



HAL
open science

**La place des terrains dans une recherche en urbanisme :
éléments de méthodologie pour la mise en regard de
deux projets de réaménagement de “ rues artérielles ” à
Londres et Lyon**

Benoit Romeyer

► **To cite this version:**

Benoit Romeyer. La place des terrains dans une recherche en urbanisme : éléments de méthodologie pour la mise en regard de deux projets de réaménagement de “ rues artérielles ” à Londres et Lyon. Séminaire franco-québécois sur le Design Urbain, Apr 2014, Aix-en-Provence, France. hal-01660072

HAL Id: hal-01660072

<https://amu.hal.science/hal-01660072>

Submitted on 19 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 place des terrains dans une recherche en urbanisme : éléments de méthodologie pour la mise en regard de deux projets de réaménagement de « rues artérielles » à Londres et Lyon

Benoit Romeyer - Aix Marseille Université, LIEU EA 889, 13628, Aix-en-Provence, France.

Dans un contexte de crise où le projet s'est durablement imposé comme « l'instrument des urbanistes et leur manière de contribuer aux réponses à apporter pour la ville » (Masboungi, 2013, p. 105), les espaces publics urbains font depuis plusieurs années l'objet d'une attention renouvelée. Parmi ceux-ci, la rue occupe bien entendu une place majeure, du fait notamment de ses capacités (qu'elles soient réelles ou supposées) à créer différentes sortes de liens à travers la ville : liens physiques, « sociaux », symboliques, ou encore avec des éléments de « nature » dont la perspective d'une meilleure intégration dans les villes représente actuellement un thème mobilisateur. Mais traiter de la rue dans le champ de l'urbanisme, c'est aussi composer avec le poids d'une entité urbaine quelque peu « mythique », faisant fréquemment office de métaphore de la ville traditionnelle, et aujourd'hui largement considérée comme un patrimoine urbain et culturel à préserver. Le mouvement dit du « retour à la rue » (Charmes, 2006) a ainsi fait son œuvre, et a largement contrebalancé les ambitions modernistes de la remplacer par de nouvelles formes urbaines.

Au-delà de leurs permanences dans les tissus urbains, il apparaît néanmoins que toutes les rues ne se « valent » pas dans la contribution qu'elles offrent aux territoires urbains. De fait, si les rues ordinaires composent la majorité de la trame viaire, les grands axes constituent ses moments singuliers, en tant que véritables lignes de forces marquant les quartiers, et participant plus généralement à la construction de leur « imagibilité » (Lynch, 1990). Au-delà des seuls aspects circulatoires, d'autres enjeux spécifiques président donc à l'aménagement de ces voies structurantes, tant, « depuis Haussmann, boulevards et avenues ont tendance à se fondre dans un système de grande voirie urbaine qui structure l'agglomération et organise les relations à grande échelle. Décider aujourd'hui de la création d'un boulevard ou d'une avenue, c'est [...] dépasser le dimensionnement des voies de circulation pour se demander, quelles sont les chances à terme de voir se recréer ces lieux différents » (Mangin, Panerai, 1999, p. 67).

De fait, ces rues peuvent alors *a priori* paraître les plus à même de générer ou renforcer ces liens tant espérés. Présentes dans la plupart des villes, elles n'en restent pas moins à chaque fois différentes en tant que « cristallisations » plus ou moins affirmées et cohérentes de l'histoire et des caractéristiques des territoires dans lesquels elles s'insèrent. Le recours au vocabulaire classiquement utilisé pour définir les voies semble alors incertain et à certains égards trop « connoté », d'autant plus que celui-ci est réapproprié par les acteurs de la fabrique urbaine pour insuffler aux nouvelles expressions de ces formes urbaines héritées, les « valeurs » qui leur sont associées (Darin, 2004, p. 148). La notion de « rue

artérielle », reprise du programme de recherche européen *Arterial Street Towards Sustainability* (ARTISTS), a notamment été mobilisée pour pallier cela, et nous permettre de nous intéresser à ces grands axes urbains structurants, hier outils au service de la mise en œuvre de la ville fonctionnaliste et aujourd'hui réaménagés dans un contexte qui prône le développement durable, au prisme des démarches de projets d'urbanisme qui les prennent actuellement pour objet.

Une fois ces bases posées, il s'agira alors ici de nous interroger sur la place et le rôle accordés aux terrains d'études dans cette recherche sur la rue « artérielle » comme composante du projet d'urbanisme. L'enjeu étant pour nous de justifier de l'intérêt des deux projets et terrains mobilisés, Londres avec le projet d'*High Street 2012* et Lyon avec celui de la rue Garibaldi, au regard de leurs capacités respectives et communes à éclairer la problématique de recherche et ce, depuis leurs choix respectifs jusqu'à la méthodologie effectivement mise en œuvre pour leur analyse. Dans cette optique, nous expliciterons d'abord la manière dont s'est construit notre objet d'études, la rue artérielle, et les raisons qui nous ont poussé à appréhender cet objet par l'intermédiaire de démarches de projets d'urbanisme. Nous nous intéresserons ensuite plus spécifiquement aux processus qui ont présidé à l'identification puis aux choix des projets retenus. Nous verrons ainsi que ces derniers ont été sélectionnés pour leur capacité à « incarner » une politique d'espaces publics d'une agglomération manifestant un intérêt pour la rue artérielle comme outil de recomposition de son territoire. Ce choix clarifié et explicité, nous enchaînerons sur la présentation de la démarche de « mise en regard »¹ développée pour appréhender ces deux projets, Celle-ci traduit la volonté de sortir des cadres de la comparaison « classique » pour laisser la primeur à la prise en compte de leurs contextes respectifs. Nous avons ainsi fait le choix d'une analyse « croisée » où l'identification des singularités de chacun des projets peut en retour offrir des éclairages sur l'objet d'études et sa problématique. Enfin, dans un quatrième et dernier temps, nous reviendrons brièvement sur notre propre appropriation de cette méthode de mise en regard de la manière dont des villes repensent et réaménagent leurs grands axes de circulation, avant d'ouvrir plus largement la réflexion autour des perspectives offertes par celles-ci pour réinterroger le design urbain et ses ambitions.

De la construction d'un objet d'études à la recherche de cas d'études : la « rue artérielle », typologie de rue et composante du projet d'urbanisme

L'intérêt exprimé pour ces axes structurant les villes nous a d'abord amené à nous intéresser à la manière dont ceux-ci pouvaient être identifiés et désignés dans le champ de l'urbanisme, et par là, aux différents systèmes de classification des voies en vigueur. Il en est ressorti que, dans la plupart des pays

¹ L'emploi du terme de « mise en regard » utilisé ici est en particulier redevable d'une thèse traitant des nouvelles pratiques d'aménagement de voirie dans trois grandes villes d'Europe (Paris, Londres et Barcelone), « mis en regard » au travers d'une approche comparative (Olagnier, 2003).

occidentaux, un modèle de classement identifié sous le nom de « hiérarchie viaire conventionnelle » (Marshall, 2006), occupe une position quasi hégémonique. En grande partie hérité des bases théoriques établies par le célèbre rapport *Traffic in Towns* de 1963 (Ministry of Transport, 1964), ce système de hiérarchisation fonctionnelle apparaît remis en cause pour ses présupposés théoriques, à commencer par la relation « artificielle » qu'il établit entre les fonctions de mobilité et de desserte propres à la rue, mais aussi et surtout pour ses conséquences pratiques, limitant les typologies de rues à la disposition des concepteurs et gestionnaires de réseau. Apparaissent ainsi plus directement exclues de ces classifications les rues « multifonctionnelles », au sein desquelles coexistent de multiples fonctions urbaines, et notamment une dimension circulatoire affirmée (Hebbert, 2005, p. 40 ; voir notamment Svensson, 2004).

