



Thèse de Doctorat de l'Université Paris-Est

Préparée à l'Université Paris-Est, École Doctorale Cultures et Sociétés

Doctorat en Histoire Contemporaine

Louis BALDASSERONI

Du macadam au patrimoine : Modernisation de la voirie et conflits d'usages L'exemple de Lyon, Fin XIX^e – Fin XX^e siècles

Dirigée par Loïc VADELORGE

Présentée et soutenue à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée le 22 novembre 2019.

Composition du jury :

Mme Sabine BARLES, Professeure des Universités, Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne

M. Stéphane FRIOUX, Maître de conférences, Université Lumière - Lyon 2

M. Arnaud PASSALACQUA, Maître de conférences HDR, Université Paris 7-Diderot

Mme Nathalie ROSEAU, Professeure associée HDR, École Nationale des Ponts-et-Chaussées

M. Thibault TELLIER, Professeur des Universités, Institut d'Études Politiques de Rennes

M. Loïc VADELORGE, Professeur des Universités, Université Paris-Est Marne-la-Vallée (directeur de thèse)

À Laurianne

Remerciements

Au bout de cette longue route, bien balisée mais loin d'être droite, ma gratitude va en premier lieu à mon directeur de thèse, Loïc Vadelorge, qui a guidé ce travail d'un bout à l'autre, par ses encouragements, ses remarques constructives et son suivi attentif de tous les aspects de ce travail. Je remercie Mesdames et Messieurs les membres du jury d'avoir accepté de discuter mon travail, participant ainsi à en enrichir les perspectives. Certains ont suivi cette recherche au long cours : Arnaud Passalacqua depuis la première ébauche de mon projet, exposé entre deux toasts au Mondial de l'Automobile 2012, Thibault Tellier comme membre du comité de thèse, Stéphane Frioux qui a bien voulu m'intégrer au sein du projet de recherche Transenvir.

Sur cet itinéraire, les étapes ont été franchies grâce à des conditions de travail exceptionnelles, qui m'ont permis de mener ce travail dans une rassurante continuité. Cela n'aurait pas été possible sans l'aide du Labex Futurs Urbains, qui a financé ma recherche dans le cadre d'un contrat doctoral, de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM) puis de l'École d'Urbanisme de Paris qui ont prolongé ce temps précieux par des contrats d'ATER. L'intégration d'un « turbo-doctorant » lyonnais au sein d'un laboratoire parisien constituait un premier obstacle dans ma tête. Ces doutes ont été vite dissipés par l'accueil des personnels de la scolarité (en particulier Béatrice Revel et Stéphanie Lévy) et du laboratoire Analyse Comparée des Pouvoirs. Ce « laboratoire heureux » aura été un lieu d'épanouissement, tant par les discussions avec les collègues doctorants et confirmés que par l'opportunité d'intégration dans des projets de recherche et d'organisation d'événements scientifiques. Les itinéraires pris au cours de cette étude doivent aussi à mon insertion dans les groupes de recherche de l'association Passé-Présent-Mobilités et de l'ANR Transenvir, dont je remercie les membres pour leurs précieux conseils.

Ce travail doit également beaucoup à ses correcteurs, que je remercie d'avoir accepté de relire ces pages et d'y avoir apporté de constructives remarques : Stève Bernardin, Luc Charansonney, Rémi Comolet, Etienne Faugier, Sébastien Gardon, Max Girard, Gwenaëlle Le Goullon. Les compagnons du quotidien ont aussi été cruciaux, atténuant l'inévitable impression d'autosolisme du doctorant sur les routes de la recherche, notamment : Jacques Beuseroy, Luc Charansonney, Jérémy Clément, Rémi Comolet, Etienne Faugier, Paul Lecat, Pierre Nevejans, et Nemesis.

De même que les voies du monde réel, celles du doctorat dépendent étroitement des diverses conditions matérielles. Par ordre chronologique, je souhaiterais remercier les personnels de divers lieux qui ont accueilli cette recherche : les Archives municipales de Lyon depuis mes premières recherches en 2009 (en particulier Tristan Vuillet) et les Archives départementales du Rhône, l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée et ses infrastructures accueillantes. Les tarifs mesurés des trains Ouigo et l'appartenance à la grande famille de l'Éducation Nationale (dont je remercie les personnels du rectorat de Lyon pour leur compréhension) ont aussi participé à ma - toute relative - tranquillité d'esprit durant cette thèse.

Enfin, parce que le chemin du doctorat est un aboutissement d'un parcours bien plus long, je remercie mes parents et grands-parents pour le goût du travail et le soutien sans faille qu'ils m'ont apporté, mes beaux-parents, ma famille et mes amis pour les moments de détente hors du monde, merveilleux mais quelque peu envahissant, de la recherche.

Merci à Laurianne, qui a supporté toutes les contraintes de ce travail et pour tout ce que nous avons construit ensemble.

Résumé

Ce travail de recherche vise à montrer que la modernisation de la voirie urbaine (chaussée et trottoirs des rues) est influencée par les divers conflits d'usage qui peuvent s'y dérouler. Dans ces conflits, qui vont du simple accident de la circulation aux conflits d'aménagement ou de patrimonialisation, la rue peut être à la fois le théâtre d'expression et l'enjeu d'oppositions.

L'intérêt de cet objet d'étude peu courant qu'est la rue réside aussi dans une appréhension minutieuse de l'évolution des usages et des dynamiques d'aménagement urbain entre les années 1880 et les années 1990 : une approche de longue durée permet de mettre en évidence les transformations importantes des rues sous la pression de nouveaux impératifs de circulation liés aux évolutions des moyens de transport et des réseaux techniques (apparition des tramways puis de l'automobile, entre autres), qui se confrontent à d'autres usages des rues tout aussi évolutifs (commerce, promenade, patrimonialisation).

Ces confrontations et leurs conséquences dans la fabrique de la ville sont étudiées à plusieurs échelles, pour en saisir les implications et mettre en évidence la diversité des acteurs en présence : la ville de Lyon, qui constitue notre cadre d'étude, est aménagée selon des logiques politiques influencées par des enjeux nationaux, des inspirations venant de villes étrangères, mais aussi par la prise en compte des points de vue de collectifs d'habitants ou d'utilisateurs des rues, qui se font de plus en plus présents au cours de la période étudiée. Six études de cas de rues menées sur cette longue période permettent d'étudier les enjeux de ces conflits. L'étude de ces jeux d'acteurs est déterminante pour expliquer les choix politiques vis-à-vis des usages de la rue, qui aboutissent à l'aménagement d'infrastructures privilégiant certains usages par rapport à d'autres. La rue fait ainsi l'objet de processus d'appropriation complexes par ses divers usagers et aménageurs, que ce travail se propose d'éclairer.

Mots-clés : Histoire urbaine, mobilités, rue, voirie, réseaux techniques, urbanisme, circulation, patrimoine

Équipe d'accueil : Laboratoire Analyse Comparée des Pouvoirs (ACP) – EA 3350
Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM)
Cité Descartes
Bois de l'Étang, aile C
5, Rue Galilée
77454 Champs-sur-Marne

Abstract

Street modernization and conflicts between street uses. The case of Lyon, from the late nineteenth to the late twentieth century

This thesis shows that street modernization is largely influenced by the various conflicts between street users (cars, pedestrians, trams, horse-drawn carriages...). These conflicts range from simple traffic accidents to conflicts on how the streets should be arranged or protected. Streets can thus both constitute the site of the conflicts and their stake. This thesis focuses on the late nineteenth to the late twentieth century time frame.

Streets are key to understand the evolution of urban uses and urban planning. Over the studied time period, streets are heavily transformed, mainly because of changes in the traffic they carry. Their traffic is not only induced by evolving means of transport and technical networks (streetcars and cars, among others), but also confronted to other uses (shops, promenade, heritage protection, among others).

These conflicts and their consequences in the urban planning process are studied at several levels. The city of Lyon is “made” out of a political logic influenced by national policies, foreign cities, and increasingly present local and national associations.

The study of these actors is key to explain the political choices regarding street uses. This work intends to show how streets evolved and how they were successively annexed by their various planners and users.

Keywords : Urban history, mobility, street, path, traffic, urban planning.

Research Group : Laboratoire Analyse Comparée des Pouvoirs (ACP) – EA 3350
Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM)
Cité Descartes
Bois de l'Étang, wing C
5, Rue Galilée
77454 Champs-sur-Marne

Table des matières

Remerciements.....	3
Résumé.....	4
Abstract	5
Table des matières	6
Table des figures.....	11
Table des tableaux.....	14
Table des annexes	15
Avant-propos	17
Lexique des principaux termes techniques utilisés	17
Sigles et abréviations utilisés	20
 INTRODUCTION GÉNÉRALE	 21
Moderniser la voirie au XX ^e siècle : histoire de fausses évidences	22
La rue, infrastructure de circulations : une histoire d'immobilités ?	26
La rue comme objet : un observatoire social du changement urbain	30
Sources et méthodes	34
Structures, échelles et rythmes de la modernisation de la voirie	38
 PARTIE 1 : LA RUE POUR CIRCULER, NOUVEAU PARADIGME ?	
ANNÉES 1880- ANNÉES 1920	41
 Chapitre 1 : Des rues modernisées dans la continuité de l'haussmannisation	
.....	44
1. Des « améliorations de voirie » peu conflictuelles, par un consensus construit	46
1.1. Des rues à équiper pour une meilleure hygiène urbaine : un but consensuel	46
1.2. Les programmes municipaux d'« amélioration » : entre équilibre politique et organisation rationnelle	55
1.3. « Circulez ! » : une question d'ordre public plus que d'infrastructures de voirie... ..	63
2. Entre rivalités pour gouverner et demandes pour moderniser les rues	73
2.1. Des jeux de pouvoir entre administrations qui influent sur les temporalités des travaux	73
2.2. Face à « la ville des experts », des questions d'intégration urbaine	83
Conclusion du chapitre	93

Chapitre 2 : La résilience des rues face aux réseaux de transport modernes	94
1. L'intégration du tramway, révolution mobile sans modernisation de la voirie	96
1.1. Années 1880-1900 : un nouveau moyen de transport implanté dans des rues modernes	96
1.2. Années 1900-1920 : une affirmation progressive du tramway dans le territoire.	106
2. Une mise en politique tardive des problèmes de circulation.....	117
2.1. Les problèmes de circulation : de la sécurité à la diversité.....	117
2.2. Des solutions variées débattues : de la responsabilisation des usagers aux infrastructures de séparation des flux	129
Conclusion du chapitre	140
 Chapitre 3 : La « cité moderne » et l'inertie des rues.....	141
1. Normaliser les usages de la rue : les règlements face aux pratiques	143
1.1. Vers des règlements unifiés pour normaliser la rue, non sans obstacles	143
1.2. Distinguer les usages pour limiter les conflits, une ambition contournée	152
2. Moderniser les rues dans leur ensemble : une vision globale de la ville	159
2.1. Édouard Herriot, maire bâtisseur d'infrastructures modernes ?	159
2.2. Planifier l'urbanisme : une réflexion systémique sur le réseau de rues.....	166
3. La modernisation contrariée : réalisations inachevées et continuité des pratiques	174
3.1. Des projets perturbés par l'agenda politique	174
3.2. Moderniser sans transformer : des travaux de voirie poursuivis	181
Conclusion du chapitre	189
CONCLUSION DE LA PARTIE 1	190
 PARTIE 2 : DES RUES INADAPTÉES AUX CIRCULATIONS : VISIONS, PRÉVISIONS, HÉSITATIONS, ANNÉES 1920- ANNÉES 1950.....	192
 Chapitre 4 : Des problèmes de circulation déterminants pour la voirie....	195
1. Des « améliorations de voirie » aux « améliorations de la circulation » : la rue repensée ?	197
1.1. Un nouveau paradigme pour la rue moderne : la fluidité automobile	197
1.2. Un tournant routier dans l'organisation des rues, dès les années 1930	209
2. « Faciliter l'écoulement » de la circulation : construction d'un problème prioritaire..	220
2.1. La rue encombrée : isoler les problèmes pour éviter les conflits ?	221
2.2. Un mouvement de réorganisation des circulations à toutes les échelles.....	233
Conclusion du chapitre	241

Chapitre 5 : Vers une vision négociée des aménagements de la ville ancienne ?	242
1. Nuisances et partage des espaces : des problèmes publics plus divers	244
1.1. La prise en compte inégale et discontinue des nuisances des transports	244
1.2. Une différenciation des aménagements des rues, sous la pression de leurs usagers	255
2. Un premier âge de la concertation pour aménager la rue ?	265
2.1. Des commissions aux associations d'usagers : une arène politique recomposée.	265
2.2. Le moment conflictuel des années 1930 et ses leçons pour l'action municipale.	277
Conclusion du chapitre	289
 Chapitre 6 : De l'empirisme à la rationalisation : vers de nouvelles méthodes pour moderniser les rues ?	 290
1. Rationaliser les rues : un mouvement progressif et incomplet, années 1920-1960	292
1.1. Une réorganisation conflictuelle des rues, pour une modernisation retardée	292
1.2. Entre « but édilitaire » et « nécessités de la circulation » : une opposition construite	304
2. De nouvelles méthodes pour un aménagement rationnel des rues : vers un éloignement du terrain ?.....	313
2.1. La rue, objet mineur de réflexions	313
2.2. Des méthodes modernes qui éloignent les techniciens des rues	322
Conclusion du chapitre	332
CONCLUSION DE LA PARTIE 2	333
 PARTIE 3 : MODERNISER LES RUES POUR GÉRER LES CIRCULATIONS : DES « AUTODROMES » AUX ESPACES PUBLICS, ANNÉES 1950-ANNÉES 1990	 335
 Chapitre 7 : Optimiser l'espace viaire pour faire circuler : la difficile transition de l'urbanisme automobile vers la multimodalité	 338
1. La voirie à « exploiter » : un aménagement (é)pris de vitesse, années 1950-1960.....	340
1.1. « De l'âge des tracés à celui des fonctions » : une spécialisation des voies	340
1.2. Régler les « points de conflits » : une révolution dans l'aménagement viaire ?..	353
2. La rue à partager : de nouvelles problématiques, années 1960-1980.....	365
2.1. La multimodalité sur les traces de l'automobile	365
2.2. La rue, paysage du mouvement : un stationnement à exclure de la voirie	376
Conclusion du chapitre	386

Chapitre 8 : L'aménagement remodelé : la difficile prise en compte des mobilisations 387

1. De la voirie à l'urbanisme ? Une diversification des problèmes et des acteurs 389
 - 1.1. L'aménagement restructuré : planification étatique et nouvelles problématiques 389
 - 1.2. Les nuisances des transports, problèmes majeurs qui dépassent les pratiques traditionnelles de l'aménagement viaire..... 401
2. Vers de nouveaux compromis : usagers et aménageurs face aux questions de voirie 412
 - 2.1. Des comités de quartier à la concertation : une histoire des mobilisations pour la rue 412
 - 2.2. La voirie à l'échelle métropolitaine : vers des pratiques technocratiques ? 423

Conclusion du chapitre 434

Chapitre 9 : De la voie à l'espace public : la rue révolutionnée ? 435

1. Des derniers feux de l'urbanisme automobile à la rue partagée : un « retour à la rue » à nuancer 437
 - 1.1. Des « points noirs » aux plans Noir : vers une mise en réseau de la voirie pour dévier les flux automobiles 437
 - 1.2. Protéger les piétons et la rue des ravages de l'automobile : deux préoccupations majeures 449
2. Revaloriser la rue par les espaces publics : un retour au rôle social de la rue ?..... 461
 - 2.1. La piétonnisation des rues et places : les chemins d'une « reconquête » ambiguë 461
 - 2.2. Le retour à une conception urbanistique de la voirie ? 473

Conclusion du chapitre 486

CONCLUSION DE LA PARTIE 3 487

CONCLUSION GÉNÉRALE 489

- La rue, espace partagé : un sens variable en fonction des modes 489
- La conflictualité émergente d'une question faussement technique..... 491
- « Derrière les panneaux, il y a des hommes » de plus en plus visibles..... 494
- Repenser la ville par la rue : acquis et perspectives 496

Sources..... 499

- Présentation générale..... 499
- Table des sources 500
1. Sources archivistiques 502
 2. Périodiques locaux 545

Bibliographie.....	547
1. Outils de travail	547
2. Épistémologie et méthodes.....	547
2.1. Histoire urbaine contemporaine	547
2.2. Histoire environnementale	548
2.3. Socio-histoire de l'action publique	549
2.4. Conflits d'usages et d'aménagement	550
3. Histoire de l'aménagement urbain	551
3.1. Ouvrages et articles généraux	551
3.2. L'administration de la ville et de l'urbanisme	552
3.3. Lyon dans la recherche urbaine	554
4. Histoire des mobilités urbaines au XX ^e siècle	558
4.1. Ouvrages et articles généraux	558
4.2. Les réseaux de transports : évolutions et représentations	559
4.3. Acteurs et méthodes de la gestion des mobilités	560
4.4. L'administration des mobilités.....	562
5. La rue et ses approches.....	563
5.1. La rue comme espace social public.....	563
5.2. La rue, sa morphologie, ses aménagements	565
6. Infrastructures et réseaux techniques urbains.....	567
6.1. Ouvrages et articles généraux	567
6.2. Études sur les réseaux techniques hors transports	567
6.3. Infrastructures de transports et aménagement urbain	568
 Annexes.....	 570
 Index des noms de personnes	 627
Index des acteurs et outils de la planification urbaine	628

Table des figures

Figure 1 : Carte représentant les cas de rues choisis	35
Figure 2 : Croquis de la rue de la République par le directeur de la compagnie OTL M. Lamy, sd (v. 1877-1879)	47
Figure 3 : Extrait du Conseil municipal du 6 juillet 1908	57
Figure 4 : La rue de la République et son mobilier urbain au début des années 1910.....	62
Figure 5 : Arrêté municipal sur la circulation rue de la République, 10 novembre 1898	64
Figure 6 : La place Le Viste, angle rue de la République et rue de la Barre, v. 1900	69
Figure 7 : Carte de la domanialité des voies étudiées entre 1880 et 1930.	75
Figure 8 : Projet de nouveau revêtement pour la montée de Choulans, 24 septembre 1925 ..	80
Figure 9 : Pétition pour le pavage de la rue Saint-Jean, 1889.....	86
Figure 10 : Réaction du Syndicat des entrepreneurs de transports de la région lyonnaise à un projet d'arrêté municipal sur les poids-lourds, 14 octobre 1920	91
Figure 11 : Les premiers réseaux de transports en commun et le relief lyonnais	98
Figure 12 : Le pont de la Guillotière entre 1881 et 1895	99
Figure 13 : Affiche pour l'enquête de <i>Commodo et incommodo</i> du réseau de tramways de Lyon, 8 août 1879	103
Figure 14 : Plan du réseau de tramways de Lyon en 1914.....	107
Figure 15 : La rue Bugeaud vers 1910.	112
Figure 16 : Question de M. Legouhy au sujet des accidents qui se produisent sur les lignes de la compagnie OTL (extrait), Conseil municipal de Lyon, 30 décembre 1914.....	120
Figure 17 : L'entrée du pont de la Guillotière, huile sur toile, Nicolas Sicard, 1879.....	123
Figure 18 : Projet de « panneau décoratif » pour le pont de la Guillotière, Touring-Club de France, 1909 et sa mise en œuvre concrète vers 1930	133
Figure 19 : Propositions d'améliorations de la circulation, sd (v. 1922).....	136
Figure 20 : Rue de 6 mètres conforme au règlement de Voirie, de 1898 et 1909 (dessins de Louis Bonnier, Paris), Annexe au Règlement municipal de voirie de 1909	145
Figure 21 : Table des matières du Règlement général de Circulation de 1926.....	148
Figure 22 : La place Le Viste et la rue de la République, carte postale, v. 1900.....	156
Figure 23 : Extrait du croquis du panneau d'exposition du SMV à l'Exposition nationale coloniale de Marseille - 14 avril-31 octobre 1922	161
Figure 24 : PAEE de Lyon, SMV, 1919	167
Figure 25 : Schéma du plan directeur préparatoire à l'établissement du plan d'extension de la région lyonnaise, SMV, 1924.....	168
Figure 26 : Profil en travers-type du projet de Boulevard en corniche du pont du Change à St-Just, Édouard Guillon, 16 septembre 1919	173
Figure 27 : Projet de prolongement de la rue de la République, 1924.....	179
Figure 28 : Croquis du boulevard des États-Unis par Tony Garnier, 22 juin 1919	182
Figure 29 : La cité des États-Unis vers 1930, carte postale	183
Figure 30 : Liste des travaux prévus dans le programme de 150 MF de 1924	187
Figure 31 : Plan de la place St Pothin (Edgar Quinet), 8 décembre 1913.....	188

