin de ne pas recréer de coupures dans le tissu urbain comme ont pu le faire dans le passé les infrastructures pensées dans une logique de « tout-automobile », il semble désormais nécessaire de proposer des espaces de circulation adaptés aux différents modes de déplacements, faisant néanmoins la part belle aux modes doux et aux transports collectifs.

Ainsi à mesure que les acteurs de la fabrique urbaine se saisissent de ces nouveaux enjeux, le regard porté sur ces rues artérielles évolue, d'autant plus que les exigences de la vie locale et de la circulation apparaissent de moins en moins inconciliables aux yeux de certains urbanistes. Après une période qui s'est principalement focalisée sur les problématiques de modération du trafic dans les rues résidentielles et d'intégration urbaine des grandes infrastructures routières, laissant parfois de côté les autres types de rues qui composent la ville, l'occasion est alors donnée d'explorer une nouvelle facette du « retour à la rue » par l'intermédiaire de cette notion de rue artérielle. Comme l'annonçait déjà en 1993 Marcel Roncayolo dans la revue *Paris-Projet* : « *le retour à la rue, auquel on assiste aujourd'hui est le retour à la rue fréquentation, à la rue multiple* » (Roncayolo, 1993, p. 36).

Malgré la faible reconnaissance institutionnelle dont elles bénéficient dans le contexte français, les rues artérielles semblent actuellement faire l'objet d'un réinvestissement de la part de villes soucieuses d'intégrer la rue à une réflexion plus générale sur leur organisation et leur développement. Celles-ci deviennent dès lors le support de véritables projets d'urbanisme multi-scalaires, participant de leur revalorisation. En plus de partager certaines caractéristiques physiques, comme leur important linéaire et leur situation péricentrale, les deux projets analysés dans cette recherche ont été accompagnés d'une communication remobilisant et réactualisant la figure de la rue. Néanmoins, d'un projet à l'autre l'angle d'approche et les discours portés diffèrent sensiblement : alors qu'*High Street 2012* vise à « améliorer et célébrer » une des plus importantes *high street* londonienne afin de changer la perception générale des quartiers de l'East End que celle-ci traverse, le réaménagement de la rue Garibaldi se présente comme une « *réinvention* » d'une rue aujourd'hui jugée « *inadaptée aux évolutions urbaines* ».

On peut alors se demander comment, dans le cadre de démarches de projets d'urbanisme, les rues artérielles participent-elles d'une recomposition plus « durable » des territoires urbains par l'intermédiaire des espaces publics ? Cette thèse se propose d'appréhender ces phénomènes dans leur matérialité, à travers le cas des rues artérielles et des projets d'urbanisme dont elles font actuellement l'objet.

— BIBLIOGRAPHIE

Boutefeu, E. (2009). La demande sociale de nature en ville. Enquête auprès des habitants de l'agglomération lyonnaise. *Urbia*, (8), 21–39.

CERTU. (2008a). *Sécurité et hiérarchie des voies urbaines. Savoir de base en sécurité routière. Fiche n°11*. Lyon: CERTU.

CERTU. (2008b). *La démarche "code de la rue" en France - octobre 2008 premiers résultats*. CERTU.

CERTU. (2009). *Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines*. Lyon: Editions du CERTU.

CERTU. (2010). *Carrefours urbains: guide*. Lyon: CERTU.

CERTU. (2013). *Voies structurantes d'agglomération : Conception des artères urbaines à 70 km/h*. Lyon : CERTU.

Charmes, E. (2006). *La rue, village ou décor ? : parcours dans deux rues de Belleville*. Grâne : Créaphis.

Darin, M. (2004). Designating urban forms: French boulevards and avenues. *Planning Perspectives*, 19(2), 133–154.

Fromonot, F. (2011). Manières de classer l'urbanisme. *Criticat*, (8), 41–61.

Grosjean, B. (2009). Construction et maîtrise des formes urbaines : lecture comparée des SCOT de Lille, Nantes, Bordeaux et Montpellier. In A. Bourdin & R. Prost (Eds.), *Projets et stratégies urbaines: regards comparatifs*. Marseille : Parenthèses.

Hebbert, M. (2005a). The street as locus of collective memory. *Environment and Planning D: Society and Space*, 23(4), 581 – 596.

Hebbert, M. (2005b). Engineering, Urbanism and the Struggle for Street Design. *Journal of Urban Design*, 10(1), 39–59.

Hebbert, M. (2008). Re-enclosure of the urban picturesque: Green-space transformations in postmodern urbanism. *Town Planning Review*, 79(1), 31–59.

Hess, P. M. (2009). Avenues or Arterials: The Struggle to Change Street Building Practices in Toronto, Canada. *Journal of Urban Design*, 14(1), 1–28.

Jacobs, A. B. (1995). *Great streets*. Cambridge : MIT Press.

Jacobs, A. B., Macdonald, E., & Rofé, Y. (2002). *The Boulevard Book: History, Evolution, Design of Multiway Boulevards*. Cambridge : MIT Press.

Jacobs, J. (1991). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Liège : Mardaga.

Kostof, S. (1992). *The city assembled: the elements of urban form through history*. Londres : Thames and Hudson.

Lavadinho, S. (2011). *Le renouveau de la marche urbaine : Terrains, acteurs et politiques* (Thèse de doctorat en géographie). Ecole Nationale Supérieure de Lyon, France.

Le Corbusier. (1957). *La Charte d'Athènes*. Paris : Éd. de Minuit.

Lynch, K. (1998). *L'image de la Cité*. Paris : Dunod.

Marshall, S., Jones, P. et Plowright, I. (2004). *ARTISTS Deliverable Report D1. A framework for classification and assessment of arterial streets*. (Report No. D1). Londres: University of Westminster.

Marshall, S. (2005). *Streets and patterns*. Londres : Spon Press.

Marshall, S. (2006). Un réseau viaire favorable aux transports collectifs. *Flux*, (66-67), 96–110.

Ministry of Transport. (1964). *Traffic in towns : the specially shortened edition of the Buchanan report*. Harmondsworth : Penguin Books.

Renauld, V. (2012). *Fabrication et usage des écoquartiers français: éléments d'analyse à partir des quartiers De Bonne (Grenoble), Ginko (Bordeaux) et Bottière-Chénaie (Nantes)* (Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement). INSA, Lyon, France.

Roncayolo, M. (1993). Pour des espaces de pratiques multiples. *Paris-Projet*, (30-31), 34–41.

Roncayolo, M. (2002). *Lectures de villes: formes et temps*. Marseille : Parenthèses.

Salat, S., Labbé, F., et Nowacki, C. (2011). *Les villes et les formes: sur l'urbanisme durable*. Paris : Hermann & CSTB.

Southworth, M., et Ben-Joseph, E. (2003). *Streets and the shaping of towns and cities*. Washington : Island Press.

Svensson, Å. (Ed.). (2004). *Arterial streets for people: Guidance for planners and decision makers when reconstructing arterial streets*. Lund : Lund University.