



HAL
open science

Refaire la rue pour recomposer la ville ? Mise en regard de deux projets de réaménagement de rues artérielles à Londres et Lyon

Benoit Romeyer

► To cite this version:

Benoit Romeyer. Refaire la rue pour recomposer la ville ? Mise en regard de deux projets de réaménagement de rues artérielles à Londres et Lyon. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2017, 109-110, pp.142-166. 10.3917/flux1.109.0142 . hal-01706312

HAL Id: hal-01706312

<https://amu.hal.science/hal-01706312>

Submitted on 11 Feb 2018

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.

REFAIRE LA RUE POUR RECOMPOSER LA VILLE ? MISE EN REGARD DE DEUX PROJETS DE RÉAMÉNAGEMENT DE RUES ARTÉRIELLES À LONDRES ET LYON

Benoit Romeyer

Université Paris-Est Marne la Vallée | « Flux »

2017/3 N° 109-110 | pages 142 à 166

ISSN 1154-2721

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-flux-2017-3-page-142.htm>

Pour citer cet article :

Benoit Romeyer, « Refaire la rue pour recomposer la ville ? Mise en regard de deux projets de réaménagement de rues artérielles à Londres et Lyon », *Flux* 2017/3 (N° 109-110), p. 142-166.
DOI 10.3917/flux1.109.0142

Distribution électronique Cairn.info pour Université Paris-Est Marne la Vallée.

© Université Paris-Est Marne la Vallée. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Refaire la rue pour recomposer la ville ? Mise en regard de deux projets de réaménagement de rues artérielles à Londres et Lyon

Benoit Romeyer

INTRODUCTION. L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU VIAIRE COMME DOUBLE ENJEU DE THÉORIES ET OBJET DE PRATIQUES URBANISTIQUES

L'organisation et l'aménagement du réseau viaire représentent un enjeu à la fois majeur et récurrent de l'urbanisme. Si l'on fait remonter sa constitution progressive en tant que discipline autonome à la deuxième moitié du XIX^e siècle, la rue apparaît en effet d'emblée considérée comme un instrument privilégié de la composition des villes et des territoires. Elle occupe à ce titre, et en tant que vecteur et support de l'urbanisation, une place de premier ordre pour ses principaux théoriciens et praticiens, comme en témoignent les exemples du plan d'Ildefonso Cerdà pour l'extension de Barcelone (Magrinyà, 1996) ainsi que des « promenades » du Paris napoléonien recomposé par Georges-Eugène Haussmann avec le concours de Jean-Charles Adolphe Alphand (Landau, 1993).

Ainsi historiquement conçue comme tout à la fois ordonnatrice de forme urbaine, espace de circulation et lieu de vie sociale, la multifonctionnalité propre à la rue s'est toutefois vue fortement contestée au cours du XX^e siècle. Et, si des velléités modernistes de rupture avec la rue ont trouvé à s'accomplir sous de multiples formes dans la « ville-territoire », les sentiments pour le moins contrastés suscités par les nombreuses tentatives de transposition de ces théories fonctionnalistes aux tissus urbains de la « ville consolidée » (Masboungi, 2015) ont en réaction induit l'émergence d'une dynamique inverse de « retour à la rue », ainsi que certains ont pu la qualifier (Charmes, 2006). À mesure que « la structure urbaine associée à la rue traditionnelle est devenue l'alpha et l'oméga des règlements

d'urbanisme dans les quartiers anciens » (Charmes, 2006, p. 152), ce mouvement désormais « consacré » (Charmes, 2006, p. 5) a alors permis à cette forme urbaine de demeurer, de par sa présence massive en tant que composante structurante d'un plus vaste réseau d'espaces publics, l'un des principaux éléments distinctifs de ces territoires urbains constitués.

Au-delà de leur permanence dans les tissus urbains, il apparaît néanmoins que toutes les rues n'offrent pas la même contribution aux territoires qu'elles traversent et irriguent. À ce titre, si les rues « ordinaires » composent la majorité de la trame viaire, les grands axes en constituent ses moments singuliers, en tant que véritables lignes de force de ces territoires. En dehors de leur dimension circulatoire souvent marquée, d'autres enjeux spécifiques président à l'aménagement de ces voies structurantes. En écho avec le constat opéré par de multiples auteurs de la persistance d'un postulat d'incompatibilité entre « vie locale » et « circulation » transversal à la majeure partie des théories urbanistiques formulées au cours du XX^e siècle (Charmes, 1998 ; Svensson, 2004 ; Hebbert, 2005 ; Marshall, 2005), notre attention s'est justement portée sur les voies urbaines pouvant apparaître comme les plus éminemment multifonctionnelles, à savoir les grands axes de circulation en milieu urbain que nous nous proposons de qualifier ici de « rues artérielles ». Le champ pouvant leur être associé et que nous adopterons ici a été défini et délimité dans le cadre du programme de recherche européen ARTISTS, qui les a prises pour objet 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).

Si les rues artérielles peuvent alors plus largement faire figure d’« oxymore » (Romeyer, 2014) entre les deux extrêmes de cette « hiérarchie routière conventionnelle » (Marshall, 2006) dont elles se situent pourtant hors des cadres théoriques, celles-ci n’en demeurent pas moins une réalité tangible dans la plupart des villes européennes. De plus, et à mesure que ce principe structurant d’opposition entre circulation et vie locale tend à être reconsidéré, ces rues artérielles apparaissent aujourd’hui associées à de nouveaux enjeux de rééquilibrage et recherche de synergie entre différentes activités urbaines, pour lesquels ces grands axes pourraient alors se voir réattribués un rôle de premier plan (Figure 1).

En effet, et à l’heure d’un urbanisme selon toute évidence désormais « durablement » orienté vers le renouvellement urbain, de nouveaux types de regards semblent aujourd’hui portés sur la rue en tant qu’outil et support de la mise en œuvre d’un urbanisme lui aussi renouvelé par la montée en puissance des démarches de projet. Ainsi, après une période qui s’est principalement focalisée sur les problématiques de modération du trafic dans les quartiers résidentiels 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 de ce « retour à la rue » au travers de ce regain d’intérêt dont les rues artérielles peuvent faire l’objet.

Il s’agira alors d’interroger la teneur du renouvellement des rôles et statuts associés aux grands axes de circulation en milieu urbain dans le champ de l’urbanisme. L’hypothèse explorée ici est que l’élargissement progressif des démarches de projet aux rues artérielles dans le champ de l’aménagement viaire participe actuellement d’un renouvellement significatif de leurs rôles et fonctions, traduit par l’émergence d’opérations novatrices, et ouvrant à des perspectives de recompositions potentiellement plus « durables » des territoires urbains par les espaces publics.

Et c’est pour évaluer l’étendue des potentialités induites par ces évolutions de même que les formes effectivement prises par un tel réinvestissement que s’est opéré le choix de Londres et Lyon en tant que terrains d’investigation (1). Chacune de ces deux agglomérations représente en effet deux véritables

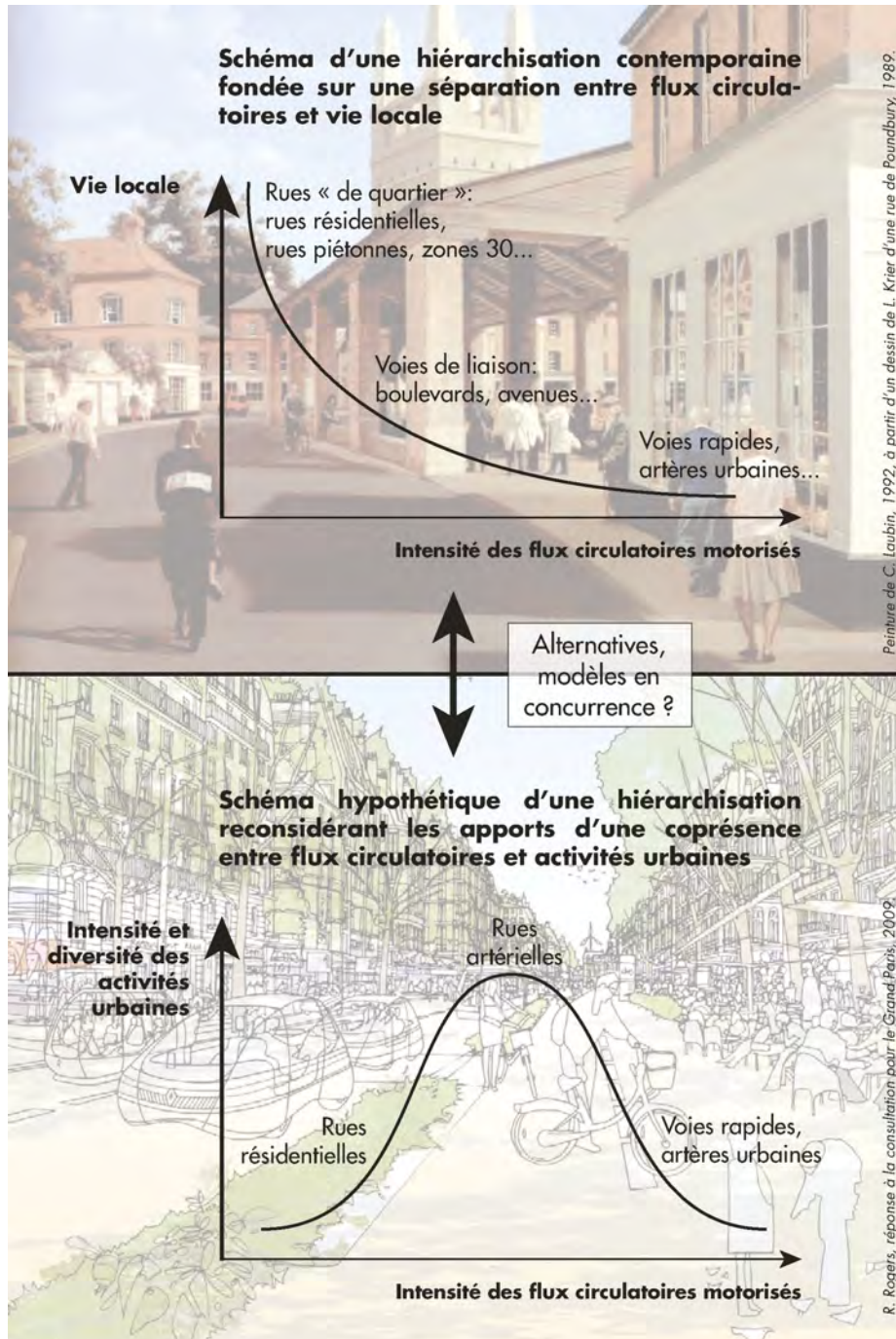
« scènes » de la fabrique des espaces publics de leurs pays respectifs, dont les fonctionnements ont, à ce titre, fait l’objet d’une documentation importante dans la littérature (voir notamment : Toussaint, Zimmermann, 2001 ; Carmona, Matos Wunderlich, 2012). Plus encore, ces deux agglomérations se sont en effet signalées par l’intérêt dont elles ont pu faire la preuve vis-à-vis des rôles potentiellement joués par leurs grands axes comme supports de projet d’urbanisme.

À Londres, cet intérêt s’est plus particulièrement cristallisé autour de la figure historique de la *high street*, axe structurant à la vocation commerçante affirmée dont la contribution forte au fonctionnement urbain et au dynamisme londonien a récemment pu être mise en avant par différents travaux de recherche (Carmona *et alii*, 2010 ; Carmona, 2015). Cette reconnaissance générale a par ailleurs trouvé à s’exprimer d’un point de vue plus opérationnel dans le cadre de réflexions prospectives développées sur l’avenir du réseau viaire londonien, et à la suite desquelles la *high street* a été symboliquement replacée au centre de la nouvelle hiérarchie viaire adoptée à l’échelle de l’agglomération londonienne (Roads Task Force, 2013).

À Lyon, cet intérêt pour les grands axes a notamment pu se manifester au travers de deux niveaux distincts. Premièrement, au travers du principe de « liaisons vertes d’agglomération » développé dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Et deuxièmement, par l’intermédiaire d’une dynamique générale de reconfiguration des fondements de la politique d’espaces publics qui a participé à la renommée de l’agglomération au cours des années 1990 et 2000 (Tsiomis, Ziegler, 2007). Cette reconfiguration s’est notamment caractérisée par une recherche nouvelle de « linéarité » après une période plus globalement focalisée sur des interventions inscrites dans le registre du « ponctuel » (les places) et du « surfacique » (les parcs) (Agence d’urbanisme pour le développement de l’agglomération lyonnaise, 2011). À ce titre le très médiatisé aménagement des berges de Rhône (2007) semble pouvoir constituer une sorte de « prototype » autant qu’un acte fondateur de ces nouvelles orientations, aux effets également tangibles en matière d’aménagements viaires (voir notamment : FNAU, 2014).