Figure 32 : Trolleybus sur la montée de Choulans, 1936	202
Figure 33 : Plan d'ensemble des routes nationales à Lyon, SOPC, 26 février 1935.....	205
Figure 34 : Extraits d'une photographie de la place Antonin Poncet dans les années 1930 et d'une brochure Citroën du plan de signalisation de 1931.....	207
Figure 35 : Comptages sur des points très fréquentés de la ville de Lyon, février 1924	210
Figure 36 : Problème de circulation rue de la Barre, sd.....	212
Figure 37 : Plan schématique de la signalisation de Lyon, Citroën, décembre 1931.....	217
Figure 38 : Évolution du nombre de carrefours équipés en signalisation lumineuse jusqu'en 1962	218
Figure 39 : Parc de stationnement sur la place Bellecour, début des années 1960	226
Figure 40 : Rapport de Camille Chalumeau, 2 octobre 1933.....	229
Figure 41 : Itinéraire des routes nationales et des projets d'ARRLY, 1937	234
Figure 42 : Montage photographique du projet d'autoroute des bas-ports au niveau du pont de la Guillotière, v. 1935.....	236
Figure 43 : Profil en travers du Boulevard de Ceinture, C. Delaigue, 1937	239
Figure 44 : Lettre de la Chambre syndicale des Propriétés immobilières au maire (extrait), 9 octobre 1923.....	246
Figure 45 : Schéma du dispositif de mesure des vibrations de poids-lourds par C. Chalumeau, mars 1934.....	251
Figure 46 : Lettre des Commerçants du cours Gambetta au maire, 29 juillet 1935.....	258
Figure 47 : Le parc de la place Edgar-Quinet, sd (années 1930-1940).....	261
Figure 48 : Rapport de la sous-commission de la Commission préfectorale de la Circulation	267
Figure 49 : Extrait d'un débat sur le classement d'immeubles du quartier Saint-Jean au Conseil municipal, Le Progrès, 16 juillet 1938.	275
Figure 50 : Tract de l'Union des Usagers des Services d'Autocars de la région lyonnaise, 1934	279
Figure 51 : Lettre du Groupement Automobile Lyonnais au maire, 23 janvier 1928.....	287
Figure 52 : Plan de révision du classement des routes nationales à Lyon, 15 juin 1953	296
Figure 53 : Plan d'ARRLY, Journées techniques de la Route, Lyon, septembre 1961.....	302
Figure 54 : Note au maire de Lyon sur le rescindement des trottoirs de la rue de la République, 11 juillet 1955.....	308
Figure 55 : Projet du pont de la Guillotière doublé par un « pont en X », v. 1919.....	310
Figure 56 : Comptage sur les ponts et quais du Rhône, SOPC du Rhône, 15 février 1952..	316
Figure 57 : Recensement de la densité de circulation aux principaux carrefours, SOPC du Rhône, novembre 1949	319
Figure 58 : Note manuscrite en marge d'un article du Figaro, 4 mars 1955	323
Figure 59 : Reconstitution des états du pont par Mogaray, 31 janvier 1947	325
Figure 60 : Cartographie mensuelle des accidents de la circulation par le Corps urbain des Gardiens de la Paix, septembre 1949	329
Figure 61 : Tableau statistique des accidents de la circulation, 31 janvier 1952	330
Figure 62 : Comptages réalisés par le service des Ponts-et-Chaussées, Note pour la Commission de Circulation, sd (1959).	343
Figure 63 : Rue Bugeaud, 31 janvier 1969	350
Figure 64 : La place de la République, années 1960.....	355

Figure 65 : Le carrefour du Bachut avant et après réaménagement (F. Ramel, 1955)	357
Figure 66 : Vue du pont de la Guillotière et de ses abords à son entrée Est	360
Figure 67 : Projet de carrefour souterrain pour piétons place Le Viste, 9 mai 1963	362
Figure 68 : Extrait du rapport de René Waldmann « Les transports de personnes dans l'agglomération lyonnaise », 1963, p. 52.....	367
Figure 69 : Le cours Gambetta, vers le pont de la Guillotière, v. 1976.	372
Figure 70 : Projet de piste cyclable à double sens sur le boulevard des États-Unis, 1981....	375
Figure 71 : Réponse au questionnaire sur la zone orange, février 1964	379
Figure 72 : Plan des places de stationnement payantes en 1979, LPA, ajouts de l'auteur....	383
Figure 73 : Extrait de l'ÉPIT de l'agglomération lyonnaise, hypothèse A, juin 1975.	393
Figure 74 : Mobilier urbain d'arrêt de transport en commun standard (JCDecaux), rue de la République, 1981	396
Figure 75 : Carte du niveau de bruit sur les voies principales de Lyon, juin 1975.....	405
Figure 76 : La rue Garibaldi vers 1979	409
Figure 77 : Table ronde inter-associative sur la signalisation du Vieux-Lyon, 1986	415
Figure 78 : Manifestation de piétons rue de la République, 5 juin 1973	421
Figure 79 : Photographie des Services techniques de la Ville de Lyon, traversée de piétons vers le pont de la Guillotière, v. 1976.....	426
Figure 80 : Étude du CADERL, 1958, Figure 81 : Étude sur le stationnement en Presqu'île, Transitec, 1993.	431
Figure 82 : Les habitants de St-Just face au plan de circulation, coupure de presse, 1981 ..	441
Figure 83 : Le réseau routier lyonnais : autoroutes et voies rapides (« LY ») projetées, ...	445
Figure 84 : Lettre de Louis Pradel au directeur de la DDE du Rhône, 3 décembre 1973.....	447
Figure 85 : Extrait du magazine municipal « Vivre à Lyon » n°4, juin 1976.....	451
Figure 86 : La rue de la République piétonnisée, janvier 1977.....	457
Figure 87 : Schéma de la rue de la République piétonne, 1975, Semaly	465
Figure 88 : Mise en perspective photographique des rues piétonnes lyonnaises des années 1970	469
Figure 89 : Protestations contre la signalisation dans le Vieux-Lyon, juin 1986.....	477
Figure 90 : Le mobilier urbain, fondateur d'une identité d'agglomération ?.....	482

Table des tableaux

Tableau 1 : Tableau des principaux projets de modernisation dans les années 1880	49
Tableau 2 : Graphique des travaux neufs exécutés sur les revêtements de chaussée des voies municipales de 1881 à 1925 (en m ² de chaussées couvertes)	53
Tableau 3 : Situation des rues étudiées par rapport aux tramways, 1880-1920.....	102
Tableau 4 : Situation des rues étudiées par rapport aux grands projets des années 1910.....	175
Tableau 5 : Demandes des riverains des rues concernées à la municipalité dans les années 1930	257

Table des annexes

Annexe 1 : Carte des quartiers et arrondissements de Lyon en 2009 (ville de Lyon).....	570
Annexe 2 : Typologie sommaire des rues étudiées, par l’auteur	571
Annexe 3 : Chronologie des maires de Lyon entre 1881 et 1995.....	571
Annexe 4 : Principaux protagonistes de l’aménagement des rues.....	572
Annexe 5 : Le SMV et ses missions en 1909	575
Annexe 6 : Schéma de l'évolution des gestionnaires des rues entre 1870 et 1970	575
Annexe 7 : Règlementation sur les marchands ambulants, 1922	576
Annexe 8 : Arrêté municipal du 16 novembre 1912 sur la circulation des véhicules	578
Annexe 9 : Lettre du Syndicat des Entrepreneurs de Transports au maire de Lyon, 18 novembre 1912	579
Annexe 10 : Organigramme du SOPC du Rhône en 1909	581
Annexe 11 : Chronologie synthétique des principaux moyens de transport utilisés à Lyon et de leurs aménagements	581
Annexe 12 : Affiches contre les tramways électriques à Lyon, 1896	582
Annexe 13 : Croquis de garages projetés dans la rue Bugeaud, 1909	584
Annexe 14 : Règlementation sur la circulation des poids-lourds, 7 octobre 1921	585
Annexe 15 : Caricature d’Édouard Herriot et de ses projets pour Lyon, v. 1910	588
Annexe 16 : Croquis du panneau d'exposition du SMV à Marseille, 1922.....	589
Annexe 17 : Extraits du rapport « Notes sur les divers moyens d'améliorer la circulation dans la ville de Lyon », AICA, 1925.....	590
Annexe 18 : Carte de l'enlèvement des rails de tramways sur les voies dépendant du SOPC du Rhône - situation au 1er janvier 1955	593
Annexe 19 : Mesures à prendre en vue d’améliorer la circulation à Lyon, dit « Rapport Barboyon »	594
Annexe 20 : Rapport de l'ingénieur du SMV Aubert sur une pétition des riverains de la rue Bugeaud, 18 septembre 1934	599
Annexe 21 : Tract du CIL des États-Unis, 1947.....	601
Annexe 22 : Copie de la réponse municipale aux doléances du CIL États-Unis par l'adjoint à l’urbanisme (?), 30 août 1948	602
Annexe 23 : Lettre de l'Union des Usagers des Services d'Autocars au maire de Lyon, 28 janvier 1934.....	604
Annexe 24 : Page de registre d'accidents de la circulation, janvier 1956.....	607
Annexe 25 : Caricature de Louis Pradel, in Charlie Hebdo, 22 janvier 1976	607
Annexe 26 : Comptages de circulation menés par le service Électromécanique et croquis du carrefour concerné, 1963.....	609
Annexe 27 : Schéma autoroutier de Lyon, DDE du Rhône, v. 1970.....	610
Annexe 28 : Groupe de travail « zones piétons », 20 décembre 1983, extrait	611
Annexe 29 : Parkings prévus dans le cadre du plan Presqu’île en 1991	615
Annexe 30 : Les parcs publics de stationnement lyonnais en 1995	616
Annexe 31 : Recensement des besoins en voirie urbaine de l'agglomération lyonnaise, réunion de préparation du V ^e Plan, 1er février 1965	617

Annexe 32 : Lettre de l'Union des commerçants de la rue de la République au maire, 26 octobre 1973	618
Annexe 33 : Carte des principaux mouvements d'opposition à des projets de rénovation urbaine dans les années 1960-1970	620
Annexe 34 : Avant-projet du Plan de Circulation - 1 ^{ère} phase, CETE, octobre 1972.....	621
Annexe 35 : Plan de circulation de la Presqu'île, 26 janvier 1993	622
Annexe 36 : Lettre du président de REUSSIR Eddie Gilles-Di Pierno, 15 septembre 1993	623
Annexe 37 : Carte des rues piétonnes de l'agglomération lyonnaise en 1989	624
Annexe 38 : Le plan Presqu'île : « vocation » des espaces publics et hiérarchisation des usages	625
Annexe 39 : Extrait de la brochure du Grand Lyon « Le vocabulaire des espaces publics, les références du Grand Lyon », 1994, p. 21-22.....	626

Avant-propos

Cette thèse portant sur un objet technique, les principaux termes appartenant au vocabulaire des travaux de voirie et des transports ont été regroupés dans un lexique ci-après, afin d'alléger la lecture. Suit un inventaire des sigles et principales abréviations utilisés.

En fin de volume figurent des annexes sur les diverses institutions évoquées et des biographies succinctes des principaux aménageurs (élus, techniciens) et acteurs des débats sur les travaux de voirie. Un index des principaux acteurs individuels et collectifs de l'évolution des rues, ainsi que des plans d'aménagement, complète ces outils de repérage destinés au lecteur.

Lexique des principaux termes techniques utilisés

Alignement : limite séparative d'une voie publique et des propriétés riveraines, quelle que soit la régularité de son tracé¹.

Asphalte : préparation destinée au revêtement des chaussées, mélange de graviers et de sables liés par des hydrocarbures (goudron, bitume). On parle aussi d'enrobés bitumineux, le bitume faisant office de liant pour les gravillons afin de former un revêtement stable et durable. Parmi la grande diversité des produits bitumineux destinés aux revêtements, certains contiennent une part de béton, comme le Soliditit², dont la société éponyme mène des essais à Lyon.

Caniveau central : système d'alimentation de tramway électrique par un rail central, qui permet de se passer de câbles aériens. Utilisé à Lyon entre 1896 et 1936, ce système reste plus coûteux à l'établissement et l'entretien et moins fiable que celui du fil aérien, majoritairement adopté.

Electrobus (Lyon) : petits bus électriques à accumulateurs, utilisés en régie municipale entre 1925 et 1938 pour desservir des quartiers nouvellement urbanisés et non accessibles par le réseau OTL. Le terme désigne à la fois les véhicules (appelés aussi « accubus ») et le réseau de lignes.

Empierrement : technique de revêtement de chaussées fondée sur des couches de gravier concassés répandus sur le sol. Cette méthode, née au XVIII^e siècle en France et améliorée au XIX^e siècle par John Loudon McAdam (on parle de macadamisation)³, puis au XX^e siècle avec l'ajout de liants bitumineux (on parle d'empierrement bitumé).

Leq : niveau sonore équivalent. Cet indice vise à mesurer l'exposition d'une population à un ou plusieurs bruits variables dans le temps. Il intègre une mesure de bruit en décibels A (dB A) et tente de prendre en compte sa perception par les populations en fonction de la durée et du contexte d'exposition⁴.

¹ Pierre Merlin et Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 2015, p. 39-40.

² Dominique Barjot, « L'innovation, moteur de la croissance : le procédé Colas (1920-1944) », *Histoire, économie & société*, 1983, vol. 2, no 1, p. 41-61.

³ André Guillerme, *Bâtir la ville : révolutions industrielles dans les matériaux de construction : France-Grande-Bretagne, 1760-1840*, Seyssel, Champ Vallon, 1995, p. 130.

⁴ Pierre Merlin, « Bruit », in P. Merlin et F. Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, op. cit., p. 115-118.

Mobilier urbain : terme des années 1950 qui désigne les objets légers et déplaçables, mais non mobiles, utilisés pour compléter l'aménagement de la voirie en agglomération⁵. Ce terme comprend une large gamme d'objets, parmi lesquels les panneaux d'affichage ou de signalisation, bancs, corbeilles, appareils d'éclairage, kiosques, abris, urinoirs, clôtures, bornes, barrières, ...

Pavage d'échantillon ou échantillon : revêtement de chaussée composé de pavés de forme parallélépipédique en pierre mesurant traditionnellement 14 x 14 x 20 cm, dont la face visible sur la chaussée est aplatie pour faciliter la circulation. Ils sont le plus souvent liés par des joints en sable ou en ciment. À Lyon, ils sont majoritairement composés de grès, plus rarement de granit.

Pavage en cailloux roulés : revêtement de chaussée composé de graviers concassés, non plats et souvent sans liant, ce qui les rend peu confortables et peu durables. Ces cailloux peuvent être étêtés ou épinés en retaillant leurs extrémités pour tenter d'aplatir la surface de roulement.

Pavage Trief : pavage composé de blocs de béton préfabriqués, qui s'imbriquent pour former un revêtement uniforme. Il est utilisé à partir des années 1960, surtout pour les arrêts ou des voies réservées aux transports en commun de surface.

Piste cyclable : espace réservé à la circulation des bicyclettes, séparé par des infrastructures des autres circulations. Ne pas confondre avec le trottoir cyclable, où les cyclistes sont au même niveau que les piétons et la bande cyclable, simple marquage au sol sur la chaussée d'un espace cyclable.

Refuge pour piétons : aménagement destiné à sécuriser les traversées piétonnes ou l'attente aux arrêts de transports en commun, qui prend en général la forme d'un trottoir isolé sur la chaussée.

Reprofilage d'une chaussée : travaux qui modifient la répartition des espaces d'une rue entre la chaussée et les autres éléments (trottoirs, pistes, ...). L'expression fait référence au profil en travers de la rue, c'est-à-dire la disposition vue en coupe dans le sens de sa largeur⁶.

Rescindement de trottoirs : réduction de la largeur du trottoir au profit de la chaussée.

Trolleybus : autobus à moteur électrique, alimenté en courant par une perche qui le relie à un fil aérien.

Voie étroite : voie ferrée de 1 m de large, souvent employée pour les chemins de fer d'intérêt local.

Voie normale : voie ferrée de 1,435 m de large, gabarit standard des voies de chemin de fer hérité du système britannique.

⁵ Pierre Merlin, « Mobilier urbain », *ibid.*, p. 469-470.

⁶ Bernard Gauthiez, *Espace urbain : vocabulaire et morphologie*, Paris, Monum, 2003, p. 105.

Sigles et abréviations utilisés

ACR : Automobile-Club du Rhône
ADR : Archives départementales du Rhône et de la Métropole de Lyon
AGL : Archives du Grand Lyon
AML : Archives municipales de Lyon
AN : Archives nationales
ARRLY : Aménagement routier de la Région lyonnaise
BML : Bibliothèque municipale de Lyon
BMO : Bulletin municipal officiel de la ville de Lyon
CADERL : Comité d'Aménagement et de Développement économique de la Région lyonnaise
CETE : Centre d'Études techniques de l'Équipement
CIL : Comité d'Intérêt local
CM : Conseil municipal de Lyon
CMC : Commission municipale de Circulation
Courly : Communauté urbaine de Lyon (Grand Lyon à partir de 1994)
DDE : Direction Départementale de l'Équipement
FSIR : Fonds spécial d'Investissement routier
GURL : Groupement d'Urbanisme de la Région lyonnaise
LPA : Lyon Parc Auto
OTL : Compagnie Omnibus et Tramways de Lyon (devenant TCL/Transports en Commun Lyonnais en 1967)
PAEE : Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement
PME : Plans de Modernisation et d'Équipement
PSMV : Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
PUD : Plan d'Urbanisme directeur
RGC : Règlement général de la Circulation
RVL : Association Renaissance du Vieux-Lyon
SCET : Service central d'Études techniques (dépendant du ministère des Travaux publics)
Semaly : Société d'Études du Métropolitain de l'Agglomération lyonnaise
SMV : Service municipal de la Voirie (inclus dans les Services techniques après 1940, l'acronyme est conservé pour les périodes ultérieures par commodité)
SOPC : Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées
SV : Service vicinal
TCF : Touring-Club de France
UCIL : Union des Comités d'Intérêt locaux
VFIL : Voies ferrées d'Intérêt local
VRU : Voie rapide urbaine

Introduction générale

« Il est inutile de souligner les problèmes difficiles que pose la modernisation des artères urbaines, qui nécessiterait parfois leur élargissement et, dans tous les cas, l'adaptation de leur revêtement, pour satisfaire aux besoins d'une circulation pour laquelle ces voies n'ont été ni conçues ni réalisées » Jacques Rérolle, 1954⁷.