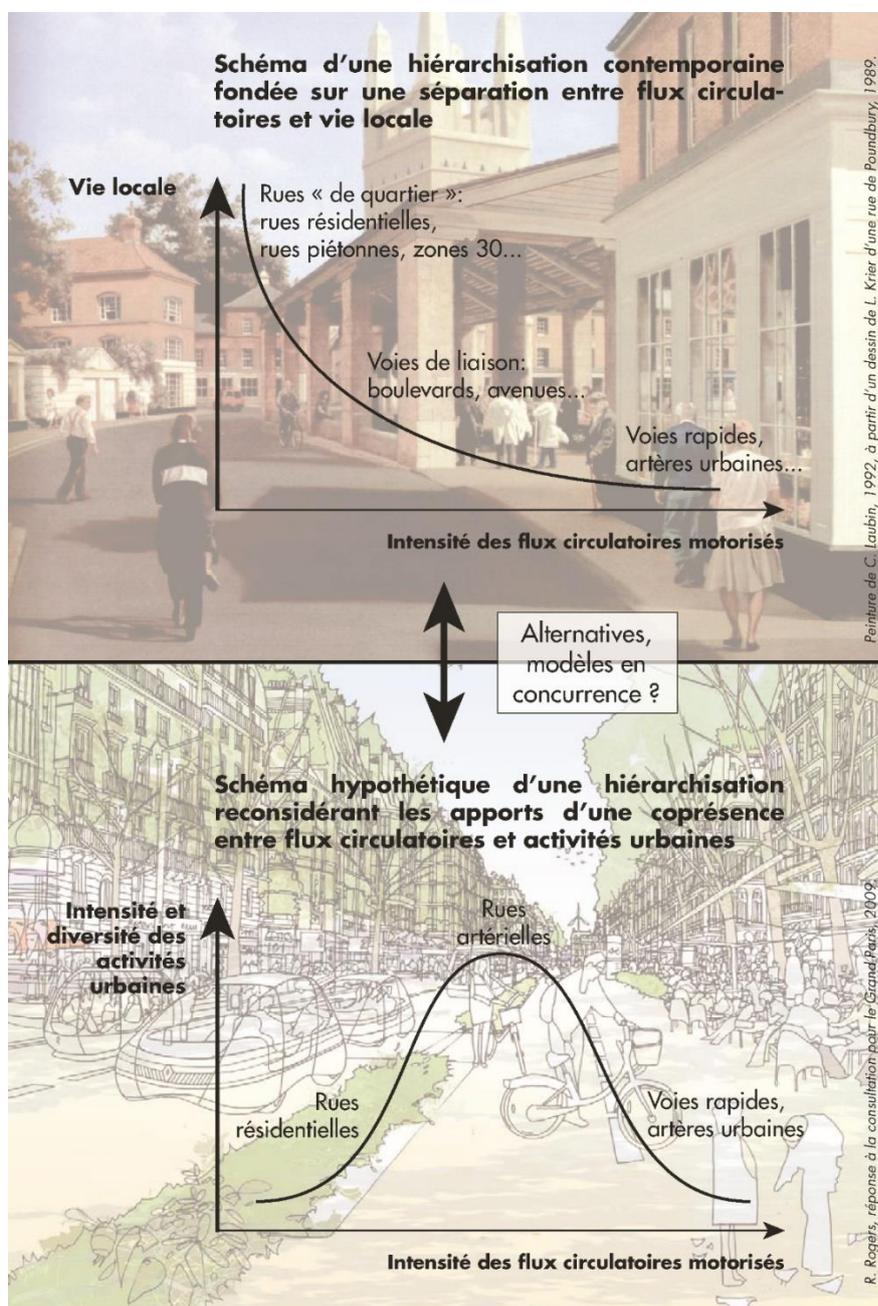


Figure 1 Schéma hypothétique d'une alternative à la hiérarchisation viaire contemporaine marquée par la reconsidération du rôle attribué aux « rues artérielles, et induite par une réinterrogation plus générale des liens complexes qu'entretiennent « circulation » et « vie locale ». Réalisation : Benoit Romeyer.

Face à cela, le parti a été de se focaliser sur ce type de rue en particulier, du fait justement qu'il soit absent des typologies en vigueur, laissant présager d'un plus grand potentiel d'expérimentation et d'innovation laissé aux acteurs de l'urbanisme, et que nous avons choisi de regrouper sous la terminologie de « rue artérielle ». Celle-ci est en fait le produit d'une traduction littérale du principal objet d'études du programme de recherche européen ARTISTS précédemment cité, dont le champ est défini et délimité de la manière suivante :

“Arterial streets are here taken to mean major streets that are multi-functional – combining a strategic network role with space for other activities, such as crossing movements, shopping, socialising, and other urban activities” (Svensson, 2004, p. 7).

Nous reconnaissons par ailleurs que dans le contexte français, ce terme d'« artérielle » ne va pas sans poser question, tant il renvoie à une analogie biologique dont l'usage demeure récurrent dans le champ de l'urbanisme et le domaine des réseaux. A l'appui d'un article du philosophe Daniel Parrochia paru dans la revue *Flux*, Gabriel Dupuy et Jean-Marc Offner soulignent en effet « la double métaphore attachée au réseau, sanguine et textile. La première insiste sur la circulation, sur les flux, la seconde sur le maillage, l'entrelacement. Il faut les deux pour faire un réseau » (Dupuy, Offner, 2005, p. 43). L'appellation proposée n'est cependant pas à prendre dans son acceptation organiciste et fonctionnaliste classique, dans le sens où ces rues artérielles ne drainent et ne structurent pas uniquement les seuls flux techniques « circulatoires », mais ceux inhérents à la vie urbaine dans son ensemble². Derrière ce choix de désignation ressort aussi la double volonté de s'appuyer sur des termes « éprouvés » et qui n'ont pas perdu de leur pertinence, tout en affirmant une relative filiation avec d'autres travaux publiés en langue anglaise.

Si la rue artérielle peut alors faire figure d'« oxymore » entre les deux extrêmes d'une « hiérarchie routière conventionnelle » dont elle se situe pourtant hors des cadres théoriques (Romeyer, 2014), elle n'en reste pas moins une réalité tangible dans la plupart des villes européennes. Cependant, et même après avoir ainsi affiné les contours de notre objet d'études, nous avons fait le choix de ne pas nous limiter à une réflexion purement théorique sur la rue qui risquait d'en limiter la portée et la pertinence. En effet, comme le suggère Eric Charmes, « [...] il est difficile de raisonner sur la rue en général et il est préférable de s'en tenir à l'examen de rues en particulier. C'est à ce prix que l'on peut faire varier les angles d'approche sans pour autant interdire toute confrontation entre les résultats obtenus » (Charmes, 2006, p. 152-153).

² À l'instar de ces « rues artérielles » d'un autre temps décrites par Victor Hugo dans un chapitre marquant de *Notre Dame de Paris*, « La ville à vol d'oiseau », où ce même type d'analogie biologique est employé.

Le recours à des terrains d'études nous est alors apparu comme un moyen judicieux en vue d'interroger la place et le rôle attribués à ces rues artérielles dans l'urbanisme contemporain. En cela, et pour coller au plus près des problématiques actuelles, il nous a semblé pertinent de nous intéresser à des rues faisant l'objet de démarches de projets visant à les remettre « au goût du jour », pour comprendre comment ces nouveaux impératifs généraux sont finalement remobilisés et mis en œuvre à une échelle locale. C'est dans ce contexte que nous nous sommes interrogés sur la manière dont, les démarches contemporaines de projets d'urbanisme réinvestissent les rues artérielles pour s'inscrire dans une perspective de recomposition plus « durable » des territoires urbains et ce, au prisme de terrains d'études qu'il nous a fallu identifier.

Eléments de justification du choix des terrains d'études : le projet d'urbanisme comme potentielle incarnation d'une politique d'espaces publics.

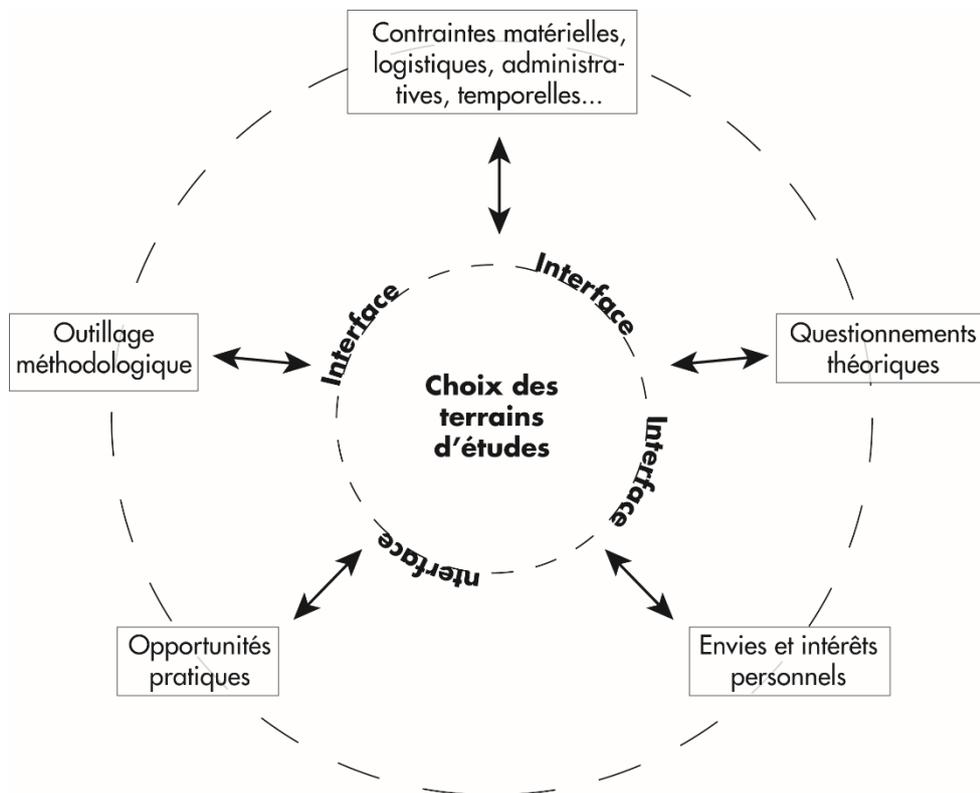


Figure 2 Schéma du cadre d'élaboration du choix des terrains d'études : à l'interface entre questionnements théoriques, méthodologies, envies, contraintes et opportunités. Réalisation : Benoit Romeyer.

Un choix de terrains d'études renvoie nécessairement au cadre d'élaboration de la recherche pour laquelle ceux-ci sont mobilisés. Au-delà de la seule pertinence scientifique et de l'outillage méthodologique que l'on souhaite mettre en œuvre pour leur analyse, cette prospection s'opère donc

aussi à l'aune de différents arbitrages entre contraintes matérielles, administratives et logistiques, opportunités pratiques, et bien entendu envies et intérêts personnels. Ce cadre restreignant le champ des possibles n'en oblige pas moins à justifier la pertinence des choix opérés au regard de la problématique de recherche adoptée, qui nous a ainsi semblé appeler un double niveau de sélection : identification d'une agglomération tout d'abord, choix d'un projet de réaménagement de rue ensuite. Une double entrée qui a nécessité de recourir à des critères de sélection distincts, renvoyant à des valeurs différentes accordées à ces deux premières échelles d'appréhension des terrains d'études. Ceux-ci ont ainsi été choisis par l'intermédiaire d'un double système de filtres. Le premier consistait en l'identification d'une agglomération non pas tant « vertueuse » que potentiellement « motrice » quant à la mise en œuvre de réflexions et de démarches innovantes autour du rôle joué par la rue artérielle dans sa composition et ses évolutions. Un tel intérêt, pour être manifeste, devait se traduire par des documents-cadres, études ou ensemble de projets inscrits dans une politique d'espaces publics réinterrogeant le rôle des rues artérielles en dehors des schémas hiérarchiques préalablement identifiés. En cela, ce premier niveau de choix amenait à appréhender les terrains d'études comme des « types », potentiellement représentatifs de ce renouvellement supposé des manières de penser et d'intervenir sur ces rues artérielles.

Dans un second temps, nous avons cherché à identifier différents projets de réaménagement de rues artérielles au sein de ces agglomérations à travers leur capacité à s'inscrire pleinement dans ces cadres de réflexion et pouvoir prétendre à la représentativité d'une politique d'espaces publics mise en œuvre ou en cours d'élaboration. Les projets mobilisés devaient alors faire office de « cas d'études » révélateurs, à l'intérieur des « types » précédemment identifiés, d'une première « cristallisation » de pensées ou de courants cherchant à attribuer de nouveaux rôles fonctionnels, esthétiques et symboliques à la rue. En résumé, les terrains d'études ont donc été choisis par l'intermédiaire d'une démarche réflexive à double-entrée portant sur la présence d'une politique d'espaces publics d'agglomération témoignant d'une attention particulière et d'une vision pour ses « rues artérielles », ainsi que sur l'inscription de projets à l'intérieur de celle-ci, supports de discours remobilisant la figure de la rue. Ces deux conditions devaient être simultanément réunies pour permettre d'« objectiver » l'intérêt supposé des projets et des villes sélectionnés comme terrains d'études. Il s'agissait finalement autant d'identifier des « projets » de réaménagement de rues, avec leurs logiques et leurs acteurs propres, que des « territoires », porteurs de « cultures urbaines » spécifiques.

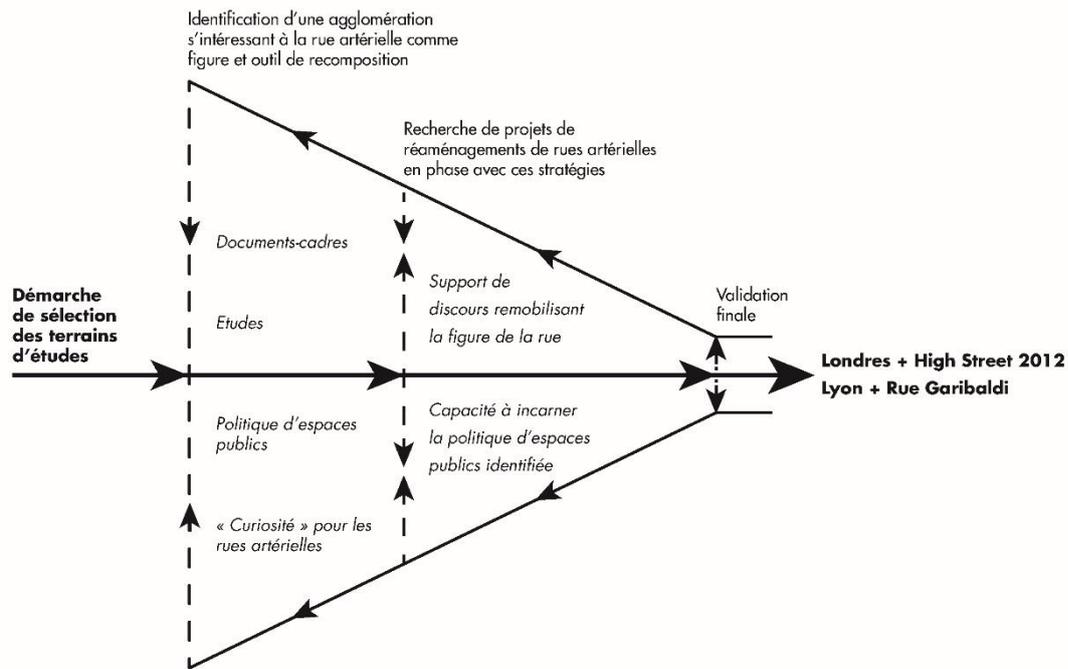


Figure 3 Schéma de la démarche « double-filtre » adoptée pour la sélection des terrains d'études. Réalisation : Benoit Romeyer.

C'est dans ce cadre que s'est opéré le choix de Londres et Lyon en tant que terrains d'études ; chacune des deux agglomérations représentant deux véritables « scènes » de la fabrique des espaces publics de leurs pays respectifs ; et les projets pour lesquels nous avons optés au sein de chacune d'entre elles, *High Street 2012* et la rue Garibaldi, constituant à nos yeux de potentielles incarnations de ces nouvelles directions prises en ce qui concerne l'aménagement de leurs grands axes de circulation. Nous avons néanmoins conscience que ce choix de Londres et Lyon comme agglomérations peut surprendre, tant celui-ci peut paraître déséquilibré entre ces deux villes qui ne jouent manifestement pas dans la même catégorie. C'est par conséquent sur cet aspect de la justification que nous allons nous focaliser ici, quitte à laisser de côté le choix des projets, plus « comparables », et à notre sens moins « discutable ».

Face à une « ville-globale » comme Londres (Sassen, 1996) sur laquelle notre regard s'est rapidement arrêté, l'option d'une ville de moindre envergure nous a semblé judicieuse, du fait notamment de leur capacité reconnue à être porteuses d'innovations en matière de projets urbains. La notion de « ville-stratège » proposée par Jean Haëntjens offre par exemple un cadre de réflexion intéressant pour permettre de comprendre ce qui fait la spécificité de ces villes où s'expérimentent de nouveaux « modèles » urbanistiques. Ce sont pour lui les villes qui, comme Barcelone, Bilbao, Copenhague, Fribourg, Lyon ou encore Malmö, « ont réussi, en deux décennies à changer de destin, grâce à des politiques à la fois audacieuses et réfléchies » (Haëntjens, 2010, p. 77). Celles-ci ont généralement bénéficié d'un contexte favorable de décentralisation présent dans la plupart des pays de l'Union Européenne entre 1980 et 1990 pour faire face à une situation de crise urbaine ou essayer de changer de statut dans la hiérarchie des villes. Elles ont alors su saisir cette opportunité pour mettre en

place ce que l'auteur identifie comme des « approches stratégiques », s'opposant sur différents points avec la « planification territoriale » (Haëntjens, 2010, p. 79).

Lyon apparaît en effet pour sa part comme une ville dont les productions urbanistiques « comptent » à l'échelle européenne et dont les réalisations en termes d'espaces publics ont en particulier été largement diffusées. A ce titre, Lyon est aussi, et en compagnie d'autres « villes-stratégues » comme Copenhague, cité comme exemple dans le rapport de l'*Urban Task Force* (Urban Task Force, Rogers, 1999, p. 192) pour le travail entrepris au niveau de la « régénération » de ses zones résidentielles. Mais si Lyon peut ainsi apparaître comme l'une des références de cette politique de l'*urban renaissance*, il convient de noter que ce n'en est clairement pas la principale. En effet, parmi les éléments référentiels forts à l'origine de la mise en place des politiques d'espaces publics lyonnaises et londoniennes, se trouve le « modèle barcelonais » d'aménagement dont on peut à certains égards considérer qu'il en constitue une sorte de « chaînon manquant » entre celles-ci. L'influence exercée par ce dernier a en effet été forte dans le développement des politiques d'espaces publics de ces deux villes. Par rapport maintenant au contenu initial de celui-ci, et bien que l'idée même de « modèle barcelonais » a été et demeure fréquemment remise en cause, le professeur anglais Andrew Thornley le définit comme constitué de trois volets principaux :

- un volet « design urbain » qui consiste « en interventions à petite échelle destinées à améliorer les quartiers et l'image de la ville »,
- un volet « gouvernance » caractérisé par un renforcement des pouvoirs du maire et de son exposition médiatique,
- et enfin un volet « planification stratégique » misant sur l'organisation de grands événements pour recueillir l'adhésion et fédérer les acteurs autour de projets d'aménagement à long terme » (Thornley, 2012, p. 52-53).

Si l'ensemble de ces différents aspects du modèle se retrouvent assez clairement dans le cas londonien, il n'en reste pas moins que pour Andy Thornley, « le lien le plus fort entre le modèle barcelonais et Londres est l'élément design urbain » (Thornley, 2012, p. 53). Un autre fort élément faisant bien entendu lien entre ces deux villes tient dans la perspective de l'organisation des Jeux Olympiques qui a, dans un cas comme dans l'autre, été mobilisée comme une perspective fédératrice pour développer des projets d'aménagements :

« Une nouvelle vague d'intérêt pour Barcelone se souleva après que Londres, en 2005, eut été sélectionnée pour accueillir les jeux Olympiques de 2012. Ce fut alors un autre aspect du modèle barcelonais qui attira le plus l'attention : la manière dont la démarche planificatrice avait relié l'installation des jeux Olympiques à la régénération et au leg durable. Toutefois, l'élément design urbain a, lui aussi, continué à jouer un rôle [...] » (Thornley, 2012, p. 54).

Du côté lyonnais maintenant, le regard porté sur le cas barcelonais semble lui aussi avoir évolué, d'abord très centré sur la question des espaces publics, celui-ci semble s'être progressivement « émancipé » de cette dimension spécifique pour se porter sur d'autres enjeux plus généraux en lien avec des enjeux plus larges d'attractivité et de développement économique. En effet, alors qu'à l'origine, la commande d'Henri Chabert, adjoint à l'urbanisme du nouveau maire de Lyon Michel Noir était de mettre en place une « politique d'espace public fondée notamment sur le modèle barcelonais » (Charbonneau, 2000, p. 1), certains ont par la suite pu émettre le constat que Lyon a su se détacher de son modèle, voire même pour certains le surpasser, à mesure que « s'y est constituée une sorte d'école qui a surenchéri sur celle de Barcelone en travaillant avec encore plus de rigueur » (M. Corajoud cité par Tsiomis, Ziegler, 2007, p. 261). Cette sorte d'émancipation s'est aussi produite en parallèle avec ce que l'on pourrait qualifier de nouvelle appréhension de Barcelone, moins en tant que modèle d'excellence dont s'inspirer que comme rival dans les classements, une conception renvoyant plus largement à « l'émergence d'une nouvelle conception de la compétition internationale des villes » à Lyon, que l'on peut associer à l'arrivée au pouvoir de Gérard Collomb au début des années 2000 (Bardet, Healy, 2015).

A l'instar de la manière aussi contrastée qu'évolutive dont nous venons de voir que ces villes ont toutes deux cherché à remobiliser à leur profit certains des éléments du modèle barcelonais, les regards échangés entre Londres et Lyon s'avèrent asymétriques dans le sens où ils ne se focalisent pas véritablement sur les mêmes objets. Le recours à des villes aux statuts différents, « ville-globale » d'un côté et « ville-stratège » de l'autre participe bien de cette volonté de s'intéresser à la fabrique de la ville par un urbanisme de projets « multiscalaires », faisant sens à différentes échelles, de l'agglomération à l'environnement résidentiel.

Ces deux villes entretiennent donc moins des rapports de concurrence directe qu'elles ne se réfèrent ponctuellement l'une à l'autre, en fonction des forces et faiblesses supposées de chacune. Ainsi, tandis que Londres s'intéresse à la politique d'espaces publics de Lyon, à son contenu, ses modes de gouvernance, et en particulier sa gestion du secteur privé, l'agglomération lyonnaise cherche elle à attirer les investisseurs, entreprises et touristes londoniens à travers des démarches de marketing urbain qui mettent en avant sa « qualité de ville » et sa dimension « internationale ». Il a alors semblé opportun de nous appuyer sur cette relation déjà existante entre ces deux villes pour construire un cadre méthodologique permettant de tirer parti de ces dissemblances pour mettre en valeur les spécificités de chacun des terrains. Dans le cadre de cette analyse, ce déséquilibre apparent entre les deux villes étudiées ne nous a pas pour autant paru pénalisant, et nous a même semblé d'une certaine façon cohérent avec l'objectif poursuivi de mettre à jour les réflexions, manières de penser et d'agir sur les rues artérielles à l'œuvre dans un contexte renouvelé par l'apparition de nouveaux paradigmes et injonctions comme la « durabilité » ou le « refaire la ville sur la ville ». En cela et pour revenir à notre objet d'études général, les réflexions portées à l'échelle du réaménagement d'une ou plusieurs rues par Lyon et Londres, ne

sont pas forcément différentes sur le fond comme sur la forme donnée aux projets, stratégies, documents de planification comme de communication, et finalement aux partis pris urbanistiques qui en résultent.

L'ambition de la démarche de « mise en regard » que nous allons développer dans les paragraphes à venir est bien de faire de ces différences assumées entre les terrains, de véritables ressources pour l'analyse « croisée » des projets qui y sont développés.

La mise en regard comme démarche de « croisement », permettant de concilier les logiques de projets aux jeux d'échelles, d'acteurs et de temporalités

La comparaison peut ainsi globalement s'apparenter à une « opération cognitive qui, à la base, fonctionne selon un principe d'opposition binaire entre différences et similitudes », et « s'applique en sciences sociales à des objets empiriques qui sont historiquement situés et constitués de multiples dimensions, imbriquées les unes dans les autres » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 10). La mise en œuvre d'une telle technique ne va cependant pas sans soulever un certain nombre de difficultés méthodologiques, dont les implications ont déjà fait l'objet de multiples débats dans le champ des sciences sociales :

« Ceux qui pratiquent la comparaison et tentent d'en contrôler les effets, qu'ils travaillent sur des matériaux du passé ou sur du contemporain, sont conscients d'une série de difficultés qui, si elles se font sentir dans des situations variées, concernent toutes l'articulation de la méthode et de l'objet. [...] En eux-mêmes, les problèmes d'auto-contrôle et de réajustement permanent de la démarche qui en résultent n'ont rien d'insurmontables. Ils font partie du pain quotidien du comparatiste, et chacun s'en accommode à sa manière. Il n'en reste pas moins que les questions de fond demeurent » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 10).

La construction de notre cadrage méthodologique s'étant très fortement appuyée sur les travaux des historiens Michael Werner et Monique Zimmermann autour de leur proposition d'« histoire croisée », se positionnant comme une alternative à l'approche comparative de type « classique » en particulier, c'est en nous appuyant sur les cinq principales « difficultés » que ceux-ci lui attribuent que nous chercherons à présenter les spécificités de l'approche de « croisement » par « mise en regard » adoptée ici. Après une présentation de leurs natures et de leurs implications, nous mettrons pour chacune d'entre elles l'accent sur la manière dont cette dernière a pu nous permettre de nous aider à nous en départir en termes méthodologiques, ou au moins partiellement par leur simple objectivation.

Pour ces auteurs, la première difficulté de fond posée par la démarche comparative réside dans la « position de l'observateur » qu'elle nécessite, à la fois « équidistante » à ses objets d'études, et « stabilisée dans le temps et dans l'espace » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 11). Pour la présente recherche, les rapports que nous entretenons avec les deux terrains choisis viennent d'emblée questionner la faisabilité d'une telle posture. En effet, si le choix de Londres se révèle teinté de la marque

de la « curiosité » pour une « ville-monde » dans laquelle nous n'avions qu'eu brièvement l'occasion de faire escale, celui de Lyon s'est quant à lui inscrit dans le registre d'une certaine « familiarité » (et « proximité ») avec une capitale régionale où nous avons aussi vécu pendant quelques années. Tandis qu'une démarche comparative de type « classique » aurait supposé une certaine « neutralisation » de ces rapports entretenus avec ces agglomérations, ce dispositif de « mise en regard » nous a d'abord permis de relativiser et d'objectiver certaines de ces raisons sous-jacentes au choix des terrains et qu'une démarche comparative nous aurait incité à considérer au mieux comme un « biais », mais surtout d'enrichir nos compréhensions de l'un et de l'autre par l'intermédiaire des contre-points inattendus offerts par chacun. Ainsi, le relatif « exotisme » du terrain londonien par lequel nous avons entamé notre travail de recherche a permis de faire ressortir en creux certaines des spécificités du cas lyonnais qui n'auraient pas nécessairement pu être identifiées comme telles de prime abord. Réciproquement, la réinterrogation du terrain lyonnais nous a permis de mieux comprendre quelles pouvaient être, au-delà des apparences, les véritables spécificités de ce terrain londonien.

La seconde difficulté pointée par Michael Werner et Monique Zimmermann réside dans ce qu'ils désignent comme le « niveau de la comparaison », tenant au fait que :

« Qu'il s'agisse, pour ne s'en tenir qu'à quelques exemples, de la région, de l'État-nation ou de la civilisation, aucune de ces échelles n'est rigoureusement univoque ou généralisable. Elles sont toutes historiquement constituées et situées, chargées de contenus spécifiques et donc difficiles à transposer dans des cadres différents » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 11).

Ce point s'avère ici particulièrement épineux dans le sens où les différentes entités administratives (aussi appelées « échelons ») instituant les projets d'urbanisme en France et au Royaume-Uni demeurent en effet encore aujourd'hui sensiblement différentes (voir notamment Breuillard, Stephenson, 2006). Cette question des échelles ouvre par ailleurs ici à la question plus spécifique du « jeu d'échelles » propre au projet d'urbanisme, dont l'appréhension pose en effet question dans le cadre d'une approche comparative, tant celle-ci nous semble spécifique à chaque projet - un enjeu qui nous semble *a fortiori* prégnant dans le cas d'un réaménagement de rue artérielle dont les tracés tendent à « résister » (dans le temps comme dans l'espace) aux évolutions de limites administratives que les projets d'urbanisme cherchent aussi parfois à transgresser. Ainsi, alors qu'une approche comparative tendrait à « neutraliser » les différentes échelles considérées ainsi que leurs interactions, la démarche de « mise en regard » vise quant à elle à favoriser la prise en compte des spécificités des échelles tant projectuelles qu'institutionnelles propres à chacun des contextes considérés.

La troisième difficulté mise en avant s'inscrit dans la continuité de la précédente, en ce que « cette question des échelles exerce des effets directs sur la définition de l'objet de la comparaison » en lui-même, dont le « choix n'est jamais neutre, mais toujours déjà empreint d'une représentation

particulière qui mobilise des catégories spécifiques historiquement constituées » (Werner & Zimmermann, 2003, pp. 11–12). La construction de notre objet d'études s'est en effet assez fortement appuyée sur un ensemble de travaux traitant des modes de classification et de hiérarchisation des voies utilisés dans les pays occidentaux, et posant quasi unanimement le constat que les modèles et théories formulés dans les années 1960 constituent encore aujourd'hui, « pour le meilleur et pour le pire », les principaux référents des débats et des pratiques contemporaines. Ainsi, si la notion de « rue artérielle » est une construction marquée par des problématiques liées à des modes d'urbanisation spécifiques à certaines aires géographiques, sa déclinaison spatiale diffère néanmoins d'un territoire à l'autre, a fortiori entre deux pays distincts. La prise en compte du caractère à la fois historiquement constitué et surtout « situé » de nos objets d'études et des catégories par lesquelles ceux-ci peuvent être appréhendés est donc primordiale pour comprendre comment ces « rues artérielles » peuvent actuellement être réinterrogées par les acteurs de la fabrique urbaine à l'aune de problématiques contemporaines, certes en partie communes, mais dont les implications peuvent néanmoins substantiellement différer d'un territoire à l'autre. La démarche de « mise en regard » proposée souhaite ainsi favoriser cette appréhension de la profondeur historique des objets étudiés.

La quatrième difficulté identifiée réside quant à elle dans la « coupe temporelle » induite par une démarche comparative : « [...] l'historicisation des objets et des problématiques peut susciter des conflits entre logiques synchronique et diachronique. La comparaison suppose une coupe synchronique, ou tout au moins un point d'arrêt dans le déroulement temporel, même si le comparatiste traite aussi de processus de transformations ou peut opérer des comparaisons dans le temps » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 12). Ce point nous semble là encore assez directement faire écho à l'une des caractéristiques même des projets d'urbanisme, que certains apparentent en effet à « un travail d'articulations situé entre la synchronie et la diachronie, entre la permanence et la modification, entre l'autonomie du travail des concepteurs et l'hétéronomie, c'est-à-dire l'imbrication des logiques des autres acteurs » (Tsiomis & Ziegler, 2007, pp. 288–289). Cette démarche de « mise en regard » souhaite ainsi permettre de replacer projets et territoires dans leurs temporalités propres (et qui ne sont d'ailleurs pas nécessairement celles de la recherche) et traiter de leurs possibilités d'articulation, de manière plus aisée que dans le cadre d'une démarche comparative.

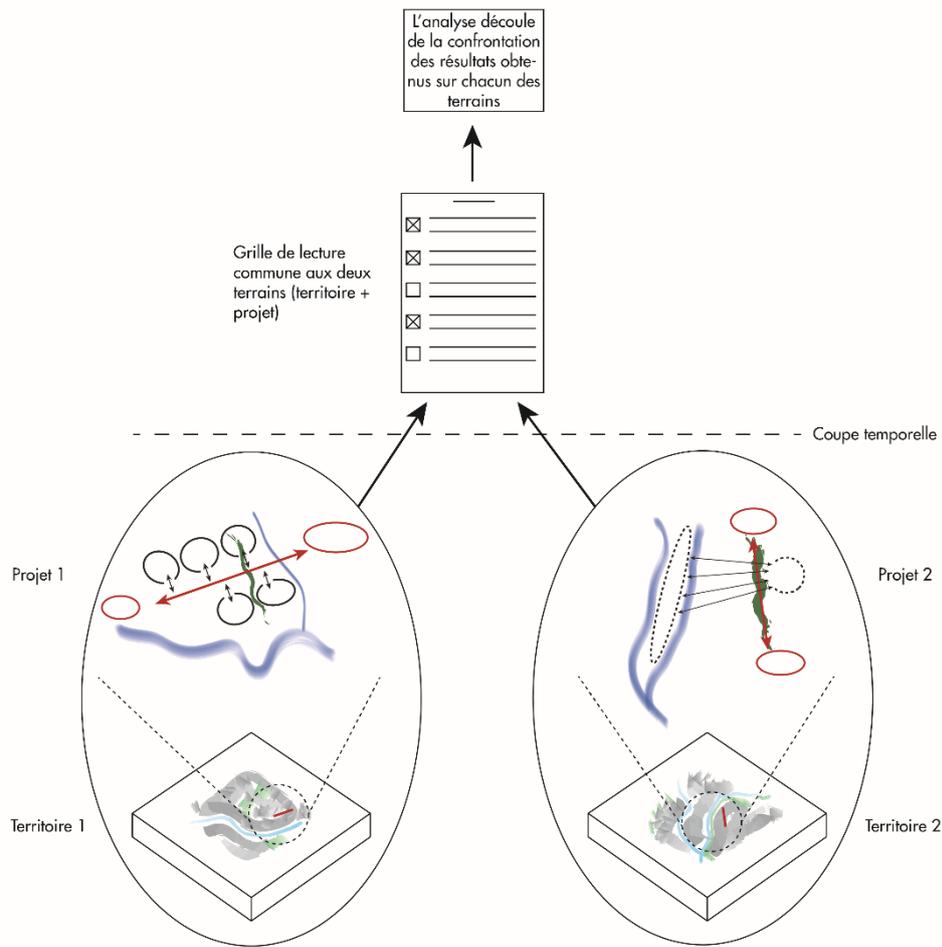
Enfin, la dernière difficulté abordée par ces auteurs réside dans l'« interaction entre les objets de la comparaison », renvoyant à l'idée que « quand on étudie des sociétés en contact, on constate fréquemment que les objets et les pratiques sont non seulement en situation d'interrelation, mais encore se modifient réciproquement sous l'effet de leur mise en relation » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 12). Dans le cadre de notre propre travail, du fait d'une concurrence interurbaine induite par la mondialisation, Londres et Lyon s'inscrivent comme nous l'avons vu dans des processus d'interactions divers vis-à-vis de la manière dont chacune (ré-)aménage et recompose son réseau de rues et d'espaces publics. Ces aspects qu'une démarche comparative aurait plutôt incité à négliger au risque de limiter la

pertinence des résultats obtenus, ont au contraire été pensés comme pouvant faire partie intégrante de cette démarche de mise en regard.

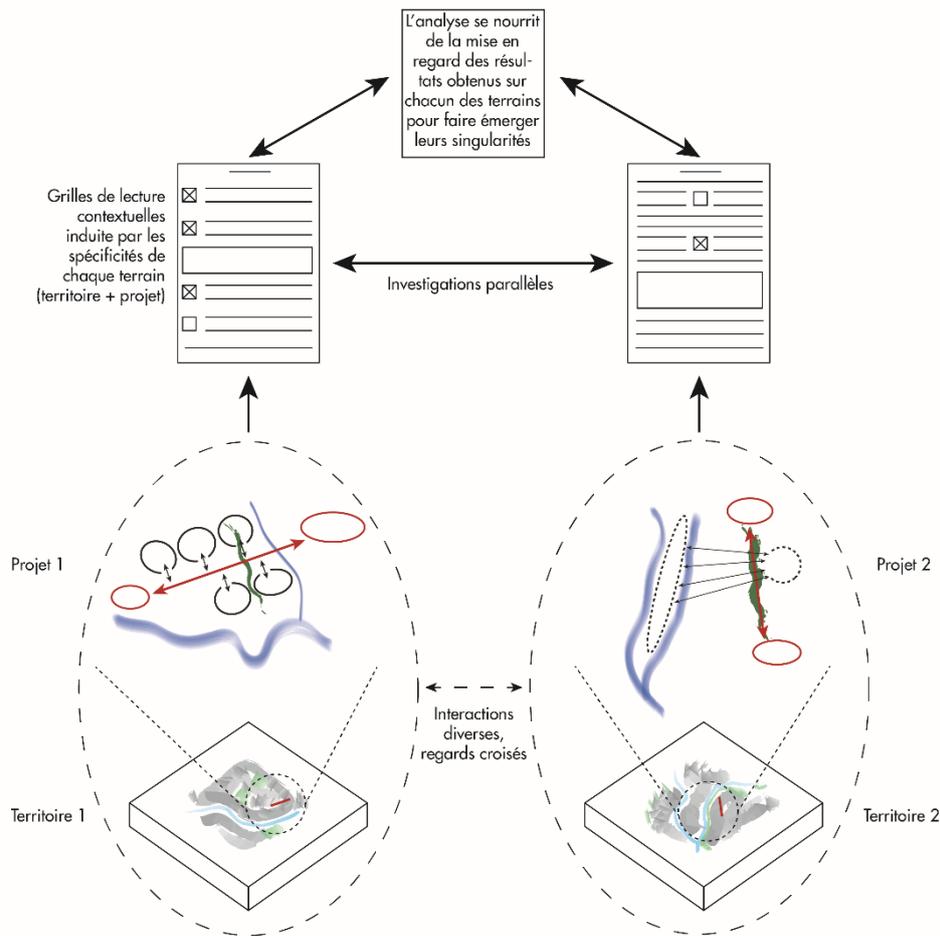
Face à ces différentes insatisfactions au regard de nos propres attendus suscitées par les contraintes inhérentes à une approche comparative de type « classique », nous avons ainsi souhaité nous inspirer de la démarche d'« histoire croisée » proposée par ces auteurs pour construire notre propre cadre d'analyse. Ces derniers se positionnent ainsi en faveur d'une approche au sein de laquelle « les entités ou les objets de recherche ne sont pas seulement considérés les uns par rapport aux autres, mais également les uns à travers les autres, en termes de relations, d'interactions, de circulation. Le principe actif et dynamique du croisement est ici primordial par contraste avec le cadre statique de la comparaison qui tend à figer les objets » (Werner & Zimmermann, 2003, p. 16). Loin de n'être qu'un outil à la seule destination des historiens, les auteurs mettent en avant l'intérêt d'étendre ce type de démarche à l'ensemble des sciences sociales tant, en effet, « cet appui sur l'histoire englobe donc un substrat commun aux disciplines qui, à un titre ou à un autre, sont confrontées à l'historicité de leurs matériaux et de leurs outils » (Werner & Zimmermann, 2003, pp. 30–31). Notre approche doit donc beaucoup à cette méthode d'« histoire croisée », dont la médiation nécessaire à son application à des problématiques urbanistiques a quant à elle été influencée par le travail de thèse de Matthieu Giroud qui, bien que traitant de thématiques différentes, témoigne en effet d'intentions similaires aux nôtres sur le fond (Giroud, 2007, p. 88). Ainsi, plutôt que de mettre l'accent sur les seules similitudes et dissemblances entre différentes manières de penser, d'agir et de faire, il s'agit par cette démarche de mise en regard de faire ressortir les trois singularités inhérentes à toute démarche de projet : singularité du contexte, singularités des auteur(s)/acteur(s), et enfin singularité de la réponse apportée (Boutinet, 2012).

En cela cette « mise en regard », dont nous avons représenté la structure ainsi que la logique propre par rapport à la démarche comparative de type « classique » dans les Figures 4 et 5 ci-après, nous a semblé plus adaptée que cette dernière, où l'attention tend à être fortement cadrée par la grille d'analyse, pour l'identification des singularités de ces projets et d'éventuelles tendances projectuelles émergentes en matière de réaménagements de rues artérielles vis-à-vis desquelles nous avons ainsi émis l'hypothèse que celles-ci peuvent constituer un champ à la fois vierge et fertile pour faire la ville « durable » à la fois sur et avec la ville existante.

Schématisation de la structure et logique d'une démarche comparative « classique »



Schématisation de la structure et logique de la démarche par « mise en regard » proposée



Figures 4 et 5 Mise en regard de la structure et logique d'une démarche comparative « classique » avec celle par « mise en regard » proposée. Réalisation : Benoit Romeyer.

La mise en regard à l'épreuve de l'analyse de projets d'urbanisme : quelles perspectives pour le design urbain ?

Il nous a semblé pertinent d'effectuer dans ce dernier temps, un bref retour sur la manière dont cette démarche de mise en regard a été appliquée à nos terrains d'études, au prisme de certains des éléments qu'ils nous ont permis d'identifier, même s'il ne s'agit pas de rentrer dans le détail de nos résultats de recherche. Celle-ci nous semble en effet avoir facilité notre appréhension de certaines des tensions à l'œuvre sur ces rues artérielles, à la fois espaces publics et lieux de concentration des flux circulatoires, qui délimitent en même temps qu'elles distribuent les quartiers environnants ; autant d'enjeux auxquels ces deux projets se sont finalement avérés répondre de manières assez différentes. Si dans le cas de la rue Garibaldi, l'accent a été mis sur la création d'une unité paysagère le long de l'axe, le singularisant vis-à-vis des espaces publics environnants, ainsi que sur la continuité des itinéraires

transversaux pour en réduire les « effets de coupure » par un travail sur ses « épaisseurs », le projet d'*High Street 2012* se caractérise quant à lui par une somme de traitements « ponctuels » et « contextualisés » en lien avec les spécificités des différents quartiers environnants. Ainsi, alors que la rue Garibaldi s'inscrit dans le registre d'une « réinvention » à l'heure de la ville durable, d'une rue dont le dessein initial, à savoir devenir « les Champs-Élysées » de Lyon, lui avait échappé, *High Street 2012* renvoie plus à celui de la « révélation » d'un axe historique autour duquel s'accrochent de nombreux quartiers attenants aux identités et aux communautés multiples, et réactivé par sa capacité à faire lien entre un Londres « historique » et un Londres « (post-)olympique ».

En tant qu'objets urbains d'échelle « méso » à l'interface entre *design* et *planning*, il s'est plus largement avéré que ces rues artérielles ont le potentiel pour permettre, à partir d'interventions urbanistiques parfois relativement modestes, de redonner du sens, de la lisibilité, et des aménités à des espaces urbains fréquentés et vécus par de multiples usagers. Aussi, de par la reconsidération du principe d'incompatibilité entre trafic et vie locale que ces opérations laissent chacune à leur manière entrevoir, de nouveaux modes de composer les agglomérations pourraient alors s'imaginer avec et non plus seulement autour de ces rues artérielles, concrétisant d'une certaine manière les principes de la ville « passante » (Mangin, 2004, p. 312-350), « poreuse » et/ou « isotrope » (Secchi, Viganò, 2011) ; autant de notions qui ont en commun d'aller dans le sens d'une « re-hiérarchisation » du réseau viaire et d'une moins grande spécialisation des infrastructures et des flux qui les traversent.

Finalement, et bien qu'il puisse être hasardeux d'évaluer *a posteriori* la part de la méthode mise en œuvre dans la teneur des résultats obtenus, il n'en reste pas moins que cette analyse « croisée » de projets de réaménagement d'espaces publics nous semble, du fait des « décentrement » qu'elle implique, faciliter la prise de recul nécessaire à leur analyse critique. Ce qui, à l'heure où certains font du projet un « moteur » de la recherche, en tant que « producteur de connaissance » (Viganò, 2012), nous semble inviter en retour à ne pas non plus le négliger en tant que simple « objet d'études » ; une approche épistémologique du projet non dénuée d'intérêts dans le cadre d'une réflexion critique sur les apports réels et supposés du design urbain, au regard notamment de l'ambitieuse vocation que certains auteurs anglo-saxons attribuent à cette branche de l'urbanisme : « *making better places than would otherwise be produced* » (Carmona et al., 2010, p. 3).

Bibliographie

BARDET, Fabrice et HEALY, Aisling, 2015. Les acteurs urbains et les promesses des palmarès internationaux des villes. Lyon à la conquête du « Top 15 » européen. In : *Métropoles*. 2015. n° 16, n.p.

BOUTINET, Jean-Pierre, 2012 (1990). *Anthropologie du projet*. Paris : Presses Universitaires de France.

BREUILLARD, Michèle et STEPHENSON, Richard, 2006. Le cadre politico-administratif en mutation en France et en Angleterre : quel(s) niveau(x) d'intervention ? In : BACHELET, Franck, MENERAULT, Philippe et PARIS, Didier (éd.), *Action publique et projet métropolitain*. Paris : L'Harmattan. p. 25-42.

CARMONA, Matthew, HEATH, Tim, TIESDELL, Steve et OC, Taner, 2010. *Public Places - Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Londres : Routledge.

CHARBONNEAU, Jean-Pierre, 2000. *Transformations des villes : mode d'emploi*. Paris : Editions de l'Épure.

CHARMES, Eric, 2006. *La rue, village ou décor ? : parcours dans deux rues de Belleville*. Grâne : Créaphis.

DARIN, Michaël, 2004. Designating urban forms: French boulevards and avenues. In : *Planning Perspectives*. 2004. Vol. 19, n°2, p. 133-154.

DUPUY, Gabriel et OFFNER, Jean-Marc, 2005. Réseau : bilans et perspectives. In : *Flux*. 2005. n°62, p. 38-46.

GIROUD, Matthieu, 2007. *Résister en habitant ? Renouvellement urbain et continuités populaires en centre ancien (Berriat Saint-Bruno à Grenoble et Alcântara à Lisbonne)*. Thèse de doctorat en géographie. Poitiers : Université de Poitiers.

HAËNTJENS, Jean, 2010. Villes durables - villes stratégiques. In : *Urbia*. 2010. n°11, p. 75-88.

HEBBERT, Michael, 2005. Engineering, Urbanism and the Struggle for Street Design. In : *Journal of Urban Design*. 2005. Vol. 10, n°1, p. 39-59.

LYNCH, Kevin, 1990 (1960). *The Image of the City*. Cambridge : MIT Press.

MANGIN, David, 2004. *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*. Paris : Éditions de la Villette.

MANGIN, David et PANERAI, Philippe, 1999. *Projet urbain*. Marseille : Parenthèses.

MARSHALL, Stephen, 2006. Un réseau viaire favorable aux transports collectifs. In : *Flux*. 2006. n°66-67, p. 96-110.

MASBOUNGI, Ariella (éd.), 2013. *Métamorphose de l'ordinaire : Paola Viganò, Grand prix de l'urbanisme 2013*. Marseille : Parenthèses.

MINISTRY OF TRANSPORT, 1964. *Traffic in towns: the specially shortened edition of the Buchanan report*. Harmondsworth : Penguin Books.

OLAGNIER, Pierre-Jacques, 2003. *Voirie et espace public : mise en regard de pratiques d'aménagement à Barcelone, Londres et Paris*. Thèse de doctorat en géographie. Paris : Université Panthéon-Sorbonne.

ROMEYER, Benoit, 2014. La rue artérielle, un outil pour recomposer les villes par les espaces publics ? In : *Urbia*. 2014. Hors-Série n°2, p. 17-31.

SASSEN, Saskia, 1996. *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*. Paris : Descartes & Cie.

SECCHI, Bernardo et VIGANÒ, Paola, 2011. *La ville poreuse : un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*. Genève : MétisPresses.

SVENSSON, Åse (éd.), 2004. *Arterial streets for people: Guidance for planners and decision makers when reconstructing arterial streets*. Lund : Lund University.

THORNLEY, Andy, 2012. Exporter le “modèle barcelonais” à Londres : le rôle “formateur” des architectes. In : *Urbanisme*. 2012. n°383, p. 52-54.

TSIOMIS, Yannis et ZIEGLER, Volker, 2007. *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*. Paris : Editions de la Villette.

URBAN TASK FORCE et ROGERS, Richard, 1999. *Towards an Urban Renaissance*. Londres : Spon.

VIGANÒ, Paola, 2012. *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*. Genève : MetisPresses.