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

Figure 1. Schéma hypothétique d'une alternative à la hiérarchisation viaire contemporaine



Légende : 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 ».

Auteur : Benoît Romeyer

stratégique de transport. Côté londonien, notre choix s'est ainsi porté sur le projet d'*High Street 2012*, conçu pour offrir une liaison plus qualitative entre le cœur économique de La City et l'éphémère centralité olympique représentée par Stratford dans la perspective des Jeux Olympiques de 2012. Côté lyonnais, notre intérêt s'est pour sa part concentré sur le projet de la rue Garibaldi en tant que future liaison verte entre deux parcs d'agglomération, le parc de la Tête d'Or et le tout récent parc Sergent Blandan.

Il ne s'agira pas de prétendre à l'exhaustivité de l'analyse de ces projets dans toutes leurs dimensions et facettes mais bien d'ouvrir à l'identification d'un ensemble d'éléments qui ont pu apparaître comme indicateurs d'enjeux, tensions et potentialités pouvant être actuellement associés à la question du réaménagement des rues artérielles dans ces deux villes. Nous avons pour cela choisi de nous appuyer sur une grille d'analyse *ad hoc* structurée autour des différentes formes de « liens urbains » dont les projets visant à la transformation effective de ces rues artérielles ambitionnent de se faire les vecteurs (Romeyer, 2014). Articulée autour de quatre entrées principales, celle-ci nous a paru pouvoir permettre de couvrir de manière relativement transversale l'ensemble du champ des ambitions programmatiques et projectuelles pouvant être associées à ces deux réaménagements :

- les liens physiques que les rues apportent entre les lieux et quartiers desservis et traversés ;
- les liens de nature auxquels celles-ci peuvent ouvrir par leur capacité à intégrer la présence de « non-humains » comme la flore ou la faune dans leur fonctionnement ;

- les liens socio-économiques dont elles se font le support au travers de diverses formes de « vivre-ensemble » ainsi que des différentes formes d'économies et de valeurs, tant marchandes que résidentielles, qu'elles accueillent ;
- les liens symboliques et culturels renvoyant à la manière dont ces axes peuvent contribuer à la génération d'identités et de représentations, à l'interface entre « images » et « imaginaires ».

D'un point de vue méthodologique, l'analyse proposée de ces deux projets s'appuie sur 27 entretiens de type semi-directifs (12 pour *High Street 2012* et 15 pour le projet de la rue Garibaldi), réalisés entre janvier 2013 et janvier 2016 auprès d'experts, d'universitaires et d'acteurs (tant du côté de la maîtrise d'ouvrage que de la maîtrise d'œuvre) de ces deux projets, pour une part remobilisés ici (Figure 2), ainsi que sur différentes sources documentaires : documents de planification, documents de communication, articles de presse généraliste et spécialisée, documents de projet développés par les acteurs de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre et en vue de sa conception et/ou son exécution.

UN RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE GARIBALDI ENTRE AMORCE D'UNE REQUALIFICATION DU QUARTIER DE LA PART-DIEU ET MISE EN RÉSEAU DES PARCS URBAINS LYONNAIS

Ancienne limite de la ville et à cheval sur trois arrondissements distincts (6^e, 3^e et 7^e), la rue Garibaldi est l'un des axes majeurs des quartiers de la rive gauche du Rhône, qu'elle traverse sur

Figure 2. Tableau récapitulatif des différents entretiens mobilisés dans l'article

Terrain	Conditions de passation	Fonctions exercées au moment de l'entretien	Rôle par rapport au projet	Date de l'entretien
Londres	Dans un café	Chef de projet pour <i>Design for London / Greater London Authority</i>	Maîtrise d'ouvrage	23/01/2013
Londres	A son bureau	Architecte-Concepteur	Maîtrise d'œuvre	29/10/2013
Lyon	Sur site / à la terrasse d'un café	Paysagiste-Concepteur	Maîtrise d'œuvre	09/07/2014
Lyon	A son bureau	Architecte-Concepteur	Maîtrise d'œuvre	09/07/2014
Lyon	A son bureau	Chef de projet à la Direction de la voirie du Grand Lyon	Maîtrise d'ouvrage	02/07/2015

Auteur : Benoît Romeyer.

presque 4 km de long, reliant le parc de la Tête d'Or au nord à l'avenue Berthelot au sud. Une telle situation au sein d'un site d'extension de la ville médiévale associée à cet important linéaire qui fait d'elle l'une des plus longues rues de Lyon, implique assez logiquement son inscription dans des tissus urbains d'époques et d'inspirations diverses. Au classicisme et à la régularité de la trame Morand au nord, se succèdent dans sa partie médiane les « super-îlots » hérités de l'aménagement du centre tertiaire de la Part-Dieu ainsi que des maillages plus composites et irréguliers dans sa partie sud.

Au fil du temps et par l'intermédiaire d'élargissements et de réaménagements successifs, la rue Garibaldi s'est néanmoins progressivement affirmée comme un, si ce n'est le principal axe nord/sud de déplacement des quartiers de la rive gauche du Rhône (Gardon, 2007). L'affirmation de ce caractère circulaire, qui a par la suite fortement marqué les représentations associées à cet axe dans l'imaginaire collectif « grand-lyonnais », remonte en grande partie aux importantes transformations qu'il a connues suite à l'implantation du centre tertiaire de la Part-Dieu dans les années 1960-1970. Cet axe que Charles Delfante ambitionnait de voir à terme devenir les futurs « Champs-Élysées de Lyon » (Delfante, 2009, p. 110) a bel et bien été profondément transformé au début des années 1970, mais dans une optique finalement assez peu conforme à ses ambitions initiales. En vue de favoriser une circulation automobile rapide ainsi que sa connexion avec les infrastructures autoroutières environnantes, celle-ci avait alors fait l'objet d'un important remaniement, marqué par le creusement de trois trémies souterraines dédiées à la circulation automobile ainsi que par l'édification d'une succession de passerelles piétonnes visant à en faciliter la traversée en même temps que l'accès à la dalle de la Part-Dieu.

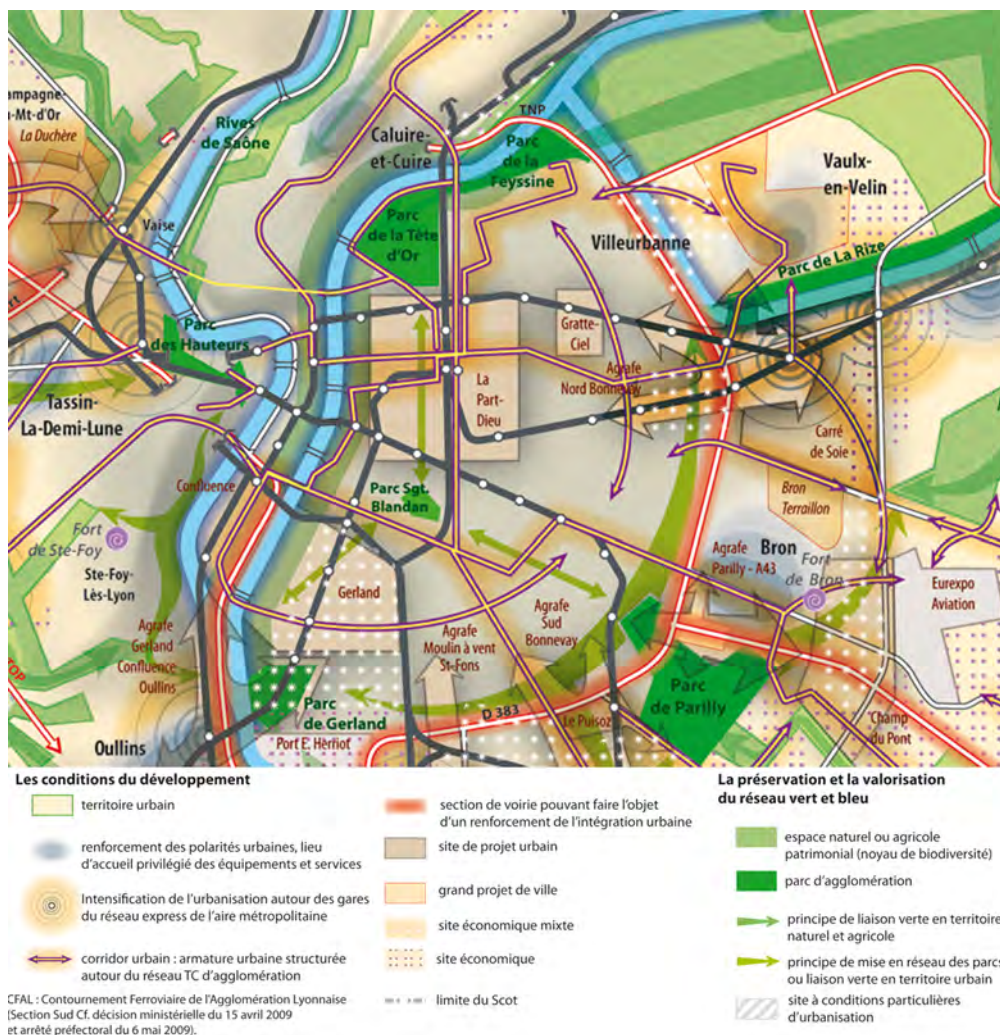
Si la perspective d'une transformation de la rue Garibaldi au niveau du secteur de la Part-Dieu apparaît ainsi présente de longue date dans l'esprit de certaines figures de l'urbanisme lyonnais, sa concrétisation a néanmoins attendu le second mandat de Gérard Collomb à la tête de la mairie de Lyon et du Grand Lyon (aujourd'hui Métropole de Lyon) pour devenir pleinement effective. Ce dernier avait en effet fait du réaménagement de cette rue un engagement fort de sa campagne de réélection, au même titre d'ailleurs que celui du quartier de la Part-Dieu qui la borde et faisant lui aussi actuellement l'objet d'un grand projet de renouvellement urbain : le « Projet urbain Lyon Part-Dieu », amorcé de manière presque concomitante

au projet Garibaldi. L'amorce parallèle de ce projet visant à changer le fonctionnement en même temps que l'image d'une rue conçue pour favoriser l'accessibilité automobile de la Part-Dieu à une réflexion plus générale sur le devenir de ce quartier fait écho aux propos de Charles Delfante pour qui les « destins urbanistiques » associés à ces deux entités demeuraient d'une certaine manière liés.

On peut par ailleurs également noter que le projet urbain de la Part-Dieu ne constitue pas le seul projet urbanistique d'ampleur à être mis en lien avec ce réaménagement de la rue. Est aussi évoqué celui du parc urbain Sergent Blandan, dont la première ouverture au public a été faite en 2013, et que le projet Garibaldi ambitionne de relier au parc de la Tête d'Or par l'intermédiaire d'un aménagement paysager ouvrant à la constitution d'une véritable « coulée verte ». Une visée venant traduire spatialement la stratégie plus globale exprimée dans le SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise de constitution de « liaisons vertes » à l'échelle de l'agglomération par une « mise en réseaux des parcs » (Figure 3). L'aménagement de la rue Garibaldi constitue donc aussi un second maillon dans la création d'une trame verte urbaine au cœur de la ville de Lyon suite à l'aménagement des Berges de Rhône ; le troisième étant la « coulée verte » qui connectera le Parc Sergent Blandan au Parc de Gerland en traversant le quartier lyonnais du même nom (2).

Sur la base d'un programme d'aménagement terminé en décembre 2009, et vu par certains comme à la fois « dense mais laissant d'importantes marges de manœuvre aux concepteurs » (entretien avec un chef de projet du Grand Lyon sur Garibaldi), le projet de réaménagement de la rue Garibaldi ne porte pas sur l'intégralité de son linéaire, mais sur une section d'une longueur totale de 2,6 km allant de la rue Vauban au nord de la Part-Dieu jusqu'à l'extrémité sud de la rue à son débouché avec l'avenue Berthelot. La section nord déjà réaménagée dans les années 1990 apparaît ainsi exclue du périmètre de projet, lui-même décomposé en trois sous-périmètres renvoyant à autant de phases distinctes. Ce programme inclut par ailleurs la prise en compte d'un certain nombre d'espaces publics qualifiés de « connexes » à la rue du fait de leur proximité quasi immédiate avec celle-ci : le parvis des Halles de Lyon, le parvis de la tour *Incity*, le parvis de l'Auditorium/place Charles de Gaulle, la place des Martyrs de la Résistance, la place Stalingrad et l'accès au futur parc Sergent Blandan (Figure 4). Le programme d'aménagement qui leur est associé renvoie à une répartition complexe entre tranches fermes et tranches conditionnelles de

Figure 3. Extrait de la carte de cohérence territoriale du SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise



Légende : Extrait de la carte de cohérence territoriale résumant les grandes orientations du SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise pour les quartiers de la rive gauche du Rhône, d'où ressort le principe de mise en réseau par des « liaisons vertes » des grands parcs urbains de la rive gauche du Rhône : parc de la Tête d'Or, parc Sert Blandan, parc de Gerland.

Source : Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010. [En ligne] (consulté le 16 mars 2017) Disponible à l'adresse : <https://www.scot-agglolyon.fr/wp-content/uploads/2017/02/carte-coherence-territoriale.pdf>

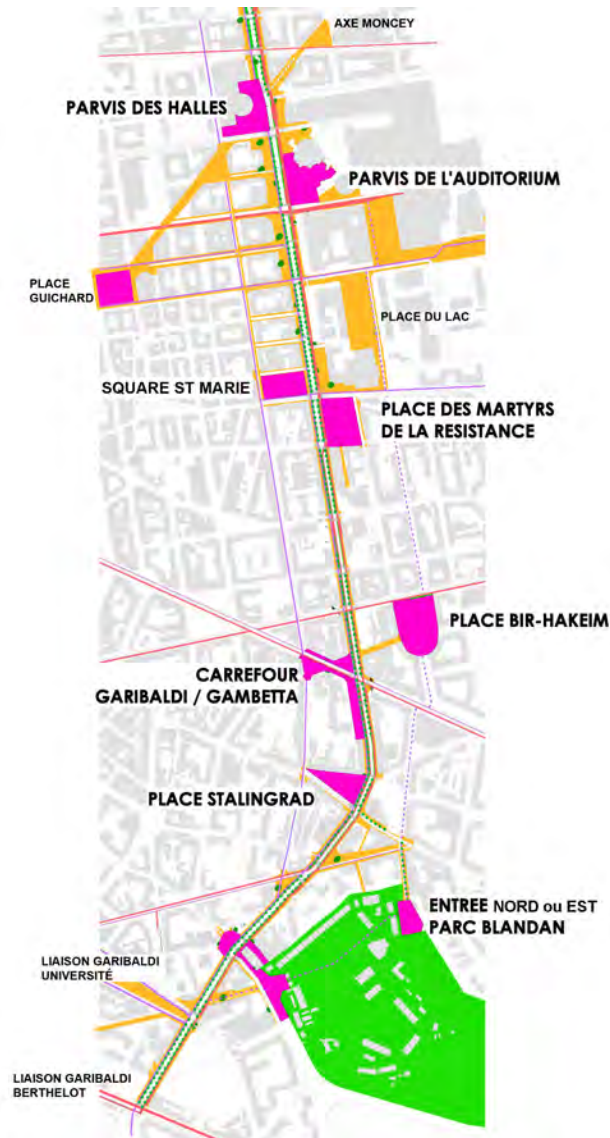
prestations d'études, de conceptions et de travaux dont la philosophie générale est que leur mise en œuvre soit concordante avec la position de ces espaces publics par rapport aux trois sous-périmètres évoqués.

C'est sur cette base et par le biais d'une procédure de type appel d'offres restreint qu'a été retenu un groupement d'agences de conception urbaine et de bureaux d'études ayant pour mandataire le paysagiste-urbaniste Alain Marguerit. Ce

dernier, parfois présenté comme « appartenant au vivier des concepteurs des espaces publics du Grand Lyon » (Toussaint, Zimmermann, 2001, p. 233), a ainsi participé à la conception de nombreux projets d'espaces publics et projets urbains au sein de l'agglomération lyonnaise depuis le début des années 1990.

Dans l'attente de la livraison de la seconde phase programmée pour fin 2017, un premier tronçon de 800 mètres de la rue

Figure 4. La rue Garibaldi et ses espaces publics « majeurs » dont une partie a été incluse au projet de réaménagement



Source : Atelier A/S Marguerit, 2014, p. 4.

Garibaldi compris entre les rues Vauban et du Docteur Bouchut a été inauguré en février 2014, soit environ un mois avant les élections municipales. Parmi les autres aménagements inclus dans la tranche ferme de cette première phase du projet, notons aussi la réalisation du nouveau parvis des Halles de Lyon dont l'inauguration n'a eu lieu que fin 2016, pour des raisons de

coordination avec le chantier de la tour Incity. La reconfiguration de la place Charles de Gaulle (ou place de l'Auditorium), située au droit de la rue Garibaldi et doublement incluse au périmètre de maîtrise d'œuvre du projet Garibaldi et au périmètre opérationnel du projet urbain Lyon Part-Dieu, demeure pour sa part en attente d'un arbitrage entre les deux visions et partis pris assez nettement différenciés développés pour celle-ci.

Aux dires de différents acteurs, le calendrier politique a en effet eu une influence forte sur le phasage de mise en œuvre du projet ainsi que sur son organisation même, contraint par des délais de livraison tendus. En ce qui concerne maintenant la poursuite de la mise en œuvre de ce projet vers le sud, les travaux pour la deuxième phase ont été lancés en mai 2016 en vue d'une mise en service prévue fin 2017. La donne économique ayant sensiblement évolué depuis le lancement de ce projet, dont le coût total avait été initialement estimé à 67 millions d'euros (dont autour de 30 millions d'euros pour la seule première phase), cette seconde phase s'est ainsi vue réinterrogée dans une nouvelle optique d'« optimisation des coûts » (entretien avec un chef de projet du Grand Lyon sur Garibaldi). De tels éléments de cadrage, tant temporels que financiers ne semblent en revanche pas encore avoir été arrêtés pour ce qui est de la troisième et dernière phase de ce projet, toujours d'actualité à notre connaissance, mais impliquant quoi qu'il en soit le lancement de nouveaux marchés de maîtrise d'œuvre.

HIGH STREET 2012, OU COMMENT FAIRE D'UN AXE COMPOSITE ET PEU LISIBLE UN VECTEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LE CHANGEMENT D'IMAGE DES QUARTIERS DE L'EST LONDONNIEN DANS LA PERSPECTIVE DES JEUX OLYMPIQUES DE 2012

Au cours de l'été 2012 et pour la troisième fois de son histoire, Londres a été la ville-hôte du « méga-événement » sportif constitué par les Jeux Olympiques d'été. Si son organisation a nécessairement eu des répercussions sur l'ensemble de la ville, les installations nouvelles directement induites par celui-ci – le site olympique à proprement parler – se sont principalement concentrées dans le *borough* de Newham dans l'est londonien, et plus précisément dans le secteur de Stratford. Ce dernier, correspondant à un important nœud de transport ferré et à un secteur industriel en déclin doublement classé en tant que « zone d'opportunité » et « centre métropolitain » au *London Plan*, est ainsi devenu un territoire en proie à d'importantes dynamiques de renouvellement urbain, fortement accélérées par la perspec-

tive olympique (Appert, 2012). Plus précisément, celui-ci est le fruit d'une volonté initiale du *borough* de Tower Hamlets qui, bien que voisin de celui de Newham où se sont concentrés les Jeux, n'avait pas vocation à accueillir d'événements olympiques majeurs. Tower Hamlets a alors souhaité faire de l'axe routier A11/A118 reliant le cœur financier de la *City* à Stratford un site olympique à part entière, en s'appuyant sur le fait que le dossier initial de candidature déposé par Londres prévoyait que l'arrivée du marathon se fasse dans le nouveau stade Olympique de Stratford après avoir traversé cet axe. Newham s'est par la suite associé à cette initiative, permettant d'assurer la continuité de l'itinéraire ainsi esquissé entre le Londres « historique » représenté par la *City* et le futur Londres « olympique » de Stratford que ce linéaire de six kilomètres de long permet de relier. Ce projet a reçu le soutien de différentes institutions telles que Transport for London (TfL), Design for London, la London Thames Gateway Development Corporation alors en charge du développement du corridor d'urbanisation est de Londres, ou encore English Heritage, organisme dédié aux questions de patrimoine, qui ont représenté les principaux partenaires de ce projet, que ce soit par leur appui logistique et technique ou par leur participation financière.

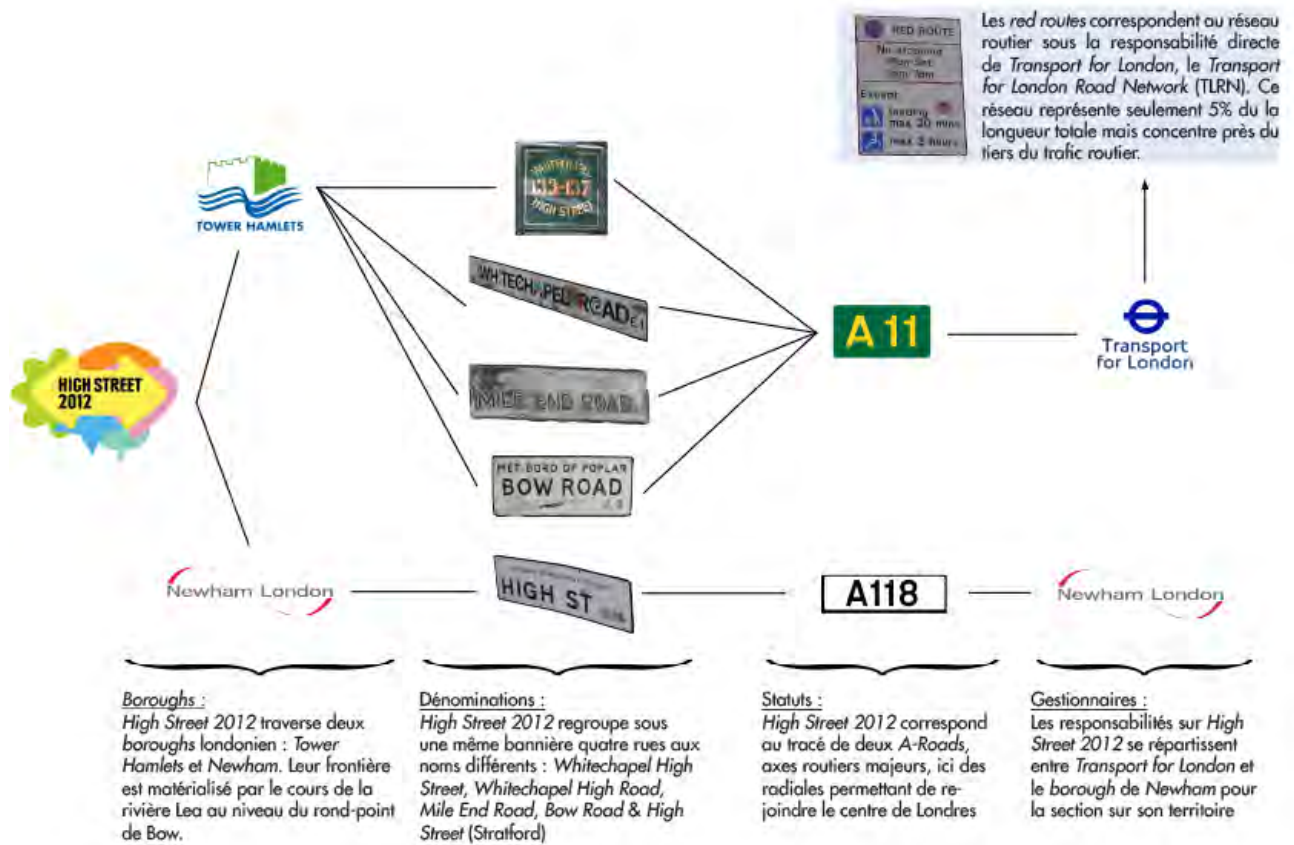
Toutefois, si la genèse du projet *High Street 2012* (que nous désignerons dorénavant par le diminutif *HS2012*) apparaît ainsi fortement liée à la perspective des Jeux Olympiques – son premier patronyme a d'ailleurs été celui d'"Olympic boulevard" –, son ambition initiale de s'appuyer sur le statut de cet axe en tant que « dernière ligne droite » du tracé du marathon n'en a pas moins été contrariée au profit d'une réorientation de son tracé vers les quartiers plus centraux. Sans pour autant avoir remis en cause les fondements du projet, cet épisode demeure révélateur des représentations plutôt dépréciatives que ces quartiers de l'est londonien continuent à générer.

HS2012 porte sur le traitement d'une séquence de 6 km de l'un des couloirs structurants de la croissance urbaine londonienne, correspondant au tracé de la route romaine reliant Londres à Colchester, première capitale de la province romaine de Bretagne. C'est aujourd'hui un axe routier (A11/A118) identifié par TfL en tant que *red route* et à ce titre considéré comme stratégique pour l'écoulement des flux automobiles. Il traverse de nombreux quartiers de l'*East End* londonien, secteur historiquement ouvrier et populaire de Londres qui, en lien avec son double statut de secteur de frange tant urbaine qu'arrière-portuaire, se caractérise par ses diversités, lisibles à plusieurs

niveaux. Diversité de populations d'abord, renvoyant à la vocation historique de ces quartiers en tant que lieu d'accueil de tout un ensemble de minorités : juifs et huguenots lorsque ceux-ci étaient persécutés et plus récemment, une immigration de type post-coloniale, en provenance notamment d'Asie du sud (Inde, Pakistan puis Bangladesh). Diversité de formes urbaines ensuite, par les architectures et les tissus d'inspirations et d'époques variées qui s'y côtoient, donnant à l'ensemble un aspect parfois un peu « patchwork ». Diversité de quartiers enfin, généralement issus d'anciens hameaux, chacun possédant des ambiances et des identités relativement bien différenciées, et dont la présence demeure perceptible, notamment au travers des différents noms successivement pris par cette voie au long de la portion considérée. Le projet d'*HS2012*, avec sa dénomination à portée archétypale, permet ainsi de les unifier symboliquement sous une même bannière (Figure 5). Mais la dualité existant dans les appellations de cet axe (*A11/A118* et *Road-High Street*) témoigne aussi de la dualité de ses vocations, à la fois axe routier majeur à l'échelle métropolitaine et support d'une vie de quartier relativement intense par endroits.

Si ce projet d'*HS2012* a donc eu vocation à constituer un lien symbolique fort entre le Londres « historique » et le Londres « olympique », il s'est aussi agi pour ses initiateurs de s'appuyer sur celui-ci pour faire profiter des opportunités offertes par l'organisation de ce grand événement sportif planétaire les quartiers de l'*East End*, et pour certains actuellement sujets à de fortes évolutions démographiques, voire à d'intenses dynamiques de renouvellement urbain comme dans les franges de la *City* ou dans le secteur de Stratford (Carmona, Matos Wunderlich, 2012, p. 55). En vue de favoriser l'émergence d'une ambition partagée pour cet axe certes continu mais aux identités et aux profils – tant « en travers » que « socio-économiques » – variés, le choix a d'emblée été fait de plus considérer *HS2012* comme un canevas capable d'intégrer différentes actions ou initiatives que comme un projet global et auto-suffisant. En grande partie dévolu à l'agence pluridisciplinaire Fluid, l'enjeu du développement d'une véritable vision rassembleuse a ainsi occupé une place centrale dans la conduite d'*HS2012*. Cette phase de préfiguration préalable au lancement des marchés de conception à proprement parler a ainsi constitué une étape de projet à part entière, débouchant sur la rédaction de plusieurs études et volumes inscrits dans le cadre d'un document *ad hoc* intitulé *Vision Study*, publié en 2008, et dont le rapport principal débute par l'expression d'une ambition affirmée pour cet axe :

Figure 5. Schéma explicatif des différentes entités et toponymies associées au projet d'High Street 2012



Auteur : Benoit Romeyer.

“The vision for High Street 2012 is to create a world-class and thriving “High Street” where there is a balance between pedestrians and road uses, where people and places are connected, where locals, visitors and tourists want to be and where there is a sense of well-being, community and history” (Fluid, 2009, p. 4).

Au-delà de ces éléments de contexte, les réalisations d'HS2012 se sont étalées de mai 2008 à mars 2013, soit quelques mois après la fin des Jeux Olympiques, bien que la grande majorité des initiatives lancées dans ce cadre aient été achevées avant ceux-ci. Ces différentes opérations peuvent néanmoins être subdivisées en deux groupes distincts suivant qu'elles relèvent de sous-projets que l'on pourrait qualifier de plutôt « matériels » ou d'un registre plus « culturel ». Par

ailleurs et comme l'explique le référent de ce projet pour le compte de Design for London :

“Because the initial founding was coming from the regeneration agency rather than through the highway department, there needed to be a focus both on the highways elements of it but also the effects that any investment might have on the places themselves” (entretien avec un chef de projet de Tower Hamlets sur HS2012).

Vingt projets de la première catégorie et vingt et un de la seconde ont ainsi été développés, pour un budget global d'environ 45 millions de Livres. Il convient toutefois de noter que parmi ces opérations ainsi labellisées « HS2012 » figurent un nombre non négligeable de « coups-partis », projets préexistants dont l'intégration au sein de cet ensemble agrégateur a

participé, au moins marginalement, à influencer sur leur contenu et leurs modalités de mise en œuvre.

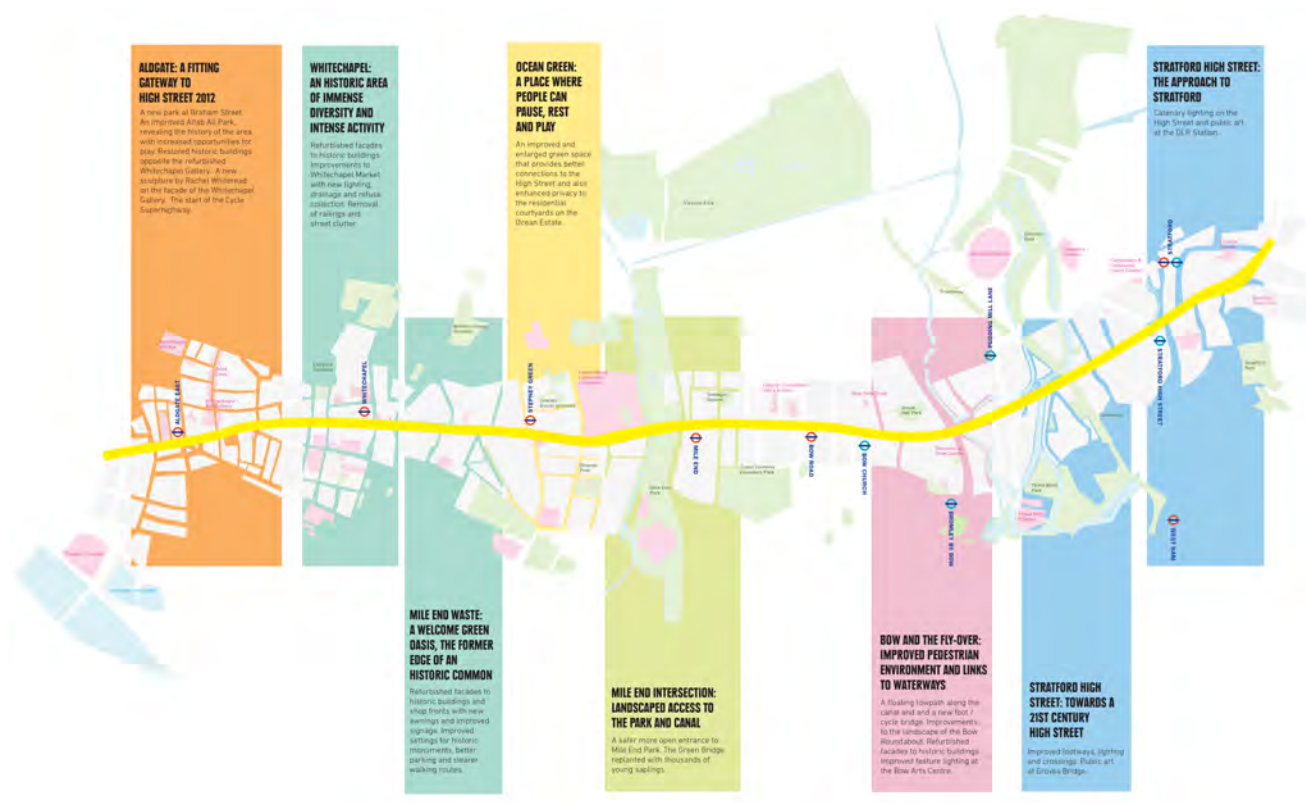
Projet issu des possibilités offertes par la perspective des Jeux Olympiques, au travers d'une remise en valeur de l'axe fort reliant le site olympique à l'hypercentre de Londres, *HS2012* a visé à donner un coup de projecteur sur les quartiers de l'*East End* londonien qu'il traverse, par l'amélioration de l'environnement quotidien de leurs habitants ainsi que la révélation de leurs richesses patrimoniales et identitaires (Figure 6). Cette opération a ainsi donné lieu à une série de marchés de maîtrise d'œuvre localisés et menés par différentes agences (3), d'initiatives socio-culturelles ainsi que de démarches d'aménagement transversales à l'ensemble de l'axe, parfois assez finement entremêlées (Awofolaju, Harper, 2013). Leurs nombreuses articulations constituent à ce titre l'une des principales spécificités d'*HS2012*.

Cette contextualisation de nos deux cas d'études effectuée, il s'agira maintenant de présenter les résultats obtenus à l'issue de la mise en regard des positionnements de ces deux projets au prisme des quatre typologies de liens urbains évoquées précédemment. Leur restitution débutera par l'entrée afférente aux « liens physiques » en tant que dimension constitutive des rues artérielles, et sur laquelle un accent particulier sera donc mis.

UNE MISE EN REGARD PAR « LIENS URBAINS » RÉVÉLANT DES LOGIQUES D'ACTION ET DES PARTIS PRIS D'AMÉNAGEMENT DISTINCTS

La mise en regard opérée au prisme de l'entrée par les liens physiques a révélé que ces deux projets renvoient à des positionnements relativement contrastés de ce point de vue. Ceux-ci peuvent par ailleurs plus largement apparaître comme assez fortement corrélés à la situation de nos terrains d'études à

Figure 6. Cartographie des différents secteurs de projets d'High Street 2012

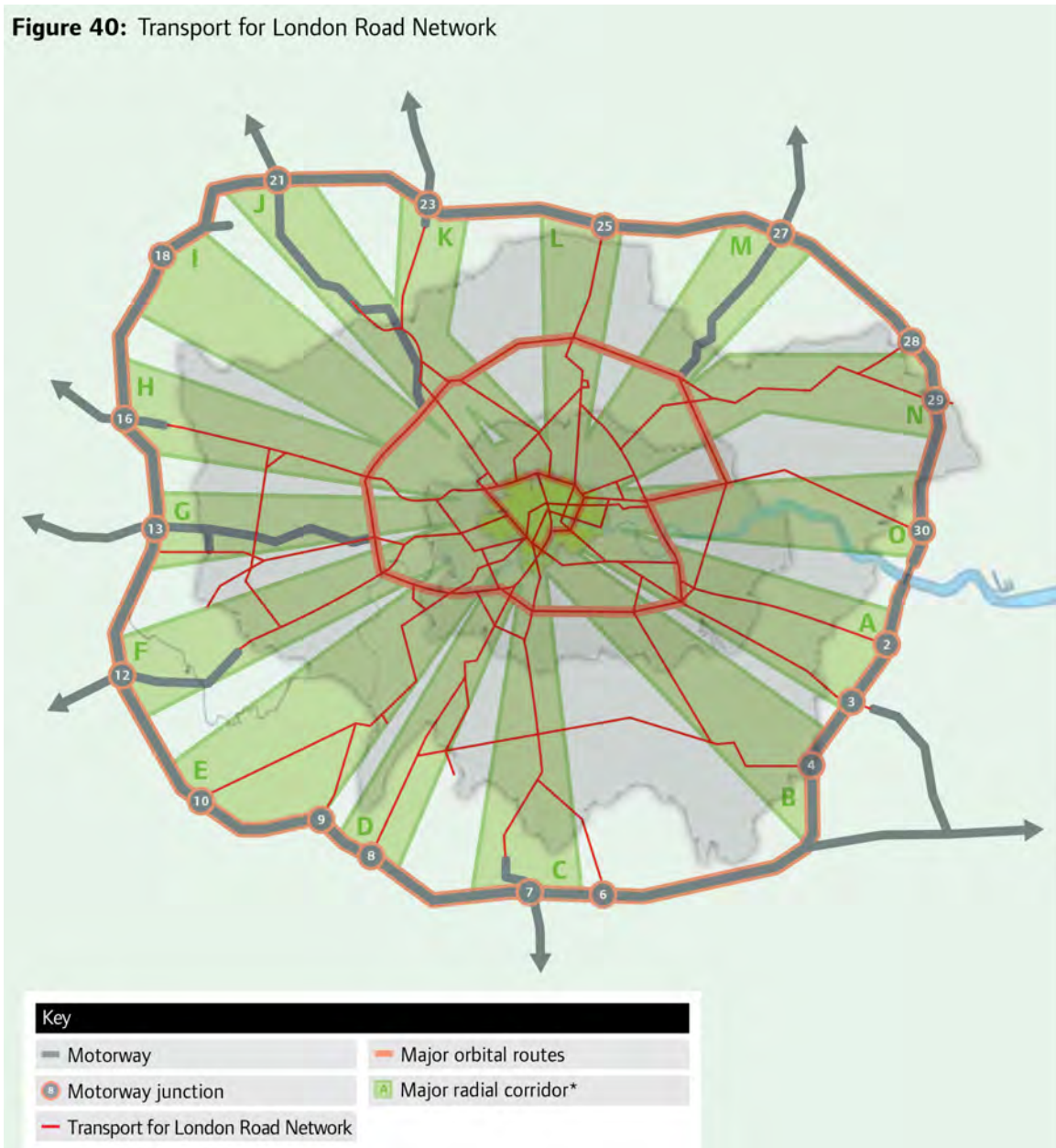


Source : Awofolaju et Harper, 2013, p. 35.

l'intérieur de leurs réseaux viaires respectifs. La transposition à ces deux villes de la grille de lecture offerte par le modèle générique d'organisation des déplacements urbains identifié par Hernandez (2003) (4), fait en effet ressortir :

– d'un côté, un axe stratégique de connexion entre deux anneaux, *HS2012*, jouant plus largement un rôle de pénétrante intégrée à un réseau considéré comme stratégique à l'échelle de l'agglomération (Figure 7),

Figure 7. Représentation du réseau de transport routier londonien issu du document stratégique d'organisation des transports urbains *Mayor's transport strategy*

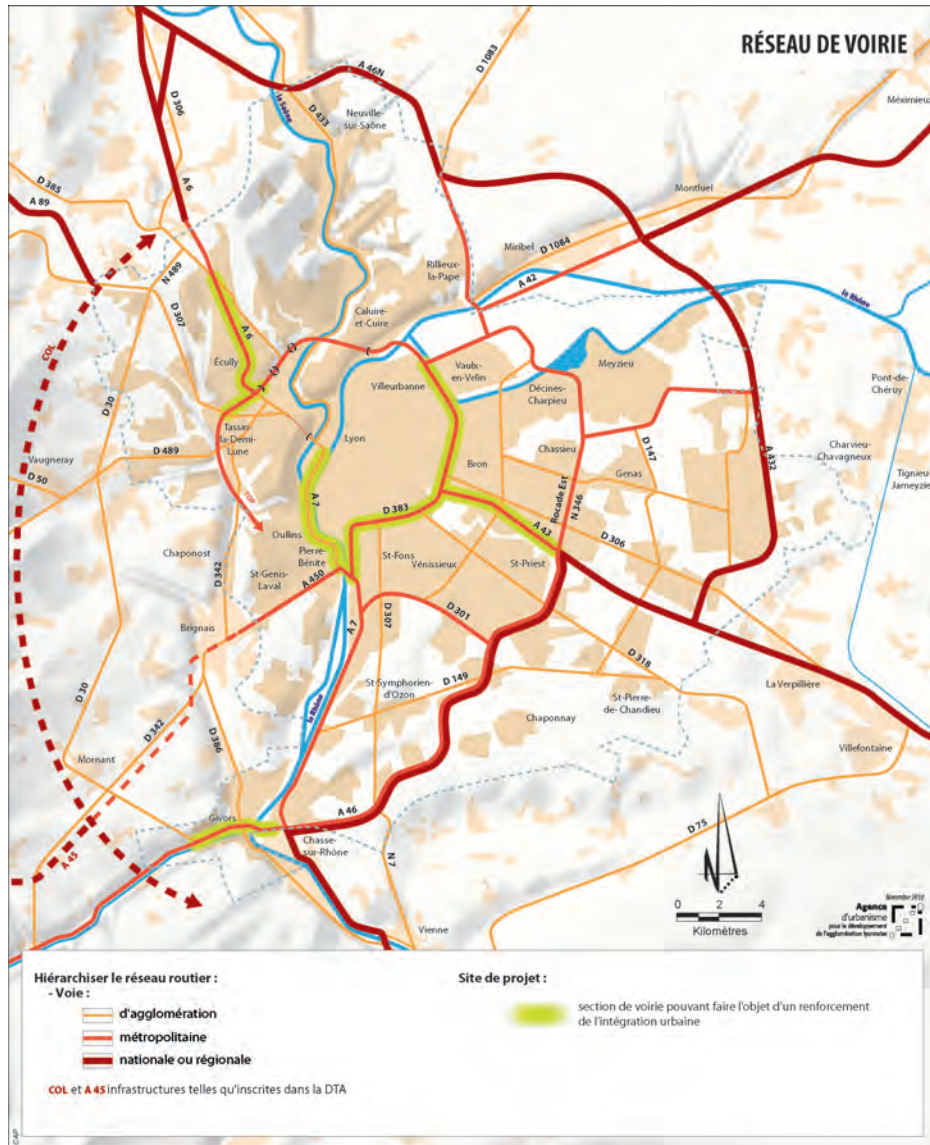


Source : *Mayor of London, 2010, p. 152.*

– de l’autre, une voie au rôle et au positionnement plus flou, la rue Garibaldi à cheval entre deux anneaux, et sans fonction stratégique lisible *a priori* (Figure 8).

Ces brefs éléments de cadrage sur leur situation à la fois réelle et projetée au sein d’un modèle théorique « idéal » d’organisation du réseau viaire exposés, leur positionnement en

Figure 8. Carte du réseau de voirie extraite du SCoT de l’agglomération lyonnaise



Légende : Le réseau routier principal lyonnais apparaît caractérisé par une relative dissymétrie entre ses versants est et ouest. Deux des projets d’infrastructures figurés dans cette carte extraite du SCoT 2030 de l’agglomération lyonnaise (contournement ouest lyonnais (COL) et tronçon ouest du périphérique (TOP)), apparaissent comme des projets de bouclage de rocade visant à réduire ce déséquilibre historique lié à la topographie du site.

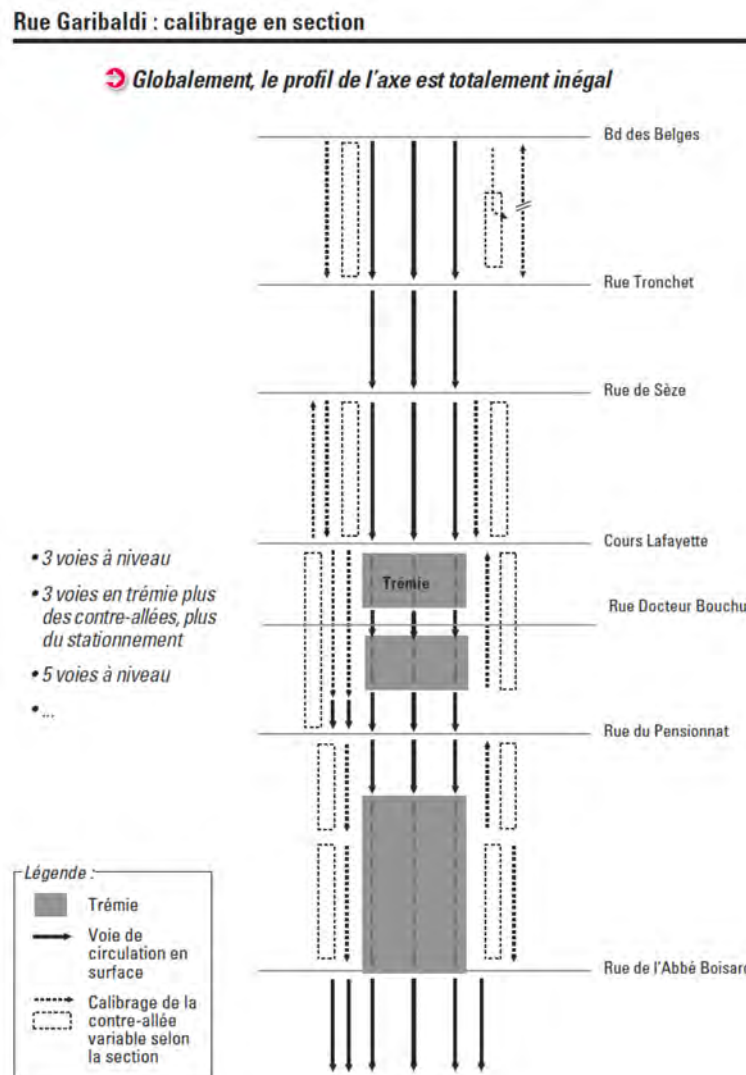
Source : Syndicat mixte d’études et de programmation de l’agglomération lyonnaise et Agence d’urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 2010. [En ligne] (consulté le 16 mars 2017) Disponible à l’adresse : <https://www.scot-agglolyon.fr/wp-content/uploads/2017/02/reseau-de-voiries.pdf>

matière de développement de liens « physiques » sera abordé en trois temps, et suivant les trois grandes directions à partir desquelles ces liens tendent à s'opérer : le long, de part et d'autre, et enfin au sein des différents espaces de la rue elle-même, au travers de l'enjeu de la « halte » (Brès, 2006) automobile.

Dans le cas de la rue Garibaldi, la transformation substantielle des usages en matière de transports et déplacements s'est d'emblée retrouvée mise au cœur des débats afférents au projet. L'inadéquation qu'il pouvait y avoir entre les

représentations générées par l'aménagement de cet axe et ses usages circulatoires réels y a en particulier été très fortement mise en avant. Les études menées ont montré que ces derniers renvoyaient plutôt à un trafic qualifié de « cabotage », c'est-à-dire de courte distance et supposé plus facilement substituable par d'autres modes de transports doux ou collectifs, par opposition à un autre trafic, dit « de transit », et aux origines et destinations plus éloignées. Bien qu'assez irrégulier sur sa longueur (Figure 9), l'aménagement initial de la rue se révélait marqué

Figure 9. Représentation schématique des différents types de profils en travers se succédant le long de la rue Garibaldi afin de mettre en avant son caractère hétérogène



Source : Communauté urbaine du Grand Lyon, 2009, p. 7.

par des ouvrages techniques et de génie civil telles les trémies, clairement favorables à ce second type de trafic. Cette volonté de transformer cet « axe traversant » en un axe plus « distributif » (entretien avec un paysagiste-concepteur sur Garibaldi) a notamment pu bénéficier des résultats de comptages routiers démontrant que la rue Garibaldi relevait finalement plus d'un enjeu de circulation locale que véritablement métropolitain.

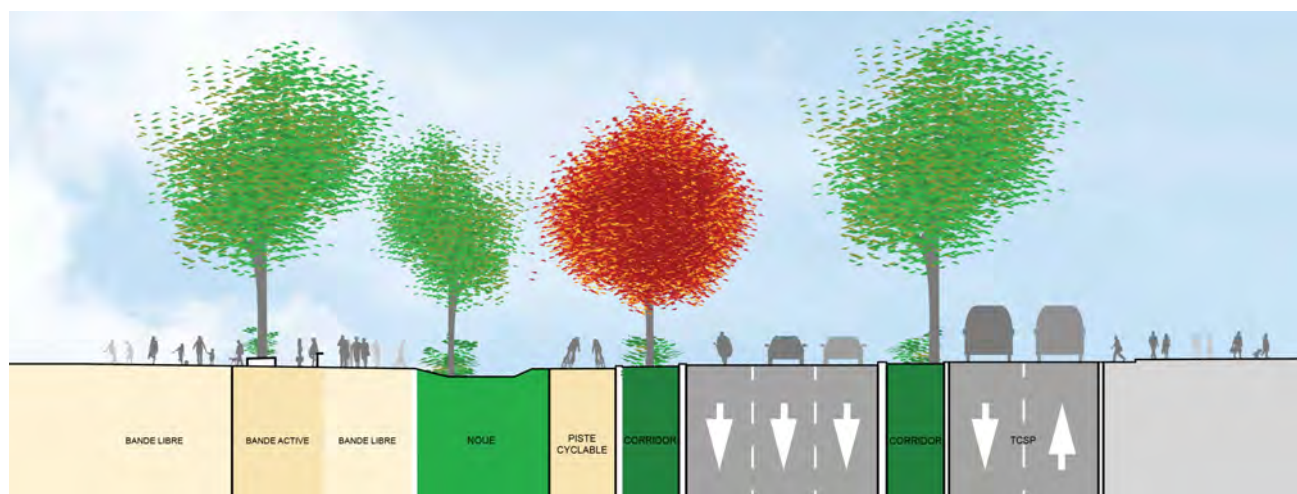
En plus du comblement déjà évoqué des deux trémies les plus au nord (5) en vue de remettre à plat la rue et ses carrefours, son profil en travers a été aussi profondément transformé afin de rééquilibrer la place accordée aux différents usagers de cet axe, et en particulier la place accordée aux modes de déplacements doux et collectifs. De fait, le nouveau profil en travers développé pour la rue Garibaldi incorpore de plus larges espaces dédiés à ces différents modes de déplacements, auxquels est affecté un couloir de circulation spécifique (élargissement des trottoirs existants mais aussi provision d'une bande cyclable et d'une voie de bus en site propre à double sens sur la première phase), pensé pour être continu tout au long du tracé réaménagé malgré les importantes variations de largeur – de 25 à 50 mètres – connues par l'axe (Figure 10).

À l'opposé et alors que l'axe d'*HS2012* peut, de par notamment son statut déjà évoqué ainsi que son rôle affirmé de pénétrante, apparaître comme relevant d'une échelle plus

stratégique pour le réseau viaire londonien, les incidences de l'aménagement sur le profil en travers et la redistribution du partage de la voirie n'ont au final été qu'assez mineures. Ainsi, les interventions sur les espaces de la circulation automobile se sont avérées relativement marginales, principalement centrées sur l'amélioration du fonctionnement et de la lisibilité de certains carrefours clés, en lien aussi avec l'implantation d'une piste cyclable continue le long de cet axe : la *Cycle Superhighway 2* (CS2), par la suite prolongée jusqu'à Stratford et dont le tracé recoupe aujourd'hui celui d'*HS2012* (Figure 11). De fait et à l'exception de cette CS2 mise en œuvre sur la portion comprise dans le *borough* de Tower Hamlets, cette appréhension « longitudinale » des liens physiques a clairement constitué une finalité moindre de ce projet d'*HS2012*.

On constate alors que les deux projets n'ont pas fait preuve des mêmes velléités de transformation des modes par lesquels ces liens physiques longitudinaux s'opèrent dans chacune de ces deux rues. S'ils apparaissent au cœur de l'action entreprise sur la rue Garibaldi, ils n'ont en revanche été que plus ponctuellement mobilisés dans le cas d'*HS2012*. Sans être toutefois en mesure de l'objectiver pleinement, tout semble en effet se passer comme si la manière dont ces entités peuvent être positionnées à l'intérieur du modèle générique transposé à leurs agglomérations respectives vient conditionner une part non

Figure 10. Profil en travers type de la première phase du projet Garibaldi



Légende : Profil en travers type de la rue Garibaldi requalifiée sur sa première phase et duquel ressort bien la volonté d'attribuer un espace de circulation dédié à chacun des principaux modes de déplacements.

Source : Communauté urbaine du Grand Lyon, 2013, p. 5.

Figure 11. La Cycle Superhighway 2 mise en œuvre le long d'HS2012 et dont les tracés se recoupent peu ou prou



Source : Transport for London, nd. [En ligne] (consulté le 16 mars 2017) Disponible à l'adresse : <http://content.tfl.gov.uk/cs2-stratford-aldgate.pdf>
 © Transport for London, Reproduced by kind permission of Transport for London.

négligeable de ce que sera leur réaménagement futur. Ainsi sur HS2012, alors que l'axe en question est d'emblée apparu comme stratégique vis-à-vis de l'accessibilité automobile au regard de sa situation au sein du réseau viarie londonien, les incidences de l'aménagement résultant sur le profil en travers de la voie, et donc sur ses capacités théoriques au niveau de l'écoulement des flux circulatoires, n'ont au final été qu'assez mineures en matière de redistribution du partage de la voirie. En revanche du côté de la rue Garibaldi, nous avons d'abord commencé par faire le constat d'un rôle structurel peu évident à définir au regard de la transposition au territoire lyonnais du modèle générique fait de pénétrantes et d'anneaux. Dans une certaine cohérence avec cette situation initiale, les marges de manœuvre mises en avant par les modèles d'évolution des trafics se sont avérées relativement importantes, ouvrant à une transformation du profil en travers nettement plus radicale.

Du point de vue de leur investissement dans la transformation des modes de liaison « longitudinaux » offerts par chacun de ces deux axes, ces deux projets se distinguent donc

assez sensiblement. Des différences de positionnement qui se retrouvent dans la manière dont a été abordée la question des déplacements « transversaux ». Et, si ces deux projets se situent en effet dans le registre relativement consensuel de la « couture », ils le font d'une manière qui semble finalement assez spécifique à chacun : la rue Garibaldi, plus dans un travail sur la rue renvoyant au registre de l'« épaisseur » et HS2012, plus dans une idée de recherche de « profondeur » (6).

Dans le premier cas, l'idée d'« épaisseur » renvoie à la volonté affichée de s'appuyer sur le réaménagement de la rue pour faciliter les connexions est/ouest entre des tissus urbains qui ne communiquaient pas ou mal jusqu'alors. La rue Garibaldi correspond en effet au point de rencontre entre deux tissus urbains d'inspirations très différentes ; entre un urbanisme de dalle et une composition de facture plus classique entre lesquels celle-ci venait constituer une véritable coupure. Visant à favoriser leur reconnexion, le projet développé a consisté en une remise à niveau des carrefours ainsi qu'en la création d'itinéraires modes doux continus de part et d'autre de la rue.

Comme nous l'a expliqué l'un de ses concepteurs, il s'est bien agi de s'appuyer sur ce réaménagement pour « donner du corps » à la rue, et ainsi « épaissir le système » (entretien avec un architecte-concepteur sur Garibaldi). De fait, ce projet a pu être à de nombreuses reprises présenté comme un « aménagement est/ouest autant que nord/sud », parti pris que l'équipe de maîtrise d'œuvre a cherché à traduire au travers de la mobilisation du concept de la « dentelle », traduisant la volonté de prolonger les tracés en provenance de la trame Morand et de la rive gauche du Rhône pour véritablement « venir chercher » le quartier de la Part-Dieu sur lesquels certains d'entre eux « achoppent » néanmoins (Figure 12). Cette recherche de continuité s'accompagne aussi pour les acteurs de ce projet d'une volonté d'acter le fait que cet axe a désormais vocation à accueillir une « plus grande diversité de modes », par opposition avec son état antérieur où « un seul mode avait toute la place » (entretien avec un paysagiste-concepteur sur Garibaldi).

Par ailleurs, et par opposition à ce que nous avons qualifié comme relevant du registre de l'« épaisseur », la manière dont la question des liens transversaux à la rue a été abordée dans le cadre du projet *HS2012* nous est apparue comme plus inscrite dans celui de la « profondeur ». Ceci dans le sens où il s'y est moins agi de travailler sur les transversalités de part et d'autre de la rue en termes de franchissement (même si *HS2012* a permis l'amélioration de nombreux carrefours et traversées piétonnes) que de travailler sur son interface avec les quartiers dont elle participe, elle aussi, à marquer la limite tant physique que symbolique. De fait, si pour l'un des acteurs rencontrés, la somme des opérations réalisées dans le cadre de ce projet n'a pas été de nature à redonner un semblant d'unité à cet axe, celles-ci ont néanmoins permis de fortement améliorer ses rapports avec les quartiers environnants (entretien avec un architecte-concepteur sur *HS2012*).

Pour achever ce bref état des recompositions des liens physiques ambitionnés par ces deux projets, il semble nécessaire de succinctement évoquer la manière dont la question des stationnements (et donc des possibilités de « halte ») y a respectivement été envisagée. Si cette entrée aurait en effet pu paraître de prime abord à même de permettre de faire le pont entre les deux premières formes de liens physiques, longitudinaux et transversaux, évoqués précédemment, nous n'avons toutefois pas été en mesure d'identifier de véritables intentions et discours portés en la matière. Cette relative absence de positionnement affiché en faveur d'un renforcement de la

Figure 12. Illustration du concept de la « dentelle » développé pour le projet de la rue Garibaldi



Source : Atelier A/S Marguerit, 2013, p. 9.

« riveraineté » (Brès, 2006) de ces deux axes se manifeste assez directement par l'absence presque totale de stationnements automobiles sur leurs rives. Celle-ci nous semble pouvoir plus largement être interprétée comme relevant d'une volonté plus générale de limiter au maximum les entraves à la fluidité de la circulation automobile. En creux, elle témoigne aussi de la prégnance que ce dernier enjeu continue à revêtir sur ces deux axes.

Concernant maintenant la place associée aux éléments « de nature » au sein de ces deux projets, en particulier en ce qui concerne les fonctions et usages attendus et vis-à-vis desquels ils ont pu y être mobilisés, des différences du même ordre existent. Pour le projet d'*HS2012*, il s'est principalement agi de révéler autant que d'améliorer une offre en « infrastructures vertes » en grande partie déjà existante et principalement conçue comme un élément participant de l'agrément et de la qualité du cadre de vie offert aux résidents de la rue ainsi qu'à ses usagers (Figure 13). Dans le cas de la rue Garibaldi cette appréhension s'est avérée à la fois plus volontariste, intégrée et complexe. L'un des concepteurs rencontrés nous ayant fait part de son approche, a ainsi indiqué ne pas avoir « seulement » cherché à travailler sur un simple « axe », mais bien

sûr la reconfiguration d'un « réseau », lui-même appréhendé en tant que « système à l'intérieur duquel se situe le vivant », vis-à-vis duquel le projet ambitionne de « créer de nouveaux équilibres au sein de la trame urbaine » (entretien avec un paysagiste-concepteur sur Garibaldi). Un second concepteur rencontré a de son côté fait part de son sentiment que la dimension véritablement innovante de ce projet se situait dans l'attention qu'il porte à la composante « écologie urbaine ». Elle s'est, selon ses mots, traduite dans l'ambition qui y a été développée de refaire quelque chose qui ne soit « pas juste joli, mais vivant », amenant à la recréation d'un véritable « écosystème », que cet interlocuteur a d'ailleurs opposé au plus historique « mono-essence haussmannien » (entretien avec un architecte-concepteur sur Garibaldi). En termes de partis pris de projet, ces intentions se sont alors traduites par un travail sur la création de continuités au travers de trois niveaux différenciés : le sous-sol, le sol et la canopée.

En plus de la dimension ornementale et récréative traditionnellement associée à l'élément naturel en milieu urbain, cet aménagement s'est aussi positionné en faveur d'un renforcement de ses rôles de potentiel corridor de biodiversité ainsi que de régulateur thermique (Figure 14). Cet aménagement

Figure 13. Mile End Waste après réaménagement



Légende : L'aménagement actuel de Mile End Waste, plus ouvert et au sein duquel la mise en valeur des éléments relatifs à l'histoire du lieu a fait l'objet d'une attention toute particulière de la part de ses concepteurs, l'agence londonienne muf architecture/art.

Auteur : Benoit Romeyer.

Figure 14. Rue Garibaldi après réaménagement



Légende : Le nouvel aménagement de la rue Garibaldi offre des espaces dont l'agrément thermique en période de fortes chaleurs n'est plus seulement assuré par l'ombrage offert par les bâtiments mais aussi désormais par la forte présence végétale autour de l'axe.

Auteur : Benoit Romeyer.

s'inscrit aussi dans le cadre d'un investissement plus général de cette agglomération dans ces deux champs que sont l'écologie urbaine et l'adaptation au réchauffement climatique. Ces deux domaines y sont très fortement montés en puissance au cours des années 2000, et apparaissent faire l'objet de dynamiques de convergence croissantes depuis lors, autour, en particulier, de la place accordée au végétal dans la ville. Outre des disparités évidentes d'un point de vue climatique, précisons par ailleurs que l'offre en espaces verts dans l'est londonien (Figure 15) est manifestement plus élevée que celle des quartiers de la rive gauche du Rhône à Lyon (Figure 16), en lien avec une tradition plus forte et ancienne en la matière côté londonien, ainsi que l'inscription de cet axe perpendiculairement au cours de la Lea River. Ceci a pu participer à ce que le projet d'*HS2012* n'affiche pas un investissement aussi marqué sur les enjeux relatifs à la biodiversité et à la mise en réseau des parcs urbains, du fait de leur plus forte présence à proximité de l'axe.

Quant à la manière dont ces deux projets se positionnent vis-à-vis de la génération ou du renforcement de nouveaux liens économiques et sociaux, nous avons pu constater un certain nombre de points communs et de différences entre ceux-ci. L'enjeu d'un renforcement du dynamisme économique de

l'axe, notamment par l'implantation de commerces de restauration relativement « qualitatifs » est ainsi apparu comme un objectif partagé par ces deux projets. Néanmoins, si cette ambition est restée du seul registre de l'« attendu » ou de l'« induit » dans le cas lyonnais, son évolution a constitué un objectif à part entière d'*HS2012* en plus d'y avoir été, à ce titre, assez finement suivie et mesurée dans le cadre d'une évaluation commanditée par Design for London. Ainsi, dans le premier cas, il s'est agi de miser sur une forme d'amélioration de l'offre existante en comptant sur les effets induits par l'aménagement et le nouvel environnement ainsi produit tandis que dans le second, l'évolution de l'offre commerciale a constitué un sujet d'attention particulier au sein de l'évaluation conduite autour de ce projet. Cette dernière a mis en avant le fait que malgré un contexte économique peu favorable, l'économie de la *high street* a plutôt bien résisté avec toutefois des évolutions plus ou moins fortes et significatives en fonction des secteurs considérés :

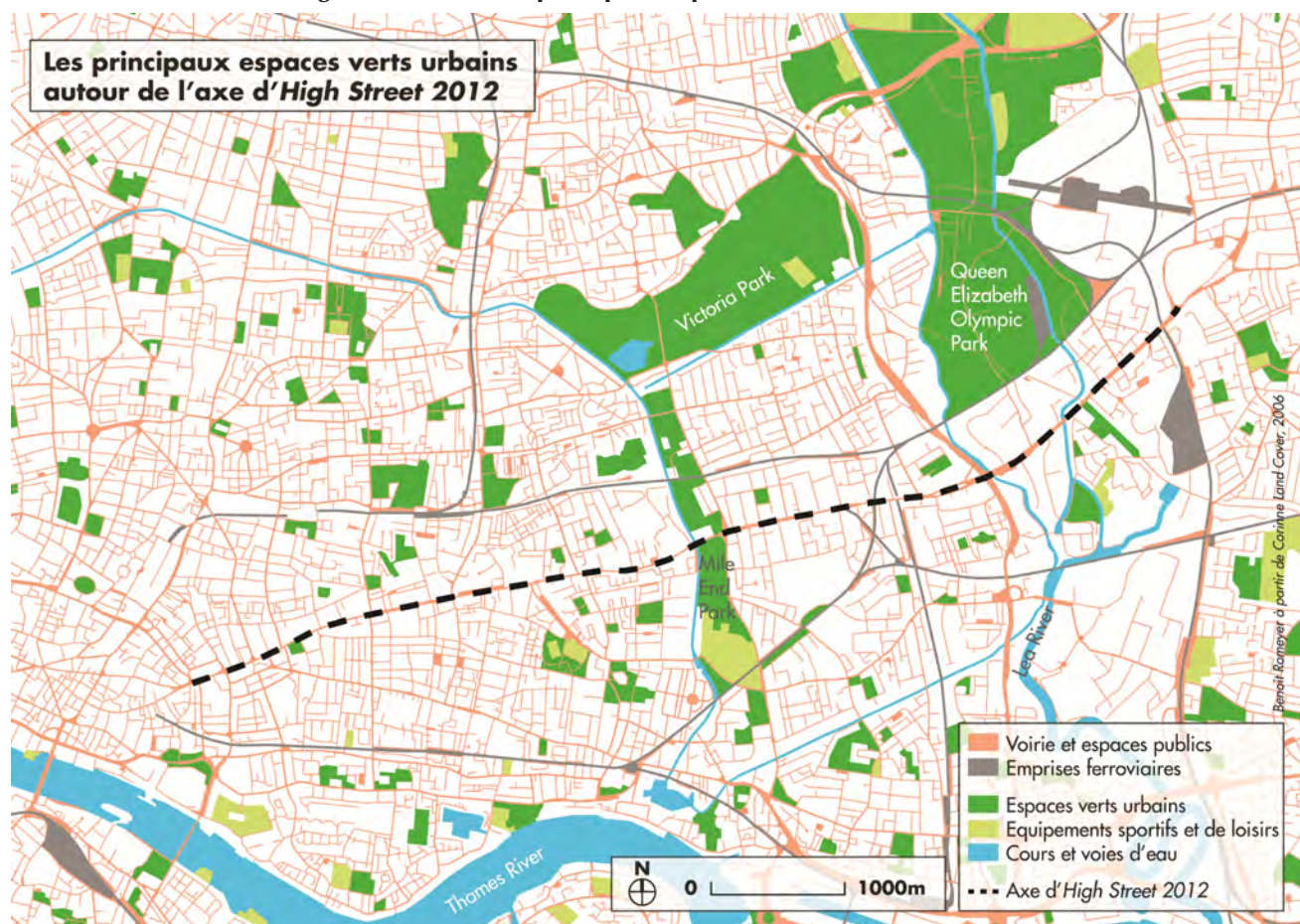
“High Street 2012 is a relatively successful high street. It has a vacancy rate below national averages, 8% compared to between 10 and 13% nationally, despite undergoing a significant process of regeneration in which retail

Figure 15. Carte des principaux espaces verts autour de la rue Garibaldi



Auteur : Benoit Romeyer à partir de données Corine Land Cover de 2006.

Figure 16. Carte des principaux espaces verts autour d'HS2012



Auteur : Benoit Romeyer à partir de données Corine Land Cover de 2006.

units were temporarily closed or subject to redevelopment initiatives. There are more retail units on the street than 5 years ago, significant levels of current construction activity and more development awaiting to happen, indicated by the number of vacant sites and recent planning approvals" (Fluid, 2013, p. 3).

Quant aux enjeux liés au développement de nouveaux usages et pratiques et pouvant renvoyer à de nouvelles formes attendues ou espérées de « vivre-ensemble » pour ces rues artérielles, les deux projets se sont principalement positionnés en faveur d'une intensification des usages des modes doux : sur la rue Garibaldi en offrant la possibilité spatiale à de nouveaux usages plus sociaux et récréatifs de se développer ; dans le cas d'HS2012 par la simple provision d'un cadre plus qualitatif et

ainsi supposé plus incitatif aux développements d'usages principalement déjà existants (bien qu'en évolution).

Par ailleurs, que ce soit pour l'un comme pour l'autre de ces projets, nous n'avons pas vraiment été en mesure d'identifier des éléments de discours renvoyant à un certain ciblage de catégories d'usages et d'usagers spécifiques ; le dénominateur commun à ce niveau entre ces deux projets se situant à nos yeux dans leurs velléités respectives de développement des usages non motorisés accueillis par ces axes. La prise en compte des populations y a aussi été menée de manière assez distincte, et notamment visible au travers des modalités de leur association au processus de projet. Cette consultation et/ou association s'est faite en optant pour le choix de procédures aussi institutionnellement conséquentes que relativement bien

balisées dans leurs contenus, et prenant pour objet principal le projet en lui-même dans le cas du réaménagement de la rue Garibaldi. Elle a pour sa part été menée de manière plus libre et ouverte dans son contenu dans le cas d'*HS2012*, en plus de s'être appuyée sur une volonté plus générale de sensibilisation à la richesse patrimoniale et historique de cet axe, renvoyant ainsi à la question des liens culturels et symboliques, où ces derniers apparaissent avoir joué un rôle clé.

Les velléités d'action sur les liens « symboliques et culturels » s'avèrent en effet dans l'ensemble plus en retrait dans le cas de la rue Garibaldi que dans celui d'*HS2012* où ces deux entrées se sont révélées être assez fortement adossées l'une à l'autre, ainsi qu'assez transversalement liées à la question de mobilisation des populations environnantes au sein du processus de projet. La dimension « symbolique » associée au projet de la rue Garibaldi a été principalement portée par son renouveau annoncé et lui-même inscrit dans une perspective de « désinsularisation » de la Part-Dieu, pour reprendre un terme revenu à différentes reprises au cours de nos entretiens. Quant à sa dimension « culturelle », bien qu'existante et intégrée à l'aménagement, le discours développé autour de celle-ci est apparu principalement porté par le projet urbain Lyon Part-Dieu qui en a d'ailleurs fait l'un de ses éléments forts.

Si nous avons ainsi pu voir qu'*HS2012* poursuit le double objectif d'améliorer et de célébrer le patrimoine physique et culturel d'un des axes majeurs de l'urbanisation londonienne traversant les quartiers de l'*East End*, le réaménagement de la rue Garibaldi se présente pour sa part comme relevant plus du registre de la « réinvention » d'une voie jugée « inadaptée aux évolutions urbaines » (Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011, p. 2), et pour laquelle l'enjeu a consisté à lui « redonner [...] une caractéristique de "rue" » (Communauté urbaine du Grand Lyon, 2011, p. 6). Il ne s'est néanmoins pas agi d'une « réinvention » *ex nihilo* mais au contraire de chercher à renouer avec une « destinée contrariée » au moment de l'aménagement du centre tertiaire par l'intermédiaire de sa plus forte insertion aux territoires qu'elle traverse et relie, et inscrite en particulier dans le cadre d'un renforcement du statut de la Part-Dieu comme pôle urbain et métropolitain. Dit autrement, et du point de vue des changements des représentations attendus à la suite de ces projets, on peut faire le constat de deux postures là encore assez différenciées. D'un côté l'intention de révéler et signifier un axe par un système d'interventions ponctuelles et prenant assez fortement appui sur sa profondeur

culturelle, patrimoniale et historique. De l'autre, la volonté de le transformer par une intervention physique lourde et unitaire mais témoignant toutefois d'une attention forte à l'histoire ainsi qu'à l'ancrage territorial plus général du site.

CONCLUSION. DE L'EXTENSION DU CHAMP DES RÉAMÉNAGEMENTS DE RUES ARTÉRIELLES À L'ENJEU DE LA MISE EN TENSION ENTRE LOGIQUE GESTIONNAIRE ET LOGIQUE PROJECTUELLE DANS L'AMÉNAGEMENT VIAIRE

La mise en regard de ces deux projets témoigne bien de la diversité des composantes et entrées vis-à-vis desquelles les rues artérielles peuvent effectivement apparaître engagées dans la fabrique urbaine contemporaine (Figure 17). Ainsi, la première phase du projet de la rue Garibaldi qu'il nous a plus spécifiquement été donné d'étudier a consisté en une conséquente recomposition des formes de liens « physiques » qui peuvent lui être associés. Traduite par la complète reconfiguration de son profil en travers ainsi que sa remise à niveau, elle a visé à favoriser l'épanouissement d'une plus grande diversité des modes de transports sur et autour de cet axe. À cette reconfiguration des espaces alloués à la circulation des modes de transports en vue de faciliter son parcours ainsi que sa traversée, ce projet s'est par ailleurs doublé d'un positionnement fort sur l'enjeu de l'intégration de la nature en ville et de la diversité des services écosystémiques rendus par celle-ci. Ces interventions assez directement inscrites dans deux des différents types de liens, « physiques » et « de nature », que les rues artérielles peuvent potentiellement participer à renforcer ou générer, ont par ailleurs été aussi abordées dans le cadre du projet *HS2012*. Néanmoins, les interventions adossées à ce second projet se sont pour leur part plus caractérisées par leur forte attention à la profondeur patrimoniale de cet axe qu'il s'est dès lors agi de révéler et de célébrer pour permettre sa (re)connaissance symbolique en tant qu'axe historique du développement londonien mais aussi, et surtout, en tant qu'entité urbaine à part entière. Et même si ce projet s'est accompagné de la transformation physique d'un certain nombre d'espaces principalement situés autour de l'axe, il semble néanmoins difficile de le restreindre à ces seuls objectifs de reconfiguration matérielle, tant l'enjeu de la prise en compte des deux autres types de liens préalablement identifiés, « socio-économiques » et « symboliques et culturels », y apparaît prégnant. Le projet d'*HS2012* a ainsi montré qu'il apparaît tout à fait envisageable de proposer

Figure 17. Tableau récapitulatif des aménagements et positionnements respectivement adoptés par les projets d'High Street 2012 et de la rue Garibaldi au regard des différentes formes de liens urbains identifiées

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

Auteur : Benoit Romeyer.

des transformations substantielles du cadre de vie offert par ces axes sans nécessairement passer par une réduction drastique de la place laissée aux flux circulatoires motorisés existants, même si dans une telle optique, les emprises initialement allouées et disponibles aux deux usages « transports » et « espaces publics » demeurent d'une importance cruciale.

Nos observations apparaissent en cela concordantes avec un certain nombre d'autres travaux et en particulier ceux de Lillebye, démontrant que la prise en compte de la donnée « volume des flux circulatoires motorisés » ne peut être appréhendée en soi et pour elle-même à l'échelle d'une rue, mais nécessite d'être replacée dans le cadre de l'environnement dans lequel elle intervient (Lillebye, 2007). Alors, et au-delà

d'un renouvellement des regards portés sur ces axes dans le cadre d'une réinterrogation plus générale de la place accordée à l'automobile dans la ville, c'est finalement aussi à un renouvellement des ambitions, plus plurielles et composites qui leur sont associées, auquel nous avons été confrontés au travers de nos études de cas. L'ensemble de ces constats tend à accréditer notre hypothèse initiale relative à une augmentation du champ des possibles programmatiques et projectuels induits par la plus forte intégration de ces rues artérielles au champ des démarches de projet.

Divers signaux relatifs aux diminutions des marges de manœuvre financières des collectivités locales ont néanmoins été perceptibles tout au long de l'analyse. Ces perspectives

interrogent alors la propension des agglomérations à porter la diffusion et le renouvellement de tels projets, dont le caractère à certains égards expérimental augmente nécessairement leur part inhérente et incompressible d'incertitude(s). Dans cette perspective, la recherche de l'innovation comme « valeur » ou « fin en soi » dans les réponses matérielles apportées (Arab, 2014, p. 166-167) pourrait tendre à substantiellement se réduire, et ce, au profit d'approches plus modestement « circonstanciées » au regard desquelles le « critère n'est pas la vérité (il n'y pas de projets vrais et d'autres faux), mais bien plutôt la pertinence, ou la convenance » (Besse, 2009, p. 64).

Il ne serait pas souhaitable pour autant que ces dernières demeurent cantonnées à une seule logique de réponse à la demande sociale du moment ou à de simples remises en l'état, mais participent au contraire de la préfiguration comme de l'accompagnement d'usages et pratiques émergents. En effet, et comme cela a pu être mis en évidence dans d'autres contextes, les opportunités d'intervention majeures sur ces grands axes urbains structurants ne s'avèrent finalement pas si fréquentes (Hess, Milroy, 2006, p. 80). À ce titre, elles nécessitent donc d'être investies dans une optique stratégique et prospective au sein de laquelle deux grands modes d'interventions sur le réseau viaire peuvent plus largement être distingués :

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

Ce serait alors par la recherche de modes de mise en tension continue entre ces deux logiques que pourrait être favorisée une meilleure prise en considération de l'ensemble des différentes formes de liens que les rues artérielles contribuent à tisser au sein des territoires urbains.

Benoit Romeyer est maître de conférences en urbanisme et aménagement à l'Université d'Aix-Marseille, Laboratoire Interdisciplinaire Environnements et Urbanisme (LIEU EA889). Menée sous la direction de Brigitte Bertoncello, sa thèse porte sur le renouvellement des rôles et statuts associés aux grands axes de circulation en milieu urbain, appréhendé au double prisme des théories urbanistiques les ayant prises pour objet au cours du temps, et des démarches de projets participant de leurs transformations effectives dans un contexte contemporain prônant le « refaire la ville sur la ville ».
benoit.romeyer@univ-amu.fr

NOTES

(1) Dans ce cadre, et bien qu'il puisse surprendre, le recours à des villes aux statuts différents, « ville-globale » (Sassen, 1996) d'un côté et « ville-stratège » (Haëntjens, 2010) de l'autre, nous est plus apparu comme une richesse que comme une limite, du fait que les réflexions portées à l'échelle du réaménagement d'une ou plusieurs rues par Lyon et Londres, ne sont pas forcément si différentes sur le fond comme sur la forme donnée aux stratégies et projets qui en résultent.

(2) Faisant lui aussi support d'un important projet de renouvellement urbain, il est à ce titre intéressant de noter qu'Alain Marguerit en est aussi le maître d'œuvre principal et cherche à mettre autant que possible en lien ces deux projets.

(3) Si une certaine « emprise » de *Design for London* sur ce projet s'est ainsi fait sentir, elle ressort aussi dans le choix des équipes de conception où l'on retrouve un nombre non négligeable des agences parmi celles avec lesquelles *Design for London* a le plus collaboré au cours de son existence entre 2006 et 2013, et qui a correspondu, pour certains ob-

servateurs, à une sorte de « new seriousness about the design agenda » (Carmona, Matos Wunderlich, 2012, p. 45) à Londres.

(4) Le modèle générique d'organisation des circulations repose sur le constat que les villes tendent à structurer leurs réseaux de transports urbains, et en particulier leur réseau de circulations routières suivant un même modèle d'ensemble dont l'ambition commune consiste à favoriser la bonne accessibilité de l'agglomération tout en offrant une limitation graduelle des flux automobiles dans les secteurs centraux. En pratique, ce modèle se traduit par un système articulé d'anneaux successifs délimitant autant d'intérieurs que d'extérieurs, et de pénétrantes dont le traitement varie du plus « routier » au plus « urbain » à mesure que l'on s'approche du centre-ville.

(5) Le sort réservé à la troisième trémie la plus au sud demeure à notre connaissance toujours en suspens.

(6) À noter que si l'emploi de ces deux concepts d'« épaisseur » et de « profondeur » renvoie aussi à des termes ayant pu

être mobilisés pour présenter ces deux projets, une telle dialectique fait elle-même plus largement écho à ce que Lang a pu identifier comme l'enjeu majeur des théories de l'urbanisme de ces cinquante dernières années : "The major clash in urban

design paradigms has been over the way streets are considered. Are they seams or edges? When is one form more appropriate than the other? As seams they join blocks together; as edges they divide districts" (Lang, 2005, p. 370).

BIBLIOGRAPHIE

- AGENCE D'URBANISME POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE, 2011, *Les liens urbains de l'agglomération lyonnaise*, Lyon : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.
- APPERT M., 2012, Les JO 2012 à Londres : un grand événement alibi du renouvellement urbain à l'est de la capitale, *Géococonfluences*. [En ligne] (consulté le 27 septembre 2017) Disponible à l'adresse : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient10.htm>
- ARAB N., 2014, *L'urbanisme en action. Pratiques et innovations*, Habilitation à diriger des recherches en aménagement et urbanisme, Université Paris-Est.
- ATELIER A/S MARGUERIT, 2013, *Réaménagement de la rue Garibaldi*, Lyon : Communauté urbaine du Grand Lyon.
- ATELIER A/S MARGUERIT, 2014, *Aménagement de la rue Garibaldi. Carnet botanique*, Lyon : Communauté urbaine du Grand Lyon.
- AWOFOLAJU T., HARPER P., 2013, High Street 2012: Celebrating a Great London High Street, *Urban Design*, n° 125, p. 35-37.
- BESSE J.-M., 2009, *Le goût du monde : exercices de paysage*, Arles : Actes Sud.
- BRÈS A., 2006, De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines, *Flux*, 2006/4 (N° 66-67), p. 87-95.
- CARMONA M., 2015, London's local high streets: The problems, potential and complexities of mixed street corridors, *Progress in Planning*, vol. 100, p.1-84.
- CARMONA M., DAVIS M., SCOTT F., GORT J., MELLIS H., 2010, *High Street London*, London Design for London.
- CARMONA M., MATOS WUNDERLICH F., 2012, *Capital spaces: the multiple complex public spaces of a global city*, London: Routledge.
- CHARMES É., 1998, Entre la rue résidentielle et le boulevard : le cas des soi de Bangkok, *Flux*, n° 34, p. 21-32. DOI:10.3406/flux.1998.1234
- CHARMES É., 2006, *La rue, village ou décor ? Parcours dans deux rues de Belleville*, Grâne : Créaphis.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND LYON, 2009, *Rue Garibaldi. Tronçon Vauban/Bouchut, tronçon Bouchut/Arménie, tronçon Arménie/Berthelot. Requalification de voirie. Programme d'aménagement*, Lyon : Communauté urbaine du Grand Lyon.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND LYON, 2011, *Rue Garibaldi. Le trait d'union*, n° 1, Lyon : Communauté urbaine du Grand Lyon.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND LYON, 2013, *Rue Garibaldi. Le trait d'union*, n° 5, Lyon : Communauté urbaine du Grand Lyon.
- DELFAnte C., 2009, *La Part-Dieu : le succès d'un échec*, Lyon : Libel.
- FLUID, 2009, *High Street 2012. Vision_1 : Vision and Delivery*, London: Design for London.
- FLUID, 2013, *High Street 2012 Project Evaluation*, London: Design for London.
- FNAU, 2014, *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*, Paris : Alternatives.
- GARDON S., 2007, Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État, *Métropoles*, [En ligne], 2 | 2007, (consulté le 27 septembre 2017) Disponible à l'adresse : <http://metropoles.revues.org/462>
- HAËNTJENS J., 2010, Villes durables – villes stratégiques, *Urbia*, n° 11, p. 75-88.
- HEBBERT M., 2005, Engineering, Urbanism and the Struggle for Street Design, *Journal of Urban Design*, vol. 10, n° 1, p. 39-59.
- HERNANDEZ F., 2003, *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, Thèse de doctorat en aménagement et urbanisme, sous la direction de Dominique Fleury et Daniel Pinson, Université d'Aix-Marseille 3.
- HESS P. M., MILROY B. M., 2006, *Making Toronto's streets*, Toronto: Centre for Urban Health Initiatives.
- LANDAU B., 1993, La fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle. Un territoire d'innovation technique et politique, *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, p. 23-45.
- LANG J., 2005, *Urban design: a typology of procedures and products*, Oxford: Elsevier.
- LILLEBYE E., 2007, *The Street as an Extended Road Notion. The Architectural and Functional Significance of the Street as a Social Arena*, Thèse de doctorat en transports, sous la direction d'Asbjørn Hovd, Norwegian University of Science and Technology.
- MAGRINYÀ F., 1996, Les propositions urbanistiques de Cerdà pour Barcelone : une pensée de l'urbanisme des réseaux, *Flux*, n° 23, p. 5-20. DOI: 10.3406/flux.1996.1177
- MARSHALL S., 2005, *Streets and patterns*, London: Spon Press.
- MARSHALL S., 2006, Un réseau viaire favorable aux transports collectifs, *Flux*, 2006/4 (N° 66-67), p. 96-110.
- MASBOUNGI A. (dir.), 2015, *Ville et voiture*, Marseille : Parenthèses.
- MAYOR OF LONDON, 2010, *Mayor's transport strategy*, London: Greater London Authority.
- ROADS TASK FORCE, 2013, *The vision and direction for London's streets and roads*, London: Transport for London.
- ROMEYER B., 2014, La rue artérielle, un outil pour recomposer les villes par les espaces publics ?, *Urbia*, Hors-série 2, p. 17-31.
- SASSEN S., 1996, *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*, Paris : Descartes & Cie.

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

SYNDICAT MIXTE D'ÉTUDES ET DE PROGRAMMATION DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE, AGENCE D'URBANISME DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON, 2010, *SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise. Projet d'Aménagement et de Développement Durable*, Lyon : SEPAL.

TOUSSAINT J.-Y., ZIMMERMANN M., 2001, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

TSIOMIS Y., ZIEGLER V., 2007, *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Paris : Éditions de la Villette.

Résumé – Benoit Romeyer – Refaire la rue pour recomposer la ville ? Mise en regard de deux projets de réaménagement de rues artérielles à Londres et Lyon

Cet article contribue à interroger le renouvellement des rôles et statuts associés aux grands axes de circulation en milieu urbain à partir des démarches de projets participant de leurs transformations effectives. Dans un contexte prônant le « refaire la ville sur la ville », ces « rues artérielles », comme nous proposons de les nommer, apparaissent en effet aujourd'hui associées à de nouveaux enjeux de rééquilibrage entre les différentes fonctions urbaines. Une telle reconsidération amène dès lors à plus largement s'interroger sur l'étendue des potentialités programmatiques et projectuelles ainsi induites. Celles-ci ont été abordées par le biais d'une investigation empirique par mise en regard des projets d'*High Street 2012* à Londres et de la rue Garibaldi à Lyon. La grille de lecture par « liens urbains » mobilisée a permis de faire émerger le constat d'une grande diversité des objectifs et des formes données aux projets actuellement développés sur ces axes, en même temps qu'une diversification des ambitions qui leur sont associées.

Mots-clés : rue, rue artérielle, réseau viaire, espaces publics, projet d'urbanisme

Abstract – Benoit Romeyer – Remaking the Street to Recompose the City? A Comparison of Two Arterial Street Redevelopment Projects in London and Lyon

This paper contributes to questioning the renewal of the roles and status associated with the mixed-use arterial corridors in urban areas through the perspective of the project approaches participating in their effective transformation. In a context claiming to "renew the city in the city", these "arterial streets" appear today to be associated with new rebalancing challenges between the different urban functions. Such reconsideration leads then to a larger inquiry about the extent of the potential programmes and projects induced by these changes and the potential forms of such reinvestment. The latter have been studied through an empirical investigation that compares the London High Street 2012 and Lyon Garibaldi Street projects. An analytical framework using the notion of "urban links" reveals a large diversity of objectives and forms within the projects developed on those urban axes and at the same time a diversification of the ambitions associated with them.

Keywords: street, arterial street, street network, public spaces, urban project