Cette citation, extraite d'un discours de l'ingénieur du Service ordinaire des Ponts et Chaussées du Rhône Jacques Rérolle en 1954, est significative d'une vision technicienne de l'urbanisme, qui présente les travaux de voirie comme des évidences. La gestion et l'aménagement de la rue sont alors des affaires d'ingénieurs, qui la conçoivent comme les autres réseaux urbains dont ils s'occupent (eau, électricité, égouts, transports, ...). Leurs discours produisent des représentations qui deviennent des évidences, comme celle d'un espace prioritairement dédié à la circulation. Cette vision de la rue comme un espace technique s'inscrit dans une approche de longue durée, la ville devenant le territoire des ingénieurs depuis le XVIII^e siècle en France⁸. Ces évidences doivent être mises en débat par les sciences sociales, en particulier par l'histoire : les rues, comme tout espace urbain, ont une histoire qui n'est pas purement technique. Cette étude a pour point de départ une histoire matérielle, celle de la forme des rues (tracé, largeur, relief, nature du sol ...), qui peut constituer des atouts ou des contraintes pour leurs gestionnaires et aménageurs. Cette approche permet d'articuler une histoire politique, sociale et environnementale de l'urbain, en étudiant la manière dont les aménageurs remodelent la rue pour répondre aux enjeux du moment.

Ces processus d'adaptation sont particulièrement intéressants à étudier sur un long XX^e siècle, des années 1880 aux années 1990, qui se caractérise par l'émergence des transports individuels et collectifs de masse (tramways, automobiles, métro, vélo). Ces nouveaux modes de transport diversifient considérablement les usages de la rue, ce qui pose problème aux aménageurs. Leur action s'inscrit dans un paradigme techniciste d'amélioration de la circulation, par des travaux de voirie censés répondre à des problèmes qu'ils ont eux-mêmes construits. Tel est le cas de la « congestion », constante des discours et motrice des politiques d'aménagement des villes depuis le début du XIX^e siècle⁹, dont il est essentiel de saisir la diversité des utilisations pour justifier des travaux sur les rues. Ces travaux de « modernisation de voirie », terme emprunté aux techniciens des années 1950 pour désigner un ensemble d'opérations destinées à adapter l'espace de circulation aux enjeux du moment, transforment progressivement le paysage de la ville par ses rues. Les enjeux de ces travaux prennent une importance particulière dans la rue ordinaire de la ville ancienne du XX^e siècle, pour laquelle des opérations de percement ou d'élargissement sont de moins en moins envisagées, car trop coûteuses économiquement et socialement dans un milieu urbanisé. Les aménageurs se concentrent alors sur les infrastructures ordinaires de la rue, c'est-à-dire des équipements, de dimensions souvent modestes, que toute rue peut avoir pour son fonctionnement : revêtements de chaussées ou de trottoirs, mobilier urbain, feux et panneaux de signalisation, ... L'objet-rue rassemble donc des dispositifs divers, dont les histoires s'entremêlent.

⁷ ADR 2223 W 8, Conférence à la Fédération nationale des Travaux publics, Lyon, 1^{er} février 1954.

⁸ Sabine Barles, *La ville délétère : médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIII^e-XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1999, p. 117 et suiv.

⁹ Sabine Barles et André Guillerme, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, Paris, Rapport, LTMU/IFU/Paris 8- ARDU, METL-Plan urbanisme construction et architecture, 1998.

Moderniser la voirie au XX^e siècle : histoire de fausses évidences

La vision de la rue comme un espace technique se voit tout d'abord par l'assimilation entre la rue et la voirie, cette dernière constituant l'ensemble des voies de circulation¹⁰. En termes morphologiques, une rue est un espace libre séparant des espaces bâtis ou clôturés, qui comprend à la fois la chaussée et les trottoirs, bipartition en cours depuis la fin du XVIII^e siècle en France¹¹. Suivant l'esprit des aménageurs depuis le XIX^e siècle, notre approche vise à considérer la rue comme un espace public prioritairement dédié à la circulation, mais pas uniquement : les autres usages (implantations commerciales, repos, stationnement) sont étudiés dès lors qu'ils retiennent l'attention des aménageurs de la voirie. De même, cette approche de la rue considère essentiellement la voirie de surface, qui peut avoir des prolongements aériens (câbles d'alimentation des tramways, passerelles pour piétons) ou souterrains (tunnels du métro ou passages souterrains), étudiés en lien avec les circulations sur le sol.

Cette étude socio-technique des travaux d'aménagement de dispositifs matériels sur la voirie permet de questionner deux types de fausses évidences qui émaillent les récits techniques : l'histoire de ces aménagements serait linéaire, avec des évolutions déterminées par des transitions techniques, et progressiste, améliorant nécessairement la vie des usagers¹². L'examen des archives des services de voirie permet de les déconstruire en étudiant les essais et échecs de solutions techniques, sur des dispositifs aussi divers que les revêtements de chaussées, le marquage au sol ou le mobilier urbain. L'examen des configurations des rues concernées permet de préciser les facteurs d'évolution, nuancant l'idée de transition vers des techniques dites « modernes », par opposition à des temps qualifiés d'« anciens ».

Dans ce contexte de mise en avant d'aménagements dits « modernes », le choix de s'intéresser à la ville ancienne permet de rendre compte de la tension constante entre des aménagements conçus pour faire face aux nécessités du temps présent ou d'un futur projeté et des voies qui relèvent d'un système viaire ancien avec ses rigidités. Cette articulation complexe est peu étudiée dans l'histoire du XX^e siècle, qui a privilégié les études sur les périphéries urbaines, avec des problématiques de planification et de contrôle de l'urbanisation de territoires éloignés du centre-ville¹³ ou de créations de villes nouvelles¹⁴. À rebours de ces transformations de grande ampleur, cette étude s'inscrit dans une tendance récente qui revalorise la place des centres-villes anciens, en montrant qu'ils n'ont pas été immobiles au cours des XIX^e et XX^e siècles : les rues ont ainsi fait l'objet de multiples aménagements destinés à les assainir et les embellir dès le XIX^e siècle¹⁵, de travaux pour les adapter aux circulations tout au long de la période, voire de piétonnisation pour certaines dans les années 1970¹⁶. L'approche de cette étude

¹⁰ Pierre Merlin, « Voirie », in Pierre Merlin et Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 2015, p. 826-827.

¹¹ S. Barles, *La ville délétère*, op. cit., p. 231.

¹² David Edgerton, *Quoi de neuf ? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris, Seuil, 2013, p. 15-18.

¹³ Charlotte Vorms, *Bâtisseurs de banlieue : Madrid, le quartier de la Prosperidad, 1860-1936*, Grâne, Créaphis, 2012 ; Gwenaëlle Le Goullon, *Les grands ensembles en France : genèse d'une politique publique 1945-1962*, Paris, CTHS, 2014.

¹⁴ Loïc Vadelorge, *Gouverner les villes nouvelles : le rôle de l'État et des collectivités locales (1960-2005)*, Paris, Le Manuscrit, 2005.

¹⁵ S. Barles, *La ville délétère*, op. cit.

¹⁶ Cédric Ferial, *Piétonniser les centres-villes (1960-1980), États, pouvoirs municipaux et sociétés urbaines face aux mutations des centres urbains du second XX^e siècle (Europe, États-Unis)*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Paris-Saclay, Versailles, 2015.

visé à prendre en compte les transformations des rues dans toutes leurs étapes : le processus de mise à l'agenda et de décision politique, la mise en œuvre par les services concernés, les effets des dispositifs sur les usages du territoire, les réactions face au changement, qui peuvent aller jusqu'à une remise en cause voire une modification du dispositif initial.

L'étude de rues sur une longue durée fournit ainsi l'occasion de revisiter trois paradigmes, principalement revendiqués par les techniciens des services de voirie et les élus pour promouvoir la « modernité » de leur action : la rue comme support de réseaux techniques modernes, espace de circulation, espace public. Ces paradigmes, présentés par les contemporains comme des époques successives de la rue, seront ici adoptés comme des clés de lecture sur toute la période. Le terme de « modernisation », issu du vocabulaire des techniciens des années 1950, est mobilisé comme notion majeure dans ce travail, dans le sens où il comprend l'ensemble des « améliorations dans le domaine de l'hygiène et du confort, dans les espaces publics et privés »¹⁷. La modernisation de la voirie renvoie à la conscience du changement, au constat d'une rupture. Marcel Roncayolo relève des invariants : l'appel à la rationalité et à la science contre la croyance et la tradition, reflet d'une supériorité revendiquée du moderne sur l'ancien¹⁸. Cette définition de la modernisation semble a-historique, mais elle est en réalité constituée d'éléments variables selon les époques (les critères d'hygiène et de confort, de facilité de circulation en fonction du mode de transport, ...), qu'il est important d'éclairer par le contexte historique et politique du moment pour déconstruire les fausses évidences. Ces paradigmes d'aménagement des rues ont été étudiés sur des périodes plus courtes. L'intérêt est d'en montrer le caractère enchevêtré et parfois contradictoire, à rebours d'une histoire linéaire qui serait celle de transitions d'un paradigme vers un autre.

La rue apparaît dans un premier temps comme un support de réseaux techniques modernes, dont les voies de circulation ne sont qu'un aspect. Elle est à considérer comme une infrastructure, au sens d'« installation réalisée au sol ou en souterrain permettant l'exercice des activités humaines à travers l'espace »¹⁹, qui contient une grande variété de dispositifs avec leurs temporalités propres : chaussées et trottoirs, éclairage, espaces verts, panneaux de signalisation ou encore mobilier urbain, pour ne citer que les principaux. Notre étude s'inscrit ainsi dans une historiographie des réseaux techniques développée pour les XIX^e et XX^e siècles, période de genèse de réseaux urbains comme l'adduction d'eau²⁰, l'assainissement²¹ ou l'électricité²². Le caractère conflictuel de l'implantation de ces réseaux a en particulier été mis en avant dans plusieurs études sur l'eau, dont les réseaux s'inscrivent dans des luttes de pouvoir d'échelle nationale voire internationale²³. Notre étude se veut une contribution à une histoire des réseaux techniques, pour éclairer le poids des héritages et l'influence des mobilisations d'usagers dans les diverses politiques de transformation des infrastructures de la rue. Il s'agit

¹⁷ Jean-Claude Delorme et al. (eds.), *Historicisme et modernité du patrimoine européen : reconstruction, restauration, mise en valeur aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 22-23.

¹⁸ Marcel Roncayolo, « La modernité ? Approche des conceptions de la ville et de Paris capitale ... avant Baudelaire », in Karen Bowie (dir.), *La modernité avant Haussmann : formes de l'espace urbain à Paris 1801-1853*, Paris, Recherches, 2001, p. 28-31.

¹⁹ Pierre Merlin, « Infrastructures », in Pierre Merlin et Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 2015, p. 411.

²⁰ Frédéric Graber, *Paris a besoin d'eau : Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Éditions, 2016.

²¹ S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit.

²² Thomas P. Hugues, *Networks of power : electrification in western society : 1800-1930*, Baltimore, Johns University Press, 1993.

²³ Denis Bocquet, *Rome ville technique, 1870-1925 : une modernisation conflictuelle de l'espace urbain*, Rome, École française de Rome, 2007. Vincent Lemire, *La soif de Jérusalem : essai d'hydrohistoire 1840-1948*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2010.

ici de s'intéresser à des réseaux dont la trame est rendue quasiment immobile par la difficulté de dépasser les héritages des rues tracées dans les centres-villes, toute percée nécessitant de coûteuses expropriations. Cela n'empêche pas la transformation progressive du paysage des rues, par des dispositifs matériels qui ne remettent pas en cause leur cohérence mais peuvent en changer les usages. Ces changements dans la physionomie des rues que constituent l'implantation de rails de tramways, de feux de signalisation ou d'abribus paraissent ténus, au sein d'une historiographie qui a souvent privilégié les infrastructures lourdes²⁴ ou le déploiement des réseaux à l'échelle de la ville²⁵. Pourtant, les choix opérés pour ces travaux de modernisation de rues restent politiques, avec des enjeux de pouvoir qui dépassent l'échelle locale : au-delà des relations entre la municipalité et les riverains d'une rue, ces changements influent sur les usages des rues concernées et leur place au sein d'un réseau viaire qui devient un cadre de lecture de la ville de plus en plus important pour ses techniciens.

Dans un second temps, à partir des années 1920 et plus encore 1950 avec la massification de l'automobile en Europe, la rue est considérée par ses aménageurs comme un espace dans lequel la circulation doit être l'usage prioritaire. Ainsi, dès le XIX^e siècle, la circulation est vue comme un usage à favoriser, ce qui justifie des transformations des caractéristiques des rues pour faciliter les mouvements de personnes et de marchandises. Ces changements portent surtout sur le paysage de la rue en surface : chaussée, trottoirs, mobilier urbain, infrastructures de réseaux techniques (rails et câbles pour le tramway, éclairage). La perspective adoptée est celle de la rue comme un environnement urbain, dont l'étude s'inscrit dans une histoire environnementale par l'étude des nuisances des transports, bien plus anciennes que leur prise en compte politique mais encore peu présentes dans des études historiques²⁶. Les problèmes liés à la circulation sont variés (bruit, pollution, vibrations dans les immeubles, usure des revêtements, insécurité) et ont une histoire qu'il s'agit de mettre en évidence. Par ailleurs, ce travail vise à compléter les approches sur les mobilisations locales pour les rues, témoins d'une émergence des questions environnementales qui se déroule bien avant les années 1970.

Enfin, à partir des années 1970-1980, la notion d'espace public devient la catégorie prioritaire dans l'aménagement des rues. L'histoire de ce nouvel âge de la rue reste embryonnaire, dans la mesure où ce sont surtout les sociologues et géographes qui s'en sont emparés. À l'origine, cette notion a été forgée par le philosophe Jürgen Habermas dans les années 1960 avec un sens culturel et politique, qui s'est étendu aux aspects matériels jusqu'à devenir une catégorie d'action publique, mettant la notion au pluriel pour en souligner la diversité des approches²⁷. L'expression désigne ainsi tout espace ouvert au public, des parcs, places et jardins jusqu'aux rues²⁸. Si des approches géographiques sur l'aménagement des espaces publics se sont développées²⁹ et que les historiens se sont penchés sur l'utilisation de cette notion³⁰, l'espace public comme catégorie d'aménagement reste peu abordé en histoire. Pourtant, son émergence renvoie à la question ancienne du partage de la rue, qui peut à la fois

²⁴ Nathalie Roseau, *Aerocity : quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses, 2012.

²⁵ Denis Bocquet et Samuel Fettaï, *Réseaux techniques et conflits de pouvoir : les dynamiques historiques des villes contemporaines*, Rome, École française de Rome, 2007.

²⁶ Stéphane Frioux et Vincent Lemire, « Pour une histoire politique de l'environnement au 20^e siècle », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 3-14.

²⁷ Stéphane Van Damme, « Farewell Habermas ? Deux décennies d'études sur l'espace public », *Les Dossiers du Grihl*, 2007.

²⁸ Thierry Paquot, *L'espace public*, Paris, La Découverte, 2010, p. 36.

²⁹ Antoine Fleury, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines : réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Thèse de doctorat de Géographie, Paris 1, Paris, 2007.

³⁰ Patrick Boucheron et Nicolas Offenstadt (eds.), *L'espace public au Moyen Âge. Débats autour de Jürgen Habermas*, Paris, Presses universitaires de France, 2011.

signifier la coexistence ou la ségrégation d'usages variés, notamment commerciaux ou sociaux (réunions, flânerie, animations), qui s'articulent avec la prépondérance croissante donnée à la circulation dans la rue depuis le XIX^e siècle. La rue est donc vue dans notre étude comme un territoire modelé par les rapports entre ses différentes pratiques plus que par la volonté de ses techniciens : la considérer comme un espace public permet de prendre du recul par rapport à sa construction comme un espace de circulation, en intégrant les usages non mobiles dans les réflexions par leur confrontation avec les infrastructures de circulation. Par ailleurs, cet enjeu de l'historicisation de l'espace public est particulièrement important pour l'étude de la ville de Lyon, dont la Communauté urbaine en a repris la terminologie pour sa « politique d'espaces publics » mise en œuvre en 1989. Après un premier bilan au début des années 2000 avec un recours aux témoins pour expliquer cette démarche³¹, une approche qui la resitue dans le temps long et déconstruit le discours politique pour en pointer les tensions apparaît nécessaire.

Les fausses évidences sont aussi à chercher dans les méthodes utilisées pour justifier les choix d'aménagement opérés par les élus ou les techniciens. En la matière, les XIX^e et XX^e siècles sont remarquables par l'utilisation d'indicateurs statistiques dans tous les domaines de l'action publique³². Dans la lignée des travaux d'Alain Desrosières³³, une approche de sociologie historique de la quantification permet d'approfondir l'étude de la vision des producteurs de statistiques. Loin d'être les objets neutres et objectivants revendiqués par leurs concepteurs, les statistiques font l'objet d'une construction et d'une utilisation qui reflète des objectifs déterminés. Ces analyses peuvent être approfondies et nuancées par l'exploitation de sources locales susceptibles d'éclairer les statistiques produites par leur contexte. Pour l'aménagement des rues, l'histoire des comptages de circulation, constants sur la période étudiée, s'avère éclairante sur les lieux et moyens de transport destinés à faire l'objet d'aménagements. Ceux-ci sont variables selon les époques, les services producteurs et les orientations politiques correspondantes, ce qui interdit toute étude quantitative des déplacements intra-urbains à Lyon, dont les comptages ont été plus localisés et irréguliers qu'à Paris ou sur les routes nationales³⁴. L'étude de ces comptages apparaît révélatrice des objectifs qui leur sont assignés, en termes de solutions techniques ou de moyens de transport ciblés. L'intérêt de leur appréhension par rapport aux travaux de voirie effectués sur les cas de rues considérés réside aussi dans l'analyse de leur utilisation réelle pour les travaux, qui peut s'opérer avec des décalages chronologiques voire se passer de ces dénombrements.

Enfin, l'analyse de la conflictualité autour de ces aménagements présentés comme évidents place ce travail dans l'historiographie des conflits d'usage. Notion plutôt utilisée par les géographes, qui s'y intéressent notamment depuis les années 2000 pour en étudier les mécanismes de production territoriale³⁵, ce terme peut recouvrir différentes réalités. De manière générale, il désigne toute confrontation entre usagers pour l'usage d'une ressource localisée. L'approche par le conflit d'usage a donné lieu à une grande diversité de travaux, notamment chez des géographes comme Philippe Subra, qui parle de « géopolitique locale » pour montrer que les aménagements locaux dépendent de rapports de force entre acteurs qui veulent contrôler le territoire et y imposer leur vision³⁶. La notion de conflit d'usage est désormais couramment

³¹ Jean-Yves Toussaint et Monique Zimmerman, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001.

³² Alain Supiot, *La gouvernance par les nombres : cours au Collège de France, 2012-2014*, Nantes, Institut d'Études Avancées, 2015, p. 119 et suiv.

³³ Alain Desrosières, *Prouver et gouverner : une analyse politique des statistiques publiques*, Paris, La Découverte, 2014.

³⁴ Mathieu Flonneau, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, p. 93.

³⁵ Patrice Melé, et al., *Conflits et territoires*, Tours, Presses universitaires François Rabelais, 2003.

³⁶ Philippe Subra, *La géopolitique locale : territoires, acteurs, conflits*, Paris, A. Colin, 2016.

employée par des sociologues et historiens qui se penchent sur le potentiel créateur du conflit : comme moment de mise à l'épreuve des groupes sociaux confrontés à la nécessité d'élaborer des conditions du vivre ensemble³⁷, le conflit participe à la production de la ville, y compris en ce qui concerne les réseaux techniques³⁸. Ces « micro-conflits » autour des aménagements des rues apparaissent intéressants à étudier pour eux-mêmes, car ils constituent des moments de dévoilement des individus et collectifs mobilisés et de leurs arguments opposés à ceux des aménageurs. Par ailleurs, les répercussions politiques et matérielles qu'ils entraînent ont aussi leur intérêt, ce que seule une étude sur plusieurs décennies peut permettre. L'étude de l'aménagement des rues s'inscrit ainsi dans cette historiographie qui dépasse les explications techniques ou financières pour mettre en évidence le caractère politique et culturel des évolutions des objets techniques, pour faire ressortir leurs mutations au-delà de l'immobilisme apparent de la rue face à des modes de transport en plein bouleversement.

La rue, infrastructure de circulations : une histoire d'immobilités ?

Cette étude prend le parti de se focaliser sur la rue comme support de circulations, la période considérée étant celle d'une diversification des transports (tramways, automobiles, métro, vélo) et de leur massification. D'autre part, considérer la rue comme un espace aménagé pour la circulation est revendiqué par la plupart des aménageurs pour justifier divers travaux, des changements de revêtements de chaussées et trottoirs à l'implantation de panneaux de signalisation, en passant par le marquage d'emplacements de stationnement ou de passages pour piétons. Ces évolutions inscrivent notre étude dans une histoire des mobilités, au sein de laquelle l'approche par la rue ouvre de nouveaux champs. Cette dernière conduit aussi à réinterroger une évolution parfois présentée comme linéaire de la rue multifonctionnelle vers la voie pour l'automobile, à laquelle succéderait un « retour à la rue » à partir des années 1970³⁹.

Par sa vision de la rue comme un espace de circulations multimodales, cette étude s'inscrit dans une histoire des mobilités renouvelée depuis les années 2000 en France. L'histoire des transports se développe dans le champ scientifique à partir des années 1970, relevant de domaines aussi divers que l'histoire des techniques des véhicules, l'histoire économique des marchés et firmes, l'histoire sociale des métiers ou l'histoire des réseaux de transports urbains. Elle connaît un tournant vers une histoire des mobilités à partir des années 1990-2000⁴⁰, avec un ancrage dans les sciences sociales et politiques : ce « *mobility turn* » s'observe d'abord dans l'historiographie anglo-saxonne, avec des travaux qui s'intéressent à la production de l'espace urbain par les transports et à ses pratiques sociales conflictuelles⁴¹. En Europe, l'histoire des

³⁷ E. Charmes, *La rue, village ou décor ?*, op. cit., p. 104-105.

³⁸ D. Bocquet et S. Fettah, *Réseaux techniques et conflits de pouvoir*, op. cit., p. 13.

³⁹ Chantal Berdier, « La voirie urbaine : approche historique et évolution », in Jacques Bonnet (dir.), *Aménagement et développement territorial*, Paris, Ellipses, 2012, p. 259-284.

⁴⁰ Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? : état des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

⁴¹ Clay McShane, *Down the asphalt path : the automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 1994.

mobilités s'ancre autour d'une histoire culturelle et sociale des déplacements et de leurs politiques⁴², ainsi qu'une histoire des technologies⁴³.

Nourrie par ces deux domaines, notre étude opère une socio-histoire des objets techniques que sont les infrastructures des transports. Ce point de vue a été adopté dans plusieurs études qui abordent les traductions matérielles des politiques de gestion des mobilités, comme celle de Peter Norton autour de la régulation du trafic automobile urbain dans les années 1900-1920⁴⁴. Sur la question des infrastructures de voirie, l'ouvrage de Marc Desportes rend compte de leur diversification et de leur adaptation aux évolutions des transports entre le XVIII^e et le XX^e siècle⁴⁵. Ces grandes fresques, qui reposent sur l'échelle nationale et municipale, gagnent à être complétées par des approches micro-locales pour approfondir le rôle des contextes locaux dans ces dynamiques. L'échelle de la rue, peu utilisée en histoire des mobilités, permet par exemple de reconsidérer le poids des collectifs locaux d'habitants ou d'entrepreneurs, longtemps négligés par le postulat de la centralisation politique⁴⁶. En ce qui concerne les aménagements de voirie, la primauté du corps des Ponts-et-Chaussées du point de vue technique et financier masque les résistances et initiatives locales. Ce poids important a été mis en évidence par plusieurs études sociologiques, en particulier pour les années 1930-1940⁴⁷ et 1960-1970⁴⁸. En revanche, peu d'études ont abordé la traduction réelle de la force de cette administration d'État sur les paysages urbains ordinaires.

Les études monographiques sur des infrastructures de voirie ne sont pas rares, mais ont surtout porté sur une histoire globale des routes sur un territoire administrativement délimité, faite par d'anciens ingénieurs des Ponts-et-Chaussées avec une optique technique descriptive⁴⁹. Plusieurs monographies d'infrastructures de voirie ont récemment permis d'approfondir les enjeux de certains types d'aménagement, comme l'étude de Stéphanie Leheis-Guillot sur le contournement L2 de Marseille⁵⁰ ou celle de Benoît Romeyer sur deux rues artérielles de Lyon et Londres⁵¹. Toutefois, au-delà des grandes voies de circulation, l'intérêt est encore faible pour la voirie ordinaire, dont les infrastructures restent un domaine d'aménagement vu comme local, avec une faible technicité et une apparente banalité des formes. Pourtant, leur étude conduit à aborder plusieurs objets jusque-là quasiment ignorés en histoire, tels que le stationnement, la signalisation, le mobilier urbain, ou encore les aménagements cyclables. Ainsi, l'histoire des dispositifs de signalisation reste peu documentée, alors même qu'ils constituent des éléments

⁴² M. Flonneau, *Paris et l'automobile, op. cit.* ; Arnaud Passalacqua, *L'autobus et Paris : histoire de mobilités*, Paris, Economica, 2011.

⁴³ Gijs Mom, « Inventer et établir l'Histoire de la mobilité : aux origines d'un changement de paradigme », in M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, op. cit., p. 32-33.

⁴⁴ Peter D Norton, *Fighting traffic: the dawn of the motor age in the American city*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2011.

⁴⁵ Marc Desportes, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

⁴⁶ A. Fourcaut et L. Vadelorge, « Où en est l'histoire urbaine du contemporain ? », art cit, p. 150.

⁴⁷ Jean-Claude Thoenig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental : vie et mort de la vicinalité*, Paris, Cujas, 1980.

⁴⁸ Jean-Claude Thoenig, *L'ère des technocrates : le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1987 ; Theodore M. Porter, *La confiance dans les chiffres : la recherche de l'objectivité dans la science et dans la vie publique*, Paris, Les Belles Lettres, 2017.

⁴⁹ Georges Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, t.1, 1900-1951*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 2007 ; Georges Reverdy, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, LUGD, 1994.

⁵⁰ Stéphanie Leheis-Guillot, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps long : le cas de Marseille*, Thèse de doctorat d'Urbanisme, Université Paris-Est, Marne-la-Vallée, 2011.

⁵¹ Benoît Romeyer, *Refaire la rue pour recomposer la ville : rues artérielles en théories et en projets : mise en regard de deux cas d'études à Londres et Lyon*, Thèse de doctorat d'Urbanisme, Aix-Marseille Université, Aix-en-Provence, 2016.

importants des paysages urbains du quotidien. La signalisation a fait l'objet d'une étude qui en retrace l'histoire en fonction des règlements et des politiques françaises ou européennes, sans se pencher sur les difficultés d'application ni sur les impacts locaux de ces grandes orientations politiques⁵². Par ailleurs, l'histoire de l'aménagement de la signalisation est aussi celle d'un long désintérêt des pouvoirs publics locaux et des services de voirie pour ces petits aménagements, avant les années 1960. Cela offre un angle d'approche pour étudier les rapports public/privé dans leur profondeur historique, en mettant en évidence le rôle de collectifs ou de firmes automobiles dans la diffusion d'un système automobile qui passe aussi par ces infrastructures légères. Cette implication des industriels contribue aussi à expliquer le désintérêt pour les infrastructures cyclables qui ne bénéficient pas des mêmes soutiens, dont « l'histoire reste largement à faire » selon Frédéric Héran⁵³. En la matière, la pauvreté des sources sur les aménagements cyclables à l'échelle nationale ou municipale avant les années 1970 peut être contournée par l'examen des dossiers techniques des rues, qui contiennent bon nombre d'échanges au sujet des pistes, trottoirs et autres stationnements cyclables et permettent d'expliquer la faiblesse de leur réalisation.

Les rapports public/privé dans la production de la ville peuvent aussi trouver un champ prometteur avec l'histoire du mobilier urbain. Celle-ci est souvent cantonnée à une description typologique des différents dispositifs concernés (de la poubelle à l'abribus, en passant par les sanisettes, les bancs, ou encore les armoires électriques) et de leurs évolutions techniques⁵⁴. Pourtant, les enjeux d'appropriation de l'espace public par les firmes privées qui les fournissent sont importants. Plusieurs historiens commencent à s'intéresser à certains mobiliers, avec des études récentes sur les origines de l'éclairage urbain⁵⁵, la publicité lumineuse⁵⁶ ou encore la stratégie de la firme JCDecaux sur le marché des mobilités partagées, des premiers abribus dans les années 1960 aux vélos en libre-service des années 2000⁵⁷. Ces études sur les stratégies des firmes considérant l'aménagement de l'espace public comme un marché gagnent à être complétées par une analyse des évolutions matérielles de ces occupations privées d'espaces publics et des conflits qu'elles ont pu entraîner. L'étude des mobilisations des collectifs de riverains et commerçants pour réclamer des éléments de mobilier urbain ou en dénoncer le caractère encombrant, par des archives d'associations et de services gestionnaires de la voirie, ouvre ainsi des perspectives historiques. Il s'agit d'historiciser la problématique d'un espace public qualifié d'« encombré », en questionnant l'intérêt nouveau des pouvoirs publics pour ces éléments à partir des années 1960-1970 (puisque le mobilier urbain devient une thématique de dossiers d'archives), ainsi que l'importance du contexte des lieux qui font l'objet de ces mobilisations d'usagers.

Enfin, cette étude permet de réinterroger la chronologie des impacts des infrastructures de transport sur la vie urbaine. Cette focalisation sur les effets des transports a été adoptée très tôt par des géographes qui ont étudié l'inscription des transports dans les politiques urbaines,

⁵² Marina Duhamel-Herz, *Un demi-siècle de signalisation routière : naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France, 1894-1946*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1994 ; Marina Duhamel-Herz et Jacques Nouvier, *La signalisation routière en France de 1946 à nos jours*, Paris, AMC, 1998.

⁵³ Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, p. 60.

⁵⁴ Michel Carmona, *Le mobilier urbain*, Paris, Presses universitaires de France, 1985.

⁵⁵ Sophie Reculin, « Le règne de la nuit désormais va finir ». *L'invention et la diffusion de l'éclairage public dans le royaume de France (1697-1789)*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université de Lille 3, Lille, 2017.

⁵⁶ Stéphanie Le Gallic, *Lumières publicitaires : Paris - Londres - New York*, Paris, CTHS, 2019.

⁵⁷ Maxime Huré, *Les mobilités partagées : nouveau capitalisme urbain*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2017.

comme Pierre Merlin pour les transports parisiens⁵⁸ ou Christian Montès pour Lyon⁵⁹. Leurs approches sont principalement centrées sur des politiques municipales ou régionales, avec des études de documents de planification et de schémas directeurs qui prennent peu en compte les aspects historiques et les traductions matérielles de ces schémas dans les villes considérées. Cette chronologie par les lois ou les schémas directeurs, qui ne correspond que très imparfaitement à celle des évolutions réelles des paysages concernés, mérite d'être réinterrogée à la lumière des circonstances locales qui en expliquent souvent les variations. Cette chronologie fondée sur des inflexions législatives et politiques a déjà été battue en brèche par des historiens des mobilités urbaines qui ont mis en évidence les temporalités spécifiques à chaque mode de transport, comme Mathieu Flonneau sur l'automobile dans l'espace parisien⁶⁰ ou Arnaud Passalacqua sur le développement de l'autobus à Paris⁶¹. Ces études ont permis de nuancer le poids des évolutions techniques de chaque mode de transport, en montrant que leurs politiques d'aménagement d'infrastructures sont souvent conçues par rapport aux autres modes, en mettant en évidence des phénomènes de concurrence par et pour l'espace viaire. Cela nous conduit à questionner le rôle de la voirie dans ces aménagements d'infrastructures de transport, ainsi que les adaptations réciproques qui peuvent agir sur leurs évolutions respectives.

Le choix fait dans notre étude d'appréhender la rue comme support de ces différents modes de transport permet une histoire multimodale des circulations urbaines, pertinente pour nuancer les transitions souvent trop abruptement décrites entre un âge multimodal et un « âge automobile »⁶² dans l'Entre-deux-guerres, ainsi qu'entre la domination de l'automobile et un supposé retour à la multimodalité en cours depuis les années 1970⁶³. L'approche par la rue permet ainsi de remettre en lumière la place du vélo⁶⁴ ou de la marche⁶⁵ en ville, qui ont fait l'objet d'études sur des périodes plus récentes, des années 1970 à nos jours, mais n'ont pas été totalement négligées par les aménageurs au cours des périodes précédentes.

Enfin, cette histoire de l'immobile qui est celle des infrastructures de voirie n'est pas une histoire de l'immobilisme, puisque les rues de la ville ancienne font l'objet de nombreux projets d'infrastructures destinées à améliorer la circulation, tout au long du XX^e siècle. Des projets de grandes artères liés aux plans d'extension des villes dans l'Entre-deux-guerres jusqu'aux schémas autoroutiers des années 1960-1970, ces tentatives pour la plupart avortées de bouleversement de la trame viaire sont, pour notre étude, autant de traces des visions de la rue et de puissants révélateurs des rapports de force sur un lieu et une période donnés. Les échecs de ces projets d'infrastructures de transport renseignent tout autant voire davantage que les aménagements effectivement réalisés sur les jeux d'acteurs, dans la mesure où ils donnent souvent lieu à une production de sources tentant d'en expliquer les raisons⁶⁶. Cette étude a donc pour ambition d'interroger les réalisations, remodelages et échecs des aménagements de voirie, principalement au moyen des archives techniques de l'aménagement et de la gestion des rues, la focalisation sur des rues particulières permettant un suivi étroit du devenir de leurs aménagements sur une longue durée.

⁵⁸ Pierre Merlin, *Les transports en région parisienne*, Paris, La Documentation française, 1997.

⁵⁹ Christian Montès, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003.

⁶⁰ M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit.

⁶¹ A. Passalacqua, *L'autobus et Paris*, op. cit.

⁶² James J. Flink, *The automobile age*, Cambridge, MIT Press, 1988.

⁶³ F. Héran, *Le retour de la bicyclette*, op. cit., p. 87 et suiv.

⁶⁴ M. Huré, *Les mobilités partagées*, op. cit.

⁶⁵ Jean-Jacques Terrin, *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé*, Marseille, Parenthèses, 2011.

⁶⁶ Allan Mitchell, *Rêves parisiens : l'échec de projets de transport public en France au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 2005.

La rue comme objet : un observatoire social du changement urbain

Notre étude se fonde sur l'analyse des aménagements matériels des rues, entendues au sens de voies dans une agglomération, bordées de bâtiments ou de clôtures, dans une définition générale⁶⁷. Par sa cohérence formelle et la multiplicité de ses usages, la rue est vue par les historiens de l'urbain comme un espace de rencontres et d'échanges entre divers groupes sociaux, apparaissant comme une métonymie de la ville⁶⁸. Elle est aussi un territoire constamment transformé, à la fois par ses aménageurs et ses usagers, ce qui en fait un objet d'histoire légitime et une piste d'étude du changement urbain et de ses protagonistes.

Les dispositifs matériels visant à adapter la rue aux circulations relèvent de domaines techniques variés, ce qui fait de la rue un objet d'étude pluriel permettant de comprendre les liens entre les acteurs du changement urbain. Le cas de Lyon et la période étudiés s'avèrent particulièrement éclairants pour les évolutions de ces relations, puisque les infrastructures de voirie relèvent à la fin du XIX^e siècle de compétences et d'acteurs différents, alors qu'ils sont unifiés au sein du Service Espaces publics de la Communauté urbaine dans les années 1990. Ces dispositifs qui constituent des réseaux techniques urbains sont à la fois interdépendants et cloisonnés entre différents services ou experts, paradoxe qui permet d'en révéler les enjeux politiques en étudiant l'évolution des échanges entre ces acteurs. Cette perspective d'étude de la rue comme un objet historique à part entière permet de dépasser l'histoire technique des dispositifs d'aménagement et l'histoire de la planification urbaine, pour entrecroiser les histoires politiques, sociales et environnementales de l'urbain.

La rue ne semble pas être un objet de recherche historique neuf : elle a fait l'objet de plusieurs études au cours des années 1990-2000, dans laquelle elle n'est cependant considérée que comme cadre d'étude. Ces travaux en explorent plusieurs usages, comme les mouvements sociaux (assimilés à leur terrain d'exercice dans le langage courant)⁶⁹, les pratiques de sociabilité qui s'y déroulent comme les fêtes de quartier ou les métiers de rue⁷⁰, ou les pratiques sociales au sens large, étudiées par exemple par Arlette Farge dans le Paris du XVIII^e siècle⁷¹.

Outre les historiens du social, d'autres chercheurs en sciences sociales s'intéressent à la rue, notamment dans les années 2000, avec une attention portée aux formes urbaines des rues. Jean-Loup Gourdon expose ainsi des clés de lecture de la rue sous forme de dualités fondatrices (établissement/mouvement, circulé/construit, permanence/changement, privé/public, ...) qui peuvent s'appliquer aux formes et aux pratiques de la ville⁷². La rue lui sert cependant davantage de cadre pour une étude du fonctionnement des formes urbaines que de sujet propre, ce dont l'auteur est conscient⁷³. L'intérêt de la rue est de constituer un cadre commode pour une étude historique, dont plusieurs historiens et urbanistes se sont saisis. Ainsi, Paul-André Rosental

⁶⁷ B. Gauthiez, *Espace urbain, op. cit.*, p. 163.

⁶⁸ Bernard Lepetit, « La ville : cadre, objet, sujet. Vingt ans de recherches françaises en histoire urbaine », *Enquête*, 1996, n°4, p. 11-34.

⁶⁹ Michel Pigenet et Danielle Tartakowsky, « Les marches en France aux XIX^e et XX^e siècles : récurrence et métamorphose d'une démonstration collective », *Le Mouvement Social*, 2003, vol. 202, n°1, p. 69-96.

⁷⁰ Alain Leménorel (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? : rencontres de la rue actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, 1997.

⁷¹ Arlette Farge, *Vivre dans la rue à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1992.

⁷² Jean-Loup Gourdon, « La rue : permanences et renouvellement », *Annales de la Recherche Urbaine*, 2003, n°92, p. 115-122.

⁷³ Jean-Loup Gourdon, *La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 2001, p. 14.

utilise la rue Wacquez-Lalo de Loos comme une unité pour suivre l'évolution socio-professionnelle de ses habitants grâce aux recensements, réfléchissant sur la rue comme un « univers social pour les populations qui l'habitent »⁷⁴. Dans un autre registre, le géographe Éric Charmes se penche sur la mise en valeur des rues anciennes par une enquête auprès des riverains de deux rues parisiennes de l'ancien faubourg de Belleville, dont il étudie les représentations et les mobilisations pour leur cadre de vie⁷⁵.

Notre étude emprunte à ces approches la focalisation sur des rues particulières, postulant que leurs caractéristiques morphologiques, leur situation géographique ou leur composition sociale peuvent être déterminantes dans leur évolution. Elle est centrée sur l'évolution des formes urbaines pour interroger les multiples temporalités de la rue. Partir de la production d'infrastructures pour la circulation permet d'en étudier le cycle de vie, des processus de décision politique aux réalisations concrètes, en passant par les mobilisations sociales et environnementales qui les concernent. Cette histoire transcende la tripartition proposée par Maurice Garden pour l'inscription de la rue dans l'histoire urbaine : cette approche conduit à étudier à la fois la rue comme espace matériel aménagé, la rue comme espace social et lieu d'usage, ainsi que la rue comme espace symbolique et lieu de l'affrontement des pouvoirs⁷⁶. Si la première piste citée est au cœur de notre étude, les deux autres interfèrent, dans le sens où elles constituent des visions de la rue qui peuvent être mobilisées dans des conflits d'usages. L'étude de l'aménagement et de la gestion des rues est à la croisée de ces trois dimensions, dans la mesure où la production des dispositifs matériels qu'elle comporte est directement influencée par les usages auxquels ils sont destinés, ainsi que par des jeux de pouvoir entre les aménageurs. Les pouvoirs publics sont marqués par une division complexe entre trois services de voirie locaux : Service municipal de Voirie (SMV), Service vicinal (SV) et Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées (SOPC). D'autre part, des collectifs d'usagers de transports, de riverains et/ou de commerçants, des associations d'intérêt économique ou de défense de l'environnement peuvent être amenés à se mobiliser. Stéphane Frioux fonde sa grille de lecture des projets d'amélioration de l'assainissement urbain sur quatre catégories d'acteurs collectifs, qui ont leur diversité interne : pouvoirs municipaux, État central, entrepreneurs et citoyens (habitants, experts, journaux)⁷⁷. Cette typologie peut être reprise pour l'aménagement des rues en général, en ajoutant les collectifs liés à certains modes de transport, qui s'y intéressent de près.

La rue est ainsi vue comme un espace débattu et disputé, dans ses pratiques comme dans ses processus d'aménagement. Les débats politiques sur les aménagements des rues nous conduisent à l'envisager comme un observatoire social plus que comme un objet technique. Avec les conflits d'usages, ceux-ci permettent d'esquisser une histoire des modalités d'appropriation des rues par leurs concepteurs et usagers, dont les échanges se traduisent dans l'action publique de manière souvent sélective selon les usages, les lieux et les dispositifs considérés. Ces liens entre aménagements matériels et débats politiques sur la rue ont été étudiés dans l'historiographie anglo-saxonne, depuis les premiers écrits de Jane Jacobs dans les années 1960⁷⁸ jusqu'au mouvement actuel des « *complete streets* » qui réclame un meilleur équilibre de l'espace viaire en faveur des usages autres que la circulation automobile⁷⁹.

⁷⁴ Paul-André Rosental, « La rue mode d'emploi », *Enquête*, 1996, n°4, p. 123-143.

⁷⁵ Éric Charmes, *La rue, village ou décor ? : parcours dans deux rues de Belleville*, Grâne, Créaphis, 2006.

⁷⁶ Maurice Garden, « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, 2006, n° 116, p. 6.

⁷⁷ Stéphane Frioux, *Les batailles de l'hygiène : villes et environnement de Pasteur aux Trente Glorieuses*, Paris, Presses universitaires de France, 2013, p. 118.

⁷⁸ Jane Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Marseille, Parenthèses, 2012.

⁷⁹ Apparue au début des années 2000 aux États-Unis, cette expression désigne une approche qui promeut un aménagement des rues qui permet un accès facile et sûr à tous les usagers. Elle est promue par divers acteurs (collectifs d'usagers, urbanistes, ingénieurs, citoyens), sans pour autant constituer un courant urbanistique

Nombreux sont les historiens anglais ou américains à avoir considéré la rue comme un espace contesté et conflictuel et à voir son intérêt pour étudier l'aménagement urbain. Ainsi, Peter Baldwin montre comment la rue a été « domestiquée » par la disparition de pratiques comme les jeux d'enfants sur la chaussée ou les colporteurs, tendance qui accompagne le développement du tramway et de l'automobile des années 1850 aux années 1930⁸⁰. Cette étude faite à l'échelle municipale mobilise plusieurs exemples de rues pour montrer la diversité des situations, mais reste une histoire fondée sur des sources de police et de presse locale qui ne permettent pas de faire l'histoire des rues citées.

Notre approche par plusieurs rues fait l'objet d'un jeu d'échelles avec les politiques à l'échelle de la ville, du département ou de l'État. Cela permet de questionner les traductions concrètes des jeux de pouvoirs entre autorités locales et services centraux, dans la lignée de travaux sociologiques⁸¹ et historiques⁸² sur les transformations urbaines de la période contemporaine. Ces jeux de pouvoirs peuvent se manifester dans les débats politiques sur les dispositifs à adopter autant que dans la gestion quotidienne des rues, qui sont réparties entre trois services de voirie relevant d'administrations différentes. Par ailleurs, l'étude de ces jeux de pouvoirs permet de dépasser les divisions institutionnelles, par exemple à travers l'analyse des débats impliquant l'administration des Monuments historiques sur les liens entre patrimonialisation et infrastructures de voirie.

Ces jeux d'échelles permettent d'ouvrir de nouvelles perspectives sur une ville dont l'histoire urbaine contemporaine a fait l'objet d'études dans divers domaines. Le choix de Lyon est celui d'une ville moyenne à l'échelle de l'Europe mais grande à l'échelle de la France, qui connaît un dynamisme démographique et industriel fort depuis le XVIII^e siècle. Cette ville est aussi intéressante par sa personnalité politique forte, incarnée par des maires bâtisseurs tels que Édouard Herriot ou Louis Pradel, qui doivent composer avec une surveillance de l'État depuis la Révolution⁸³. Ces deux maires ont fondé une partie de leur image d'édiles actifs sur les transformations de la voirie, ce qui conduit à questionner leur rôle dans des travaux d'aménagement de long terme, pour lesquels les héritages institutionnels sont importants.

Sur le plan de la circulation, Lyon est intéressante à étudier par son important trafic de transit dû à sa situation de carrefour géographique, notamment entre des flux Nord-Ouest/Sud-Est, faisant le lien entre Paris et Marseille par la vallée du Rhône. Ces problématiques s'inscrivent dans un territoire marqué par une grande diversité de rues : la ville constitue par exemple un cas rare de proximité d'un quartier médiéval aux rues étroites et tortueuses (le Vieux-Lyon) avec un centre haussmannien aux larges artères (la Presqu'île), ce qui ne manque pas de poser des problèmes de circulation inter-quartiers (voir Annexe 1 pour leur localisation). Par ailleurs, l'opposition en termes de relief, entre un Ouest et un Nord vallonnés (avec les collines de Fourvière et la Croix-Rousse) et une grande plaine alluviale à l'Est et au Sud, pose souvent problème pour aménager des axes de traversée de la ville. Cette diversité de situations viaires conduit à questionner le rôle de ces spécificités dans des politiques d'aménagement à l'échelle du quartier ou de la ville.

homogène. Voir Stephen Zavestoski and Julian Agyeman (eds.), *Incomplete streets : processes, practices, and possibilities*, London, Routledge, 2015.

⁸⁰ Peter C. Baldwin, *Domesticating the street : the reform of public space in Hartford, 1850-1930*, Columbus, OH, Ohio State University Press, 1999.

⁸¹ Pierre Grémion, *Le pouvoir périphérique : bureaucrates et notables dans le système politique français*, Paris, Seuil, 1976.

⁸² Loïc Vadelorge, *Gouverner les villes nouvelles : le rôle de l'État et des collectivités locales (1960-2005)*, Paris, Le Manuscrit, 2005.

⁸³ Voir Bruno Benoit, *L'identité politique de Lyon : entre violences collectives et mémoire des élites, 1786-1905*, Paris, L'Harmattan, 1999.

Du point de vue historiographique, Lyon est marquée par une tradition d'études urbaines depuis les années 1960⁸⁴ qui font de cette ville un terrain bien défriché par les sciences humaines. En revanche, les travaux sur la ville « ordinaire » (hors des quartiers centraux et des grandes opérations d'aménagement) restent rares et aucune étude n'adopte l'échelle de la rue⁸⁵. Cette dernière apparaît pourtant comme un élément des jeux de pouvoir politiques, abordés dans plusieurs travaux pour l'époque contemporaine. Sur un long XIX^e siècle qui se prolonge jusqu'en 1914, la thèse de Pierre-Yves Saunier montre les enjeux de pouvoir dans l'évolution des découpages de la ville, en privilégiant les échelles du quartier et de la commune⁸⁶. Ces réflexions multiscalaires sont prolongées pour le XX^e siècle par la thèse de Marie-Clotilde Meillerand, qui aborde la gestion de la croissance urbaine par la question de la métropolisation, avec des réflexions sur les relations entre l'État et les autorités locales qui montrent une structuration progressive de la question métropolitaine entre les années 1930 et 1960⁸⁷. Ces travaux ont posé des jalons pour expliquer les changements urbains, par des jeux de pouvoirs qui débouchent sur des évolutions institutionnelles durables. L'approche adoptée permet d'approfondir les conséquences de ces mutations par l'étude de leurs traductions concrètes dans l'espace matériel de la rue. La focalisation sur la rue comme objet permet de s'interroger sur l'appropriation de cet espace par ses habitants, commerçants ou usagers et de questionner le rôle de ces représentations sur des politiques publiques menées à d'autres échelles.

Cela conduit à mettre en avant le rôle de la rue comme cadre de pensée pour les techniciens de la ville et les usagers de ses espaces publics. La rue constitue ainsi un observatoire des mobilisations de riverains pour lesquels elle constitue un enjeu d'aménagement voire un terrain de revendication. Cela s'observe surtout de la part des Comités d'Intérêt locaux (CIL), appellation lyonnaise des comités de quartier, dont l'histoire a été étudiée par le géographe Thierry Joliveau avec une focalisation sur l'échelle du quartier⁸⁸. L'approche de l'espace social qu'est la rue permet ainsi de revisiter les analyses sociologiques qui privilégient le quartier⁸⁹, pour mettre en avant la capacité d'initiative d'usagers de rues particulières, notamment les riverains et commerçants. De même, l'approche adoptée conduit à enrichir l'histoire urbaine de Lyon dans des domaines particuliers de l'action publique urbaine abordés par des politistes. Il en est ainsi pour les politiques de gestion de la circulation automobile entre les années 1910 et 1960, étudiées par Sébastien Gardon avec une approche centrée sur Lyon et mise en perspective avec d'autres grandes villes françaises⁹⁰. Si cette approche centrée sur la gouvernance des mobilités urbaines permet d'en étudier les structures, elle gagne à être complétée par une étude sur les temporalités de l'aménagement viaire. La perspective de la rue et l'entrée par ses travaux d'aménagement conduisent à se pencher sur les décalages chronologiques entre la mise en débat d'un dispositif et sa réalisation effective. Il

⁸⁴ Voir par exemple Maurice Garden, *Lyon et les Lyonnais au XVIII^e siècle*, Paris, Les Belles Lettres, 1970 ; Jean-Luc Pinol, *Les mobilités de la grande ville : Lyon, fin XIX^e-début XX^e*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1991 ; Yves Lequin, *Les ouvriers de la région lyonnaise (1848-1914)*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1977.

⁸⁵ Anne-Sophie Cléménçon, *La ville ordinaire : généalogie d'une rive, Lyon, 1781-1914*, Marseille, Parenthèses, 2015.

⁸⁶ Pierre-Yves Saunier, *Lyon au XIX^e siècle : les espaces d'une cité*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 1992.

⁸⁷ Marie-Clotilde Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle : enjeux territoriaux, acteurs locaux et politiques publiques dans la région lyonnaise*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2010.

⁸⁸ Thierry Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation : l'exemple lyonnais (1880-1983)*, Paris, CNRS, 1987.

⁸⁹ Jean-Yves Authier et al., *Sociologie de Lyon*, Paris, La Découverte, 2010.

⁹⁰ Sébastien Gardon, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Thèse de doctorat de Sciences Politiques, IEP de Lyon, Lyon, 2009.

s'agit d'expliquer les écarts entre « le temps de la prise en compte » et « le temps de la prise en charge », mis en évidence par Pascal Ory pour les politiques culturelles du Front Populaire⁹¹. D'autre part, les décalages entre la réalisation d'un aménagement et l'évolution des usages par rapport à ce dispositif méritent aussi d'être analysés : l'étude de territoires précisément circonscrits sur une longue durée permet de mettre en évidence des phénomènes d'adaptation réciproque des usagers aux infrastructures.

Ce travail s'inscrit ainsi dans le « retour au social » postulé par plusieurs historiens de l'urbain⁹², en se focalisant sur une socio-histoire de l'aménagement des rues : il s'agit d'examiner les déterminants de l'action publique sur la voirie (choix des rues, des dispositifs), les enjeux de pouvoir qui la sous-tendent (demandes, réclamations, débats) et les articulations temporelles entre la mise sur agenda politique d'un problème public ou d'un aménagement et sa traduction matérielle (ou son absence de réalisation). Cette orientation impose le recours à des sources variées, que l'approche par rues permet de maîtriser l'étendue.

Sources et méthodes

Notre étude est fondée sur l'exploitation des archives de six rues choisies dans la ville de Lyon (voir ci-après Figure 1). La rue constitue une entité cohérente dans les archives des services de voirie municipale et départementale, qui constituent des dossiers de travaux par rues pour les travaux de grande ampleur (élargissement ou changement de revêtement de chaussées, par exemple), ou dans les fonds du bureau municipal de la circulation, qui conserve principalement trace de travaux d'amélioration de la circulation et de plaintes d'usagers. Ces archives ne suffisent pas pour faire l'histoire de ces rues, dans la mesure où elles ne présentent que le point de vue des techniciens sur les travaux qu'ils jugent les plus importants. Ce corpus a été complété par la consultation d'archives, non classées par rues, sur les débats autour de l'urbanisme et de la circulation, ou encore des fonds rendant compte d'autres points de vue. Ces divers fonds sont présentés de manière détaillée dans l'état des sources, en fin de volume.

L'espace lyonnais comportant près d'un millier de rues au début du XX^e siècle⁹³, les capacités humaines limitées du chercheur ont conduit à se focaliser sur des études de cas choisies pour être les plus représentatives possibles des principaux enjeux des rues et de leurs usages, selon une typologie fondée sur les caractéristiques géographiques et les principaux usages des rues (résumée en Annexe 2). Le choix des rues a été opéré en fonction de la diversité de leurs caractéristiques morphologiques (largeur, longueur, relief, profil), de leur situation géographique, de leur composition sociale, de leur place dans les réseaux de voies ou leur quartier, ou encore de leurs héritages historiques (époques de construction, enjeux patrimoniaux). La représentativité a aussi été recherchée du point de vue des services gestionnaires de ces rues, puisque notre échantillon comporte deux portions de routes nationales, trois rues municipales et un chemin vicinal dans les années 1910, dont deux rues qui font l'objet par la suite de transferts d'attributions entre administrations, offrant l'opportunité d'approfondir l'étude de leurs interactions.

La rue de la République a été choisie pour son caractère de « vitrine de la ville », étant une monumentale percée haussmannienne très fréquentée par les touristes et voyageurs

⁹¹ Pascal Ory, *La belle illusion : culture et politique sous le signe du Front populaire*, Paris, Plon, 1994, p. 14.

⁹² Annie Fourcaut et Loïc Vadelorge, « Où en est l'histoire urbaine du contemporain ? », *Histoire urbaine*, 2011, vol. 32, n°3, p. 137-159.

⁹³ AML, 2 C 400810, Bilan annuel de la ville, Service municipal de la Voirie, 1900.

d'affaires, et sa situation centrale. Elle fait l'objet d'une attention soutenue de la part de la municipalité, pour ses dispositifs matériels autant que son prolongement projeté. La rue Bugeaud est une petite rue peu fréquentée d'un quartier aisé : a priori rue ordinaire sans controverses, elle en a pourtant connu, notamment avec l'aménagement d'une ligne de tramway qui la parcourt dans son intégralité entre 1899 et 1936. Le cas de la montée de Choulans rend compte des difficultés liées au relief pour un axe routier majeur de liaison entre le centre-ville et l'ouest de Lyon, mais aussi de la complexité des jeux d'acteurs par son inclusion dans le parcours de la Route Nationale 7 en 1930, qui implique une gestion par les services des Ponts-et-Chaussées du Rhône. Le pont de la Guillotière est aussi un axe de communication central pour la traversée du Rhône, qui fait l'objet de débats sur une éventuelle démolition/reconstruction, finalement opérée au cours des années 1950. Le cas du boulevard des États-Unis a été choisi pour son caractère de voie nouvelle périphérique. Large artère créée dans l'Entre-deux-guerres au cœur d'un quartier neuf conçu par l'architecte Tony Garnier, elle a fait l'objet de divers projets de mise en valeur pour les transports, d'une double voie de tramway pour l'industrie dans les années 1910 à une autoroute urbaine dans les années 1970. Enfin, la rue Saint-Jean a été adoptée pour son caractère patrimonial établi dès les années 1930 par son architecture d'époque Renaissance et son inscription en 1964 dans le quartier sauvegardé du Vieux-Lyon, dont elle constitue l'artère principale au plan symbolique.

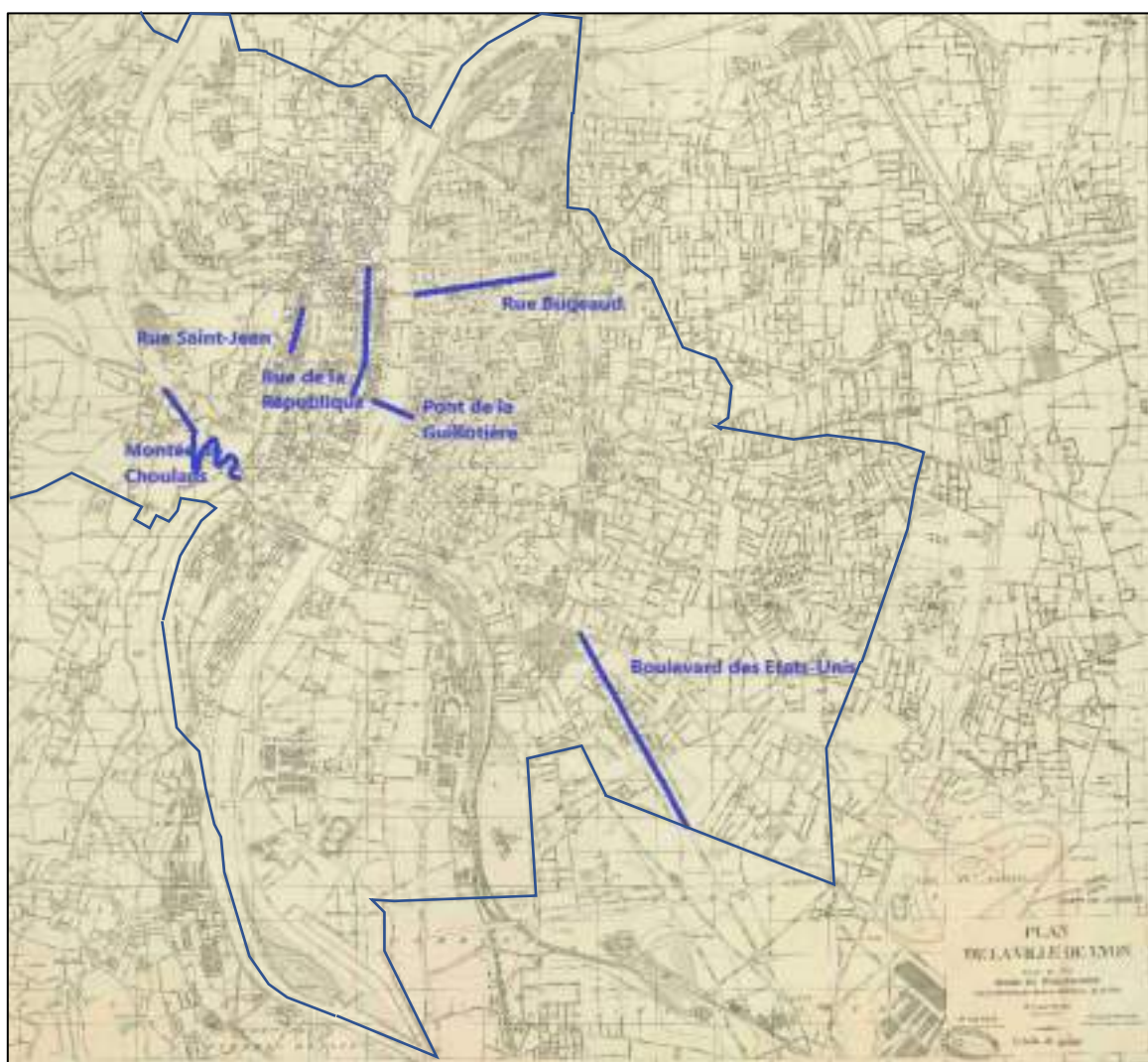


Figure 1 : Carte représentant les cas de rues choisis (fond de carte : AML 423 WP 48, Plan du Service municipal de la Voirie, 1958)

Cette démarche de monographies de rues obéit aussi à des impératifs de maîtrise du corpus de sources : le choix de rues permet d'identifier rapidement les dossiers d'archives publiques (souvent classés par rues) et l'iconographie sur lesquels se fonde leur étude. Faire une histoire socio-technique des rues suppose de croiser des sources de nature variées et de points de vue divers. L'étude est fondée sur les archives des pouvoirs publics, pour qui la rue constitue une entité cohérente, tant du point de vue des techniciens aménageurs (ingénieurs des services de voirie, urbanistes) que des gestionnaires de la ville (services de police, élus). Les archives des services de voirie, qui constituent le cœur du corpus, sont plus variées que leur austérité technique supposée le laisse penser : les dossiers d'aménagement classés par rue comportent souvent des traces de correspondance diverses (comptes-rendus de débats publics, échanges avec des acteurs extra-municipaux comme les présidents de collectifs ou les représentants d'entreprises privées), des sources iconographiques (plans, croquis, parfois quelques photographies pour les projets les plus valorisés) et statistiques (comptages de flux). Cette variété de documents dans les sources opérationnelles s'observe aussi bien dans les archives du Service municipal de Voirie que dans celles du Service vicinal ou du Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées (pour plus de détails, voir l'état des sources en fin de volume). Il en est de même pour les autres services publics concernés par la circulation, dont la conservation a été plus aléatoire : les archives de la Commission municipale de circulation sont très fournies pour les années 1930 et 1950 (qui constituent les périodes de plus forte activité) mais beaucoup moins par la suite ; celles des services de police sont quasiment inexistantes pour le XX^e siècle et très fragmentaires pour le XIX^e siècle.

L'exploitation de ces sources publiques impose des croisements et jeux d'échelle constants. Le dépouillement exhaustif des dossiers de travaux de voirie concernant les six rues traitées permet d'avoir une vision large des transformations effectuées sur une longue durée. Une grande partie de ces dossiers sont classés par rue, ce qui montre la volonté des services d'en appréhender les enjeux propres. Au sein de ces fonds, un intérêt particulier a été porté à la correspondance reçue par ces services de voirie et les réponses apportées, pour tenter de saisir les enjeux politiques dans toute leur épaisseur chronologique et sociale. Les revendications et réactions des populations vis-à-vis des aménagements, avant, pendant ou après leur mise en œuvre, sont révélatrices des conflits d'usage potentiels ou exprimés et des enjeux de pouvoir qui peuvent varier selon la situation de chaque rue. L'étude des archives des commissions intéressées par la circulation et l'aménagement urbain, hélas inégalement conservées selon les périodes, renseigne sur l'évolution de la mise en politique des problèmes et solutions mis en avant, surtout à l'échelle de la ville. Les Archives municipales puis communautaires de la Ville de Lyon puis Grand Lyon, ainsi que les Archives départementales du Rhône et de la Métropole de Lyon concentrent donc l'essentiel des archives institutionnelles consultées. Des dépouillements plus ponctuels ont aussi été menés aux Archives Nationales, pour approfondir les relations entre les acteurs lyonnais et l'État, notamment à travers les fonds de la Direction des Routes pour les rapports sur les réseaux de transports, ou encore ceux du ministère de l'Intérieur pour les relations avec les collectivités locales sur les opérations de voirie cofinancées par l'État.

En parallèle, des sources provenant des autres institutions et collectifs ayant participé aux débats complètent parfois les manques des archives publiques et éclairent les évolutions dans le positionnement des acteurs. Ainsi, les archives de la compagnie Omnibus et Tramways de Lyon (OTL, aujourd'hui Sytral) et celle de la Semaly, conservées aux Archives municipales de Lyon, sont précieuses pour saisir le point de vue et les capacités d'action des aménageurs des réseaux de transports en commun. Concernant les usagers de la rue, leurs revendications étudiées par les lettres et pétitions recueillies dans les archives institutionnelles sont complétées

par le dépouillement d'archives privées issues de plusieurs comités de quartiers, comme le Comité d'Intérêt local des États-Unis et l'association Renaissance du Vieux-Lyon. Ces archives permettent de prendre du recul sur les discours institutionnels et d'approfondir les rapports de force, y compris au sein de collectifs qui peuvent être divisés sur certaines questions. La disponibilité variable de ces archives de collectifs locaux permet d'appréhender la diversité et la vivacité des mobilisations selon les rues (pour certaines rues, l'absence d'archives de ces comités confirme la faiblesse des mobilisations collectives) et les époques. Quelques fonds privés de personnalités intéressées par les débats sur l'urbanisme lyonnais ont été dépouillés, notamment les fonds Delfante, Audin et Neyret (conservés aux Archives municipales de Lyon), importants pour les années 1950 à 1980 : par les notes manuscrites, la correspondance et les coupures de presse qu'ils rassemblent, ils permettent d'appréhender la diversité des points de vue sur des questions urbaines conflictuelles et servent à approfondir la compréhension de certains aménagements mis en œuvre ou rejetés.

Ces archives écrites sont complétées par l'étude de sources iconographiques. La recherche d'images sur les six cas de rues s'est révélée indispensable pour compléter les archives institutionnelles en ce qui concerne certaines transformations du paysage. Photographies, cartes postales et films donnent des visions instantanées des usages et aménagements sur un territoire donné. En revanche, ces sources ne constituent souvent pas des corpus identifiés dans les archives : l'historien doit à la fois en gérer l'abondance⁹⁴ et la forte disparité selon les lieux et les époques considérés. Les plans et croquis, qui constituent parfois les seuls restes de projets avortés, sont essentiels pour la compréhension de ces projets. Là encore, les inégalités dans la conservation des sources iconographiques sont révélatrices des usages qui focalisent ou non l'attention des décideurs ou du public à une époque donnée.

Enfin, de manière plus diffuse, des sources imprimées sont mobilisées. Les publications institutionnelles à destination du grand public, de décideurs économiques ou politiques renseignent sur la place de Lyon dans un mouvement municipal déjà bien connu en histoire⁹⁵ et, surtout, sur la place de la voirie dans les discours des aménageurs lyonnais. Les articles écrits par des experts lyonnais dans des revues spécialisées sur la voirie ou le génie urbain ont été appréhendés avec le plus d'exhaustivité possible, afin de contextualiser la place de Lyon dans ces changements que connaissent la plupart des grandes villes européennes. Cela permet de compléter les réflexions sur l'inscription des aménageurs lyonnais dans des dynamiques de réseaux, par les échanges de publications ou la participation à des congrès et voyages d'étude. Par ailleurs, le dépouillement de revues spécialisées d'organismes lyonnais a pu être utile pour étudier leur positionnement politique sur les aménagements urbains, en l'absence d'archives spécifiques les concernant : c'est le cas d'associations automobiles comme l'Automobile-Club du Rhône (dont la revue paraît à partir de 1903) ou des collectifs culturels avec la revue *Résonance*. Enfin, des articles de presse locale ont été mobilisés sur des événements particuliers concernant les rues étudiées. Concernant la fin de la période, des années 1960 aux années 1990, la revue de presse sur l'urbanisme menée par la Semaly a été précieuse pour éclairer la place des six cas de rues et de leurs problématiques d'aménagement au sein des débats et réalisations d'urbanisme à l'échelle de la ville.

⁹⁴ Louis Baldasseroni et Damien Petermann, « Le goût des photographies en ligne, de la mise en bouche à l'indigestion », *Gazette des archives*, 2019, n° 253, p. 21-37.

⁹⁵ Renaud Payre, *Une science communale ? Réseaux réformateurs et municipalité providence*, Paris, CNRS éditions, 2007.

Structures, échelles et rythmes de la modernisation de la voirie

Cette étude entend montrer que la rue est à envisager selon des temporalités particulières, lorsqu'elle n'est pas considérée comme un espace-prétexte. Distincte des temps démographiques, politiques ou même du temps de la construction du bâti⁹⁶, la chronologie de l'aménagement de l'espace viaire dépasse les évolutions de chaque rue étudiée. Ce temps de la rue est influencé par le déploiement des systèmes de transport modernes et des politiques d'aménagement, qui bornent cette étude. Le point de départ a été fixé aux années 1880, période d'émergence des transports modernes, en particulier du réseau de tramways déployé à Lyon à partir de 1881. Cette première borne permet d'initier des réflexions sur les bouleversements matériels consécutifs au développement de ces transports massivement adoptés, dans un contexte où la rue est déjà en train de basculer d'un lieu multifonctionnel vers un lieu de circulation. Cette conception de la rue comme un espace de circulation se prolonge tout au long du XX^e siècle, en conjuguant action réglementaire et aménagements matériels variés. L'étude se conclut dans les années 1990, où la politique d'aménagement des espaces publics est revendiquée comme une rupture par les élus de la Communauté urbaine qui en sont à l'origine⁹⁷ et en constitue un point de vue institutionnel, puisqu'elle entérine le déclin des services de voirie traditionnels. Ces derniers deviennent des prestataires techniques du Service Espaces publics qui est désormais chargé de la conception et de la maîtrise d'œuvre des aménagements. Il reste à interroger les temporalités des traductions matérielles de ces politiques, pour relativiser les discours des « bâtisseurs », élus ou techniciens de l'État ou des villes, qui tendent à construire des récits valorisants qui surestiment les ruptures institutionnelles et politiques.

Cependant, ces inflexions politiques commodes ne sont pas satisfaisantes pour expliquer les évolutions matérielles des rues, qui sont souvent ralenties par des effets d'inertie du réseau viaire ou des héritages de certains éléments. L'intérêt de cette étude est de réinterroger des temporalités qui semblent immuables, forgées par les aménageurs au service de politiques publiques nationales ou locales de grande ampleur⁹⁸ mais peu adaptées aux territoires du quotidien que sont les rues ordinaires. Il s'agit d'abord de mettre en avant une vision de longue durée de la rue aménagée comme instrument de division du territoire, qui a surtout varié par les évolutions des dispositifs, plus que sur le principe. Née au XVIII^e siècle avec la partition entre chaussées et trottoirs⁹⁹, cette logique est poursuivie par les pouvoirs publics et souvent soutenue par les populations tout au long de notre XX^e siècle étendu, avec le marquage d'emplacements ou de voies réservées, les sites propres de transports en commun ou encore les passages piétons souterrains et aériens. Ensuite, il apparaît important de mettre en avant les influences d'autres temporalités sur celles de l'aménagement de la voirie. L'utilité de l'approche par la rue est de pouvoir combiner plusieurs points de vue disciplinaires et de s'interroger sur l'enchevêtrement de plusieurs temporalités. Notre étude vise à montrer que les temporalités de la rue sont aussi celles de ses objets techniques, déterminées par leurs concepteurs et décideurs : si un revêtement de chaussées en pavés d'échantillon est prévu pour durer une vingtaine d'années

⁹⁶ Rémi Baudouï *et al.*, « Écrire une histoire contemporaine de l'urbain », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1990, vol. 27, n°1, p. 97-106.

⁹⁷ Catherine Foret, *La création d'un service « Espace Public » au sein de la Communauté urbaine de Lyon (1990) : une initiative pionnière en France*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2008.

⁹⁸ A. Fourcaut et L. Vadelorge, « Où en est l'histoire urbaine du contemporain ? », *art cit.*, p. 140-141.

⁹⁹ Christian Topalov (dir.), *L'Aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*, Paris, Robert Laffont, 2010, p. 1076-1079.

avant réfection, un panneau de signalisation peut perdurer plus d'un siècle même après avoir perdu son utilité fonctionnelle, alors que certains abribus peuvent être renouvelés en l'espace d'une décennie. La réflexion sur la rue dans son épaisseur temporelle doit donc aussi faire appel à des jeux d'échelles, qui font de la rue un objet géographique autant qu'historique.

Selon Antoine Fleury, la rue est à considérer comme un « espace-temps », pour lequel l'étude des pratiques passées est déterminante pour saisir les modalités de l'organisation de l'espace¹⁰⁰. L'approche par cas de rues pose d'ailleurs la question de la montée en généralité de ce qui pourrait apparaître comme une collection de monographies micro-locales. Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité en ce qui concerne la rue que, chacune ayant ses spécificités morphologiques, sociales ou politiques, la comparaison avec d'autres territoires est rendue difficile. La comparaison de plusieurs rues, étudiées « au ras du sol » permet d'enquêter sur les déterminants de l'action publique urbaine : dans un temps long, cela permet de réévaluer les périodes de rupture et de continuité dans les aménagements urbains, d'examiner les dynamiques d'évolution des territoires et d'accommodement des populations au-delà des temporalités courtes du discours politique. Cette étude s'inscrit dans la volonté de faire une histoire des politiques d'aménagement urbain et des formes urbaines dans toute leur épaisseur temporelle.

La première partie cherche à saisir les implications du « choc de mobilités »¹⁰¹ représenté par la diffusion des moyens de transport modernes entre les années 1880 et les années 1920. La portée de ces évolutions pour les déplacements urbains est interrogée en ce qui concerne l'aménagement de leur support, les rues, qui sont alors objets de politiques d'équipement en infrastructures avec un but hygiéniste autant que circulatoire. Ces usages nouveaux que constituent les circulations modernes conduisent à interroger l'adaptation des pratiques d'aménagement, loin d'être une évidence : la culture de la voirie est encore marquée par l'hygiénisme alors que la mise en ordre des circulations est une question de maintien de l'ordre plus que d'aménagement, la division entre trois services de voirie complexifiant encore la prise en compte matérielle de ces nouveaux modes de transport réclamée par leurs collectifs (Chapitre 1). La montée en puissance des enjeux de circulation dans les rues est poussée par le développement des réseaux de tramways, dont la présence dans le paysage des rues s'accroît avec sa diffusion et l'adoption d'infrastructures lourdes (rails, arrêts, aiguillages). L'intégration apparemment facile de ce mode à ses débuts dans les années 1880 à 1900 contraste avec sa mise en accusation comme facteur d'encombrement des rues dans les décennies suivantes. Cela révèle une diversification des problèmes de circulation (sécurité, encombrements, nuisances) qui motive un recours croissant à des projets d'infrastructures dont la faiblesse des réalisations mérite d'être interrogée (Chapitre 2). Une attention particulière est portée à la place de la rue dans les politiques urbaines des années 1900-1910, qui mettent en avant une « cité moderne » aménagée selon des principes scientifiques. Cette logique qui considère la rue comme un réseau à coordonner se manifeste par des plans de grands aménagements (percées et voies de contournement) qui ont un impact sur les travaux ordinaires de voirie, même s'ils ont pour beaucoup échoué. Cette apparente rupture dans les pratiques d'aménagement doit être nuancée, en matière de circulation, par les héritages réglementaires et d'usages des rues (Chapitre 3).

La deuxième partie s'interroge sur la construction de l'idée de rues jugées inadaptées à une circulation automobile croissante, avec une chronologie qui transcende les bornes habituellement définies par l'histoire politique ou économique. Le caractère massif des modes de transport modernes est perçu par les acteurs de la rue dès les années 1920, au cours desquelles

¹⁰⁰ Antoine Fleury, « La rue : un objet géographique ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 2004, n°5, p. 33-44.

¹⁰¹ Mathieu Flonneau et Stéphane Levesque, *Choc de mobilités : histoire croisée au présent des routes intelligentes et des véhicules communicants*, Paris, Descartes & Cie, 2016.

sont posées des questions déterminantes pour les aménagements de voirie des décennies suivantes. La circulation devient alors un nouveau paradigme dans l'aménagement des rues, avec des politiques municipales et nationales qui s'attachent à aménager des voies de circulation censée fonctionner en réseau. Si les rues se couvrent progressivement de bitume et d'infrastructures de signalisation (panneaux directionnels, feux tricolores), les articulations difficiles entre routes nationales et voies municipales, petites rues anciennes et projets de voies nouvelles, circulation et stationnement, constituent des obstacles à l'application de cette vision réticulaire (Chapitre 4). D'autre part, la massification des transports urbains pose de nouveaux problèmes de conflits d'usages dans les rues, dont la mise en politique marque une complexification des jeux d'acteurs locaux sur leur aménagement. La définition comme catégories d'action publique des nuisances des transports, de la valorisation du patrimoine ou encore les premières réflexions sur des dispositifs permettant de cloisonner les différents usages proviennent de mobilisations d'usagers des rues dont il est important d'éclairer les enjeux, ainsi que les manifestations par des conflits ouverts à partir des années 1930 (Chapitre 5). Cette diversification des attentes vis-à-vis de l'aménagement des rues fait écho à des changements dans les pratiques qui sont revendiqués comme une rupture avec l'empirisme des périodes précédentes. Cette affirmation est d'abord à nuancer dans les temporalités d'application, à travers une rationalisation de la gestion des rues par les services de voirie qui s'opère plus lentement que prévu à partir des années 1920 et non sans heurts. Les méthodes de conception des dispositifs s'inspirent de plus en plus des techniques routières et du *traffic engineering* américain, dont l'application aux rues héritées contribue à accroître le fossé entre rues ordinaires et grandes artères urbaines modelées pour la circulation (Chapitre 6).

La troisième partie s'attache à étudier la réorientation progressive des politiques d'aménagement vers une diversification des usages des rues, entre la deuxième moitié des années 1950 et le début des années 1990. La massification de l'automobile en ville entraîne des nécessités d'optimisation de l'espace viaire chez les techniciens, qui se heurtent à l'action de collectifs d'usagers qui militent pour la prise en compte d'autres usages dans la rue à partir des années 1960. Cet enchevêtrement de visions différentes de la rue donne lieu à des réflexions sur l'exclusion de certains usages de la voirie, par l'utilisation d'espaces souterrains (pour le métro et quelques rares passages piétons, puis à partir des années 1970 les parcs de stationnement) ou en surface mais hors voirie, cette dernière faisant l'objet de travaux pour favoriser la circulation rapide (Chapitre 7). Cette diversification des usages pris en compte repose en partie sur des mobilisations d'usagers, qui font aboutir la prise en charge de problèmes anciens comme les nuisances et l'adoption de dispositifs peu investis par les techniciens, comme les rues piétonnes. Ces mobilisations diverses s'appuient souvent sur la rue, comme enjeu ou terrain d'action, conduisant à une attention nouvelle des décideurs sur des domaines autrefois considérés comme accessoires, tels que le mobilier urbain à partir des années 1960 (Chapitre 8). Ces évolutions aboutissent aussi à une prise en compte par les pouvoirs publics de la diversité des rues et de leurs contextes, qui motive une évolution vers des pratiques d'aménagement qui tentent de dépasser les cloisonnements techniques et disciplinaires pour aménager la rue de manière coordonnée, dans ses multiples dimensions. De moins en moins acceptée par les populations comme un espace dédié aux circulations automobiles rapides, comme le montre les rejets massifs des projets d'autoroutes urbaines dans les années 1960-1970, la rue devient alors un espace public pour des usages mobiles et immobiles dans l'esprit des aménageurs, qui peinent cependant à résoudre les conflits d'usages consécutifs à leurs choix d'aménagement et à appréhender la diversité des contextes viaires (Chapitre 9).

Partie 1 :

**La rue pour circuler,
nouveau paradigme ?**

Années 1880- années 1920

Après la période haussmannienne riche en grands travaux d'ouverture de rues, aussi bien à Paris¹⁰² que dans les autres grandes villes françaises¹⁰³, l'heure est davantage à l'adaptation des rues existantes aux nouveaux usages d'occupation et de circulation, à partir des années 1880. Ces travaux sont alors qualifiés par les techniciens d'« améliorations de voirie », c'est-à-dire des travaux d'équipement permettant d'améliorer les caractéristiques morphologiques des voies et de faciliter leur entretien : élargissement des chaussées et/ou trottoirs, changement de revêtement, implantation d'égouts ou de bornes-fontaines. Il s'agit alors, dans l'esprit des techniciens, de « compléter » l'aménagement des rues selon les critères du moment. Le terme de « modernisation » n'est pas employé avant les années 1950 dans nos sources, probablement parce qu'il s'agit davantage d'une question de première installation plutôt que de renouvellement des équipements. Le caractère « moderne » est plutôt convoqué dans les sources en ce qui concerne les percées de grandes voies rectilignes et souvent associé à l'image des grands boulevards parisiens¹⁰⁴, dont la largeur permet d'envisager sereinement la coexistence des usages circulatoires avec des usages plus statiques.

Cette adaptation de la voirie aux nécessités du moment est à questionner, particulièrement à partir des années 1880-1920, période d'apparition et de diffusion de modes de transport modernes, dont le tramway et l'automobile, qui révolutionnent les mobilités dès leur introduction en ville¹⁰⁵. Il apparaît intéressant de se demander si les processus d'adaptation de la voirie pour les accueillir ont entraîné des changements dans les pratiques d'aménagement des rues et dans la culture de la voirie chez les techniciens des services concernés et les élus.

L'étude de ces dynamiques à travers les six rues étudiées et dans la ville de Lyon contribue à apporter des éléments sur un tournant des XIX^e-XX^e siècle souvent négligé dans l'historiographie. C'est le cas à Lyon où la période des premiers mandats d'Édouard Herriot, arrivé à la tête de la ville en 1905, attire l'attention car elle est vue comme le début d'une nouvelle ère en termes d'urbanisme¹⁰⁶, conduisant à négliger les décennies qui suivent la période haussmannienne de grands travaux. Cet immobilisme apparent dans la fabrique de la ville explique probablement la relative faiblesse de l'historiographie urbaine de Lyon au tournant du XX^e siècle, mise à part la thèse de Pierre-Yves Saunier couvrant l'intégralité du XIX^e siècle jusqu'en 1914¹⁰⁷.

Il s'agit aussi de pointer des éléments de continuité entre le XIX^e et le XX^e siècle, dans la culture de la voirie autant que dans les pratiques ordinaires d'aménagement des rues. Sabine Barles a mis en évidence à l'échelle des villes l'inscription des nouveaux impératifs de circulation avec les problématiques d'hygiène nées au siècle précédent : circulation et hygiène sont liées pour définir des objectifs et des standards dans l'aménagement des rues¹⁰⁸. La solution à ces problèmes posés par les élus, techniciens et populations est alors souvent une question d'équipement des rues, c'est-à-dire d'implantation de dispositifs nouveaux. Ces derniers font l'objet d'une coordination entre différents programmes d'équipement : ainsi, les politiques

¹⁰² Florence Bourillon et Annie Fourcaut, *Agrandir Paris, 1860-1970*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2012.

¹⁰³ Sylvain Schoonbaert, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2007 ; Bernard Gauthiez, *Lyon, entre Bellecour et Terreaux : urbanisme et architecture au XIX^e siècle*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 1999.

¹⁰⁴ Karen Bowie (dir.), *La modernité avant Haussmann : formes de l'espace urbain à Paris 1801-1853*, Paris, Éd. Recherches, 2001.

¹⁰⁵ Jean-Pierre Bardou, Jean-Jacques Chanaron et Patrick Fridenson, *La Révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977.

¹⁰⁶ Charles Delfante et Agnès Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, LUGD, 1994, p. 12-13.

¹⁰⁷ Pierre-Yves Saunier, *Lyon au XIX^e siècle : les espaces d'une cité*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 1992.

¹⁰⁸ Sabine Barles, *La ville délétère : médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIII^e-XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1999.

d'implantation d'égouts se coordonnent souvent avec l'aménagement de revêtements moins sensibles à la poussière et plus confortables pour rouler, comme le pavé plat ou les revêtements bitumineux. Le caractère « moderne » d'une rue est alors déterminé par la présence et le bon fonctionnement des divers équipements qui en assurent la « viabilité », à la fois sur le plan sanitaire et la circulation de tous, piétons comme véhicules¹⁰⁹.

Les années 1880-1920 sont aussi celles de l'arrivée des transports urbains modernes, avec une attention nouvelle portée à la circulation par les aménageurs des rues. Cet usage devient une question centrale dans l'aménagement des rues et sa gestion par des règlements, comme l'a montré l'historien américain Peter Baldwin pour la petite ville de Hartford¹¹⁰, ou Mathieu Flonneau pour Paris¹¹¹. À Lyon comme ailleurs, la circulation se décline au pluriel : en plus des voitures hippomobiles, des bicyclettes et des premières automobiles individuelles, Lyon accueille en 1881 un réseau de tramways d'abord hippomobile puis rapidement électrifié et étendu, avant d'être remplacé progressivement par des autobus et trolleybus à partir des années 1920¹¹². Cette diversification des transports remet en question l'équilibre déjà fragile entre les différents usages et usagers des rues. La circulation apparaît comme un motif important mais non exclusif de modernisation des rues, notamment à travers les réflexions des services de voirie sur les revêtements de chaussées et trottoirs ou les modifications du profil des rues (réduction du bombement, pour des chaussées plus plates) pour les adapter aux nouveaux moyens de transport. Cependant, il est intéressant d'interroger l'importance des critères liés à la circulation par rapport aux autres problèmes d'aménagement (sécurité, hygiène, esthétique, ...), ainsi que la reconfiguration de l'espace public des débats sur la circulation, à défaut de transformation radicale du paysage des rues.

Ainsi, cette première période se caractérise par une continuité des politiques d'aménagement par rapport aux pratiques du XIX^e siècle, tant du point de vue des processus de décision que des dispositifs matériels envisagés pour répondre aux problèmes construits (Chapitre 1). Les rues étudiées sont peu modifiées par les premiers transports modernes, dans la mesure où leur implantation dans des voies déjà équipées est un principe important de leur intégration, tant sur le plan financier qu'auprès des populations et des pouvoirs publics. Si leur arrivée ne semble pas bouleverser la hiérarchie des réseaux viaires ni les usages de la rue, leur expansion à partir des années 1900-1910 pose des problèmes nouveaux (Chapitre 2). Les politiques municipales volontaristes en matière de gestion de la circulation et d'urbanisme à partir des années 1900-1910 tentent de remédier aux nouveaux problèmes et besoins induits par ces changements, mais se heurtent à la fois au contexte difficile de la Première Guerre mondiale et à une inertie apparente des pratiques autour de la voirie et des réseaux viaires qu'il est important d'éclairer (Chapitre 3).

¹⁰⁹ Pierre-Yves Saunier et Viviane Claude, « L'urbanisme au début du siècle : de la réforme urbaine à la compétence technique », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1999, n° 64, p. 25-40.

¹¹⁰ Peter C. Baldwin, *Domesticating the street : the reform of public space in Hartford, 1850-1930*, Columbus, OH, Ohio State University Press, 1999.

¹¹¹ M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit.

¹¹² Jean Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, Chanac, Éd. la Régordane, 2001.

Chapitre 1 : Des rues modernisées dans la continuité de l'haussmannisation

La période 1880-1910 fait peu l'objet d'études historiques sur l'aménagement urbain, car elle est située entre la fin des travaux du Second Empire et une nouvelle ère de l'aménagement dans l'Entre-deux-guerres. Lyon n'échappe pas à la règle, avec de rares études entre les grands travaux de la période haussmannienne¹¹³ et l'urbanisme des années 1910-1930¹¹⁴. Cette continuité de l'action municipale en matière d'aménagement urbain a conduit Maurice Agulhon à parler de « cycle haussmannien » pour qualifier une période, allant des années 1850 aux années 1940, qui se caractérise par des principes et des solutions analogues de modernisation de la ville héritée¹¹⁵. Par la suite, Karen Bowie élargit cette notion jusqu'aux années 1830 en montrant la continuité entre les politiques menées à Paris par Rambuteau et celles d'Haussmann¹¹⁶. Dans le cas de Lyon, cette continuité politique est remise en cause au début des années 1880 par l'accroissement des pouvoirs du maire. À nouveau élu en 1881, il retrouve la plus grande partie de ses prérogatives avec la loi municipale de 1884¹¹⁷. De plus, les années 1910-1930 sont marquées par la figure d'Édouard Herriot, maire inamovible de Lyon jusqu'en 1957 (voir la chronologie des maires de Lyon en Annexe 3), qui est alors particulièrement actif.

Du point de vue de l'aménagement des rues, ces changements conduisent à une montée en puissance du Service municipal de la Voirie, gestionnaire des voies municipales, dont les prérogatives et les budgets d'investissement sont considérablement accrus. Ce chapitre vise à mettre en évidence les déterminants des choix politiques et pratiques techniques de la gestion de la voirie au cœur de ce « cycle haussmannien », ainsi que d'en saisir les évolutions entre les années 1870 et 1920. Cela implique d'abord de questionner le consensus apparent établi autour des enjeux de l'aménagement des rues. Fondé sur des principes hygiénistes en vigueur depuis le XVIII^e siècle¹¹⁸, il donne l'illusion d'un immobilisme des dispositifs techniques, comme le pavé d'échantillon de pierre comme revêtement de chaussée principal jusqu'aux années 1930. Cette persistance des pratiques s'observe aussi bien pour les aménagements de voirie que dans les revendications et conflits d'usage. Sur ce dernier point, la contestation de l'action publique apparaît faible dans les archives de la correspondance des services de voirie : la plupart des travaux de modernisation sont attendus et font l'objet de consensus locaux avec les usagers qui sont souvent à l'origine de la demande.

¹¹³ B. Gauthiez, *Lyon, entre Bellecour et Terreaux*, op. cit.; Dominique Bertin, *Les transformations de Lyon sous le préfet Vaïsse : étude de la régénération du centre de la presqu'île (1853-1864)*, Thèse de doctorat d'Histoire de l'art, Université Lumière – Lyon II, Lyon, 1995.

¹¹⁴ P.-Y. Saunier et V. Claude, « L'urbanisme au début du siècle : de la réforme urbaine à la compétence technique », art cit.

¹¹⁵ Georges Duby et al., *Histoire de la France urbaine : le cycle haussmannien. Tome 4. La ville de l'âge industriel*, Paris, Seuil, 1983.

¹¹⁶ K. Bowie (dir.), *La modernité avant Haussmann*, op. cit.

¹¹⁷ André Pelletier et al., *Histoire de Lyon : des origines à nos jours*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2007, p. 733.

¹¹⁸ S. Barles, *La ville délétère*, op. cit.

La volonté politique de généralisation de ces équipements à toutes les voies de la ville conduit à définir des programmes de travaux sur plusieurs années, à partir de la fin des années 1870. Cette programmation s'observe dans les trois services de voirie (SMV, SOPC, SV) qui se répartissent la gestion des rues lyonnaises. L'analyse de des archives de ces programmes dans chaque service conduit à questionner les différences dans leurs méthodes et objectifs, ainsi que dans les territoires concernés, qui font l'objet d'un ordre de priorité dans lequel des mobilisations locales peuvent jouer un rôle. Pour les ingénieurs de ces services, la rue reste considérée comme un enjeu d'adaptation des solutions techniques, tant aux demandes des usagers qu'à des configurations particulières : en témoignent les archives des nombreux essais de dispositifs divers, notamment pour les revêtements des chaussées. Cela s'inscrit dans un contexte de recherche autour des revêtements de chaussée par les services de voirie des pays occidentaux, notamment étudié par André Guillerme, qui conduit à tester des solutions novatrices comme différents procédés de macadamisation ou les pavages en bois¹¹⁹. Les contextes variés choisis par les ingénieurs de chaque service pour ces essais montrent leur conscience de la spécificité des caractéristiques morphologiques des rues (en matière de largeur, relief, usagers, notamment). Pourtant, la plupart de ces essais ont peu d'influence sur les pratiques d'aménagement, qui restent traditionnelles et nous conduisent à interroger l'importance des choix politiques sur ces problématiques apparemment techniques. Ces politiques d'aménagement des rues s'inscrivent donc dans la continuité des choix décidés dans les périodes précédentes pour les rues du centre ancien, qui ne peuvent être élargies pour des raisons de coût d'expropriation.

Dans ces conditions, les changements technologiques et d'usages portés par l'arrivée des moyens de transport modernes semblent contraster avec la continuité des dispositifs techniques traditionnels choisis pour les rues. Les problèmes posés par la circulation urbaine ne sont pourtant pas occultés, notamment les conflits entre mobilités et usages statiques (principalement commerciaux) qui se posent déjà depuis plusieurs décennies. L'articulation des temporalités est là encore au cœur de l'analyse, permettant d'expliquer le cloisonnement apparent entre des travaux d'adaptation aux circulations coûteux et programmés à moyen terme et des mesures de maintien de l'ordre décidées à court terme pour minimiser les conflits d'usages.

Les archives des services de voirie et des débats sur la circulation, qui s'intensifient alors, permettent également de mettre en avant l'émergence de nouveaux collectifs intéressés par l'aménagement des rues, que les élus et techniciens s'efforcent de prendre en compte. Aux côtés des traditionnels collectifs de riverains ou d'entrepreneurs (commerçants, transporteurs, industriels) qui sont en lien avec les élus et les services de voirie pour décider des rues à aménager, des collectifs d'usagers liés à l'automobile ou aux transports en commun s'affirment. Cela conduit à questionner les enjeux de pouvoir, qui peuvent être déterminants pour l'aménagement des rues : des rivalités entre administrations transparaissent dans les échanges entre services de voirie, les riverains se constituent de plus en plus en associations pour réclamer des équipements pour leurs rues¹²⁰, les collectifs d'usagers des nouveaux modes de transport proposent ou s'opposent. Ce paysage socio-technique plus complexe tend à renforcer la différenciation des infrastructures de voirie, tant l'efficacité des équipements des rues par rapport à la circulation semble constituer une question essentielle du fonctionnement de la ville des années 1870-1920.

¹¹⁹ André Guillerme, *Corps à corps sur la route : les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1984.

¹²⁰ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit.

1. Des « améliorations de voirie » peu conflictuelles, par un consensus construit

Les travaux de modernisation de la voirie sont désignés par les hommes de l'art entre les années 1880 et 1920 comme des « améliorations de voirie » : ce terme, employé dans les programmes municipaux de travaux, renvoie à une conception de la voirie comme un ensemble d'équipements pouvant servir à plusieurs usages considérés indistinctement. L'idée de modernité reste peu affirmée dans les pratiques d'aménagement, qui consistent davantage à adapter les rues aux nécessités du moment qu'à s'inscrire en rupture avec les aménagements passés. Celles-ci s'appuient encore sur des techniques traditionnelles comme le pavage pour les revêtements de chaussée. Les termes de « mise en état de viabilité et d'entretien » sont utilisés par les techniciens des services de voirie pour désigner les objectifs de ces travaux dans les rues ordinaires : garantir un équipement suffisant pour permettre à une rue d'être « viable », c'est-à-dire de pouvoir accueillir divers usages (dont la circulation n'est qu'une dimension), ainsi qu'être facilement entretenue, pour l'arrosage et de l'évacuation des eaux.

Cet objectif qui concerne à terme toutes les rues de la ville est mis en œuvre par la municipalité avec des programmes consensuels d'équipement des rues établis en tenant compte des demandes des riverains. Dans le contexte des années 1880 où les crédits pour la voirie sont relativement abondants et où les propriétaires participent à certains travaux (notamment la création de trottoirs en asphalte, financée à moitié par les riverains depuis 1845¹²¹), les mobilisations prennent le plus souvent la forme de pétitions centrées sur une ou plusieurs rues d'un quartier pour réclamer des équipements. Dans cette période où la transition vers des rues équipées conformément aux principes hygiénistes est considérée comme incomplète, les problématiques de circulation restent secondaires et majoritairement traitées comme des questions de maintien de l'ordre, hormis dans quelques artères centrales.

1.1. Des rues à équiper pour une meilleure hygiène urbaine : un but consensuel

Le principal enjeu des travaux de modernisation de voirie à la fin du XIX^e siècle réside dans l'équipement des voies en infrastructures propres à faciliter la circulation et garantir des conditions d'hygiène acceptables. La rue des années 1880 relève d'un modèle issu des boulevards de la période haussmannienne : une largeur suffisante par rapport à la hauteur des immeubles et aux impératifs de circulation, la présence d'un égout pour l'évacuation des eaux usées, d'un revêtement pavé, de trottoirs larges revêtus de pavage ou d'asphalte, voire de mobilier urbain pour les voies les plus fréquentées¹²². À Lyon, ce modèle semble faire consensus pour les cas étudiés, pour lesquels on observe une dynamique d'équipements entre les années 1880 et 1910 sans opposition notable. L'intérêt d'une enquête sur plusieurs rues réside dans l'étude des adaptations de ces principes d'aménagement à divers contextes viaires et des différences de temporalités propres à chaque rue.

¹²¹ AML 923 WP 263, Rapport sur l'obligation de construire des trottoirs en asphalte, 6 mars 1911.

¹²² Sabine Barles, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *Ethnologie française*, 2015, vol. 153, n° 3, p. 421.

Un standard haussmannien revendiqué par tous

Les années 1880-1920 sont une période d'intense activité pour le Service municipal de la Voirie de Lyon, dans un contexte d'affirmation de l'action municipale. Créé en 1854¹²³, ce service met en œuvre une volonté de reprise en main de l'aménagement urbain après la période d'urbanisme autoritaire du préfet du Second Empire Claude-Marius Vaïsse (1853-1864). La principale préoccupation d'aménagement des rues réside dans des équipements « indispensables à leur entretien dans un bon état de propreté » : il s'agit d'avoir des rues « pourvues d'égouts, de bouches d'eau, et de trottoirs convenablement exécutés et entretenus ; dont les chaussées sont définitivement établies, et où ont été régulièrement pratiquées les pentes nécessaires pour assurer un bon écoulement des eaux »¹²⁴. Comme on peut le voir sur le croquis ci-dessous (Figure 2) qui représente la rue de la République, la chaussée large est en pavés d'échantillon et comporte un profil légèrement bombé qui permet l'évacuation de l'eau sur les côtés sans faire obstacle à la circulation. Cette configuration lui permet d'accueillir une double voie de tramway dans l'axe (au milieu de la chaussée), figurée par des points bleus sur le croquis. Les trottoirs sont larges des deux côtés, plats et nettement séparés de la chaussée, abritant en sous-sol des installations de réseaux techniques plus facilement accessibles que si elles étaient situées sous la chaussée : les conduites de gaz sont visibles ici mais pas les égouts, car ce plan est produit par la compagnie de transport OTL, peu concernée par les infrastructures d'évacuation des eaux.

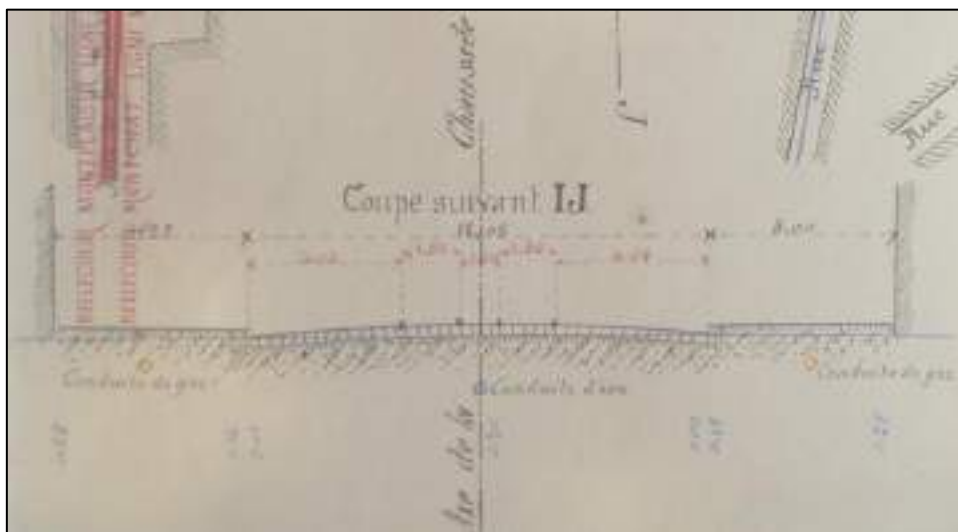


Figure 2 : Croquis de la rue de la République par le directeur de la compagnie OTL M. Lamy, sd (v. 1877-1879), AML 923 WP 84

La comparaison avec les croquis présentés par Sabine Barles pour le cas parisien montre que l'idéal d'une rue lisse au sein de laquelle chaque flux a sa place est partagé par les ingénieurs lyonnais¹²⁵. Cette voie de prestige constitue un idéal à atteindre en termes d'équipements de voirie, que bien peu de rues lyonnaises possèdent à la fin du XIX^e siècle. Par exemple, dans le troisième arrondissement, le plus étendu de Lyon, l'ingénieur conducteur de travaux ne dénombre en 1871 que 5 rues sur 140 à posséder ces « éléments indispensables à leur

¹²³ AML 925 WP 215, Rapport de l'archiviste du SMV, 22 avril 1885.

¹²⁴ AML 925 WP 124, « Considérations générales sur l'état actuel des rues », rapport du conducteur de la voirie municipale sur les voies du 3^e arrondissement, 19 juin 1871.

¹²⁵ S. Barles, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *art cit*, p. 425.

entretien ». Près d'un tiers des rues sont encore « en chaussées provisoires », c'est-à-dire en terre, ni pavées, ni empierrées, et ne peuvent être entretenues régulièrement car elles ne sont pas pourvues d'infrastructures d'évacuation des eaux (rigoles, égouts)¹²⁶.

L'accent est donc mis sur la propreté des rues et leur facilité d'entretien, plus que sur les conditions de circulation. Cette dernière est surtout vue par les services de voirie comme un facteur aggravant de l'état de propreté des rues par le rejet des boues et poussières sur les bas-côtés, surtout dans le cas de voies incomplètement équipées. Il est signalé en particulier la faible longueur des voies pavées et « canalisées », c'est-à-dire pourvues d'un égout, ce qui est le cas dans d'autres villes françaises à la même époque¹²⁷. Dans l'esprit des ingénieurs lyonnais, une « voirie complète » est une rue pourvue d'un égout et de « pavés plats »¹²⁸, c'est-à-dire des pavés cubiques dits « d'échantillon » qui permettent une bonne évacuation de l'eau avec le bombement des chaussées. Cela relève d'une évolution de fond vers une imperméabilisation des sols urbains mise en évidence par Sabine Barles, qui débute dès la fin du XVIII^e siècle et se poursuit sur la totalité du siècle suivant¹²⁹. Les préoccupations des ingénieurs de la voirie portent donc surtout sur la construction d'égouts et l'aménagement de chaussées, qui constituent une part importante de leurs missions (voir Annexe 5). Ces travaux ont par ailleurs un coût et des temporalités sont facilement prévisibles et maîtrisables. Les trottoirs ne sont pas considérés comme problématiques car très peu de rues lyonnaises en sont dépourvues à la fin du XIX^e siècle (ils ont été aménagés dès le début du XIX^e siècle, comme à Paris¹³⁰). D'autre part, leur modernisation consiste essentiellement à remplacer leur revêtement en terre par de l'asphalte, opération peu coûteuse pour la municipalité car financée à moitié par les propriétaires des immeubles riverains. Enfin, l'asphaltage des trottoirs n'est probablement pas considéré comme prioritaire car cela n'a aucune influence sur l'entretien de la rue : un trottoir non asphalté constitue surtout une gêne par temps de pluie pour les piétons marchant alors dans la boue. Cependant, l'usage courant de la chaussée par les piétons règle en grande partie ce problème, qui n'apparaît que très rarement dans les revendications des riverains avant les années 1930.

À Lyon plus qu'ailleurs, la période post-haussmannienne marque un coup d'arrêt dans les opérations de grande ampleur telles que les ouvertures ou élargissements de rues. Cela s'explique en partie par le manque de disponibilités budgétaires et humaines du service de voirie municipale : les effectifs passent de 86 personnes en 1867 à 54 en 1870¹³¹, la dette de la ville devient le premier budget entre 1877 et 1890 devant la voirie¹³² et la participation de l'État à ces opérations est fortement réduite. Par ailleurs, la principale grande opération municipale de rénovation urbaine avec ouverture de rues, lancée par le maire Antoine Gailleton en 1879 dans le quartier Grôlée est très décriée et prend un retard considérable. Par la suite, cela conduit à une certaine frilosité de la municipalité lyonnaise pour ce genre d'opérations¹³³. Concrètement, la politique municipale en matière d'élargissements de rues se manifeste par la détermination d'alignements ambitieux dans les plans municipaux mais à réaliser sur le long terme, au fur et à mesure du renouvellement du bâti, pour éviter de trop coûteuses expropriations. Le service

¹²⁶ AML 925 WP 124, « Considérations générales sur l'état actuel des rues », rapport du conducteur de la voirie municipale sur les voies du 3^e arrondissement, 19 juin 1871.

¹²⁷ S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit.

¹²⁸ AML 923 WP 324, État des rues dont les travaux de voirie sont complets, 16 juin 1888.

¹²⁹ S. Barles, *La ville délétère*, op. cit., p. 221-249.

¹³⁰ Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 66.

¹³¹ Pierre Yves Saunier, *Lyon au XIX^e siècle : les espaces d'une cité*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 1992, p. 758-760.

¹³² Bruno Dumons et Gilles Pollet (dir.), *Administrer la ville en Europe : XIX^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 193.

¹³³ P.-Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, op. cit., p. 816-817.

des plans et alignements reste donc distinct de celui de la voie publique, tant dans l'organigramme du SMV que dans les travaux réalisés : si les plans parcellaires lyonnais sont reconnus pour leur qualité, les plans d'alignement restent pour la plupart à l'état d'indicateur des largeurs idéales des rues¹³⁴. Dans l'immédiat, les ingénieurs des services de voirie préfèrent se focaliser sur l'aménagement des chaussées que sur l'application d'utopiques plans d'élargissement des rues pour adapter les voies aux objectifs du moment.

Ce standard haussmannien fait consensus auprès des usagers, qui se mobilisent pour demander des équipements pour leur rue. Ainsi, bon nombre d'opérations de modernisation de voirie des années 1880 sont initiées suite à des demandes de riverains dans les rues étudiées.

Rue	État de la chaussée et des trottoirs ¹³⁵	Demandes de travaux	Projets de modernisation
rue Bugeaud	non pavée (cailloux roulés), trottoirs en partie asphaltés mais partiellement réalisés	Réclamation sur le mauvais état de la chaussée avec demande de pavage (1873)	Égout projeté en 1880
montée de Choulans	non pavée (cailloux roulés), trottoirs en partie asphaltés	Demandes de propriétaires pour des trottoirs en asphalte	
pont de la Guillotière	pavé, trottoirs asphaltés		Projets d'élargissement et de reconstruction
rue de la République	pavée, trottoirs asphaltés		Projet de prolongement vers le Nord
rue Saint-Jean	non pavée (cailloux épinés ou roulés), trottoirs en partie asphaltés	Pétition de riverains pour le pavage de la rue (1889)	Alignement à 12 m projeté (1878)

Tableau 1: Tableau des principaux projets de modernisation dans les années 1880

Comme on peut le voir sur ce tableau, seuls les grands axes de circulation centraux que sont la rue de la République et le pont de la Guillotière sont pavés en pavage plat (pavés d'échantillon) : la rue de la République et les avenues débouchant sur ce pont central sont parmi les quelques dizaines de rues (sur près d'un millier) dont les travaux de voirie sont considérés comme complets dès 1888¹³⁶. Le pont de la Guillotière n'a pas de riverains et pas besoin d'égout, ce qui explique l'absence de revendications locales sur ses équipements. Quant à la rue de la République, considérée comme la plus prestigieuse de la ville, elle correspond en tous points à l'idéal du boulevard haussmannien : large de 30 mètres dont 22 consacrés à la chaussée, elle est canalisée et pavée en pavés plats dès son percement entre 1853 et 1857¹³⁷. Les autres rues plus

¹³⁴ Pierre-Yves Saunier, « Au Service du plan : hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au 20^e siècle », in *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon du XVI^e au XX^e siècle*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1996, p. 135-144.

¹³⁵ AML 923 WP 435, Statistique des chaussées de la ville, 30 décembre 1878.

¹³⁶ AML 923 WP 324, État des rues dont les travaux de voirie sont complets, 16 juin 1888.

¹³⁷ Dominique Bertin, « Lyon 1853-1859 : l'ouverture de la rue Impériale », *Revue de l'Art*, 1994, n°106, p. 50-58

périphériques et moins empruntées par les véhicules sont moins bien équipées et font toutes l'objet de revendications d'habitants sur ce point au cours des années 1880. Les différences observées dans la situation en 1879 s'expliquent, outre la centralité et l'intensité de la circulation, par les héritages de la période de création et des services chargés de l'aménagement de chaque rue. Ainsi, la montée de Choulans, malgré sa situation périphérique, apparaît bien équipée, au contraire des rues Bugeaud et Saint-Jean qui n'ont pas encore d'égout et de trottoirs complets. Cela s'explique par le fait que la montée de Choulans reçoit ses équipements dès son ouverture en 1860, financée en partie avec des crédits de l'État¹³⁸, alors que les deux autres voies sont plus anciennes et ne peuvent compter que sur des financements municipaux.

Dans les trois cas de rues pour lesquels les riverains se mobilisent dans les années 1880, les revendications et leurs justifications montrent la bonne intégration de l'imaginaire hygiéniste et des solutions d'aménagement héritées de la période haussmannienne, présentées comme des évidences. Les demandeurs utilisent souvent le même vocabulaire technique que les ingénieurs et revendiquent l'équipement de leur rue avec les mêmes infrastructures que les voies déjà équipées, sans demande d'innovation particulière. Ainsi, pour la rue Bugeaud, des riverains demandent en 1873 la « continuation des trottoirs provisoires avec bordures continues et rigoles en pavés plats », en joignant à cette revendication principale une demande pour « 3 bouches d'eau, 3 lanternes à gaz de plus et un égout », « améliorations nécessaires qui, avec la réfection partielle de notre pavé en mauvais état à peu près partout, suffirait pour quelques temps aux besoins de la viabilité de cette rue délaissée »¹³⁹. Il en est de même pour la rue Saint-Jean, où les riverains saisissent l'occasion d'une réfection des trottoirs en juillet 1889 pour réclamer l'établissement d'un pavage en pavés d'échantillon, arguant que l'actuel est en « très mauvais état »¹⁴⁰. La montée de Choulans, pourtant relativement bien équipée depuis son ouverture, ne fait pas exception à ces revendications hygiénistes de riverains : plusieurs d'entre eux réclament en 1912 à l'administration municipale le pavage en pavés plats de la partie haute du chemin, avec une vingtaine de bouches d'arrosage supplémentaires pour assurer le nettoyage du chemin¹⁴¹, régulièrement critiqué depuis 1873¹⁴².

Les similitudes dans ces revendications concernant trois rues aux caractéristiques sociales et géographiques diverses montrent un consensus vis-à-vis des solutions de modernisation de la voirie susceptibles de régler les principaux problèmes pointés à cette époque : le pavage en pavés plats, la construction d'un égout et l'aménagement de bouches d'eau doivent résoudre durablement les problèmes d'entretien de la chaussée, ainsi que la formation de boues et de poussière. D'autre part, l'association systématique de la question du pavage plat avec des équipements d'évacuation des eaux usées ou d'éclairage montre que l'interdépendance entre ces dispositifs est aussi bien intégrée chez les habitants que chez les ingénieurs, dont les compétences et l'organisation des services permettent d'organiser la prise en compte simultanée de ces demandes. Les temporalités de ces demandes micro-locales méritent aussi d'être interrogées : si les demandes d'équipements nouveaux foisonnent dans les années 1870-1880, le retour de demandes d'amélioration du pavage ou de l'éclairage dans les années 1910-1920 pour des rues déjà équipées semble davantage relever d'une volonté de se conformer aux standards des voies urbaines, désormais bien diffusés à Lyon.

¹³⁸ Georges Reverdy, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, LUGD, 1994, p. 74.

¹³⁹ AML 925 WP 146, Réclamation de M. Gaillard au maire de Lyon, 17 novembre 1873.

¹⁴⁰ AML 933 WP 70, Pétition de riverains de la rue Saint-Jean au maire de Lyon, 12 juillet 1889.

¹⁴¹ ADR 2047 W 5, Pétition de riverains de la montée de Choulans au maire de Lyon, 10 juin 1912.

¹⁴² Voir les dossiers AML 925 WP 174 et 187, Améliorations dans le 5^e arrondissement, Demandes, plaintes et réclamations, 1871-1875 et 1876-1888.

Dans ces revendications, la conflictualité apparaît peu présente : dans tous les cas étudiés, l'argumentation repose sur une nécessité d'uniformisation des infrastructures par rapport à d'autres rues jugées mieux équipées. Ces revendications de justice sociale montrent l'absence de volonté de confrontation avec les services municipaux auxquels ces pétitions sont adressées, tant en termes de solutions d'aménagement proposées que d'usages privilégiés. La confiance des populations envers les ingénieurs chargés d'aménager les rues semble totale. L'enjeu majeur de ces pétitions réside, à partir des années 1880, dans une question de temporalité de réalisation : il s'agit, pour les riverains, de voir leur rue inscrite au plus tôt dans les programmes pluriannuels de travaux, lancés dans l'optique d'équiper toutes les rues de la ville.

Équiper toutes les rues : un idéal difficile à atteindre

Comme les rues étudiées le montrent, l'équipement des rues lyonnaises en infrastructures de voirie est loin d'être complet par rapport aux critères du moment. Pour les services de voirie, l'enjeu majeur est donc d'équiper toutes les voies de la ville selon le modèle haussmannien, diffusé dans la plupart des grandes villes occidentales¹⁴³. Mis à part les grands axes percés durant les années 1850, comme la rue de la République, et les voies principales rapidement équipées dans la décennie suivante, la plupart des rues de Lyon restent à équiper en égout ou en pavage. Cela explique que l'objectif principal du service de la voirie municipale soit de « compléter l'aménagement de la voirie » dans toutes les rues de la ville¹⁴⁴.

À partir de 1870, le SMV et les autres services techniques municipaux prennent une importance croissante dans les investissements de la municipalité : la voirie urbaine redevient le premier budget municipal entre 1890 et 1920 avec près de 20 % des dépenses ordinaires¹⁴⁵ et son personnel constitue un cinquième des effectifs municipaux en 1900 (453 personnes). Cela s'inscrit dans un mouvement de spécialisation de ces services qui s'observe aussi dans d'autres villes¹⁴⁶. À Lyon, les efforts portent en particulier sur les plans parcellaires et d'alignements et les ponts, qui constituent deux services spécifiques au sein du SMV, de même que le service « études et projets »¹⁴⁷ (voir Annexe 5). Ce service municipal se dote ainsi d'une capacité d'innovation importante en termes de travaux de voirie et de projets d'aménagement. D'autre part, le contexte politique spécifique à Lyon des conséquences des lois municipales du 21 avril 1881 et du 5 avril 1884¹⁴⁸ accompagne cette réaffirmation des prérogatives du maire de Lyon par rapport au préfet du Rhône et à l'État : le maire de Lyon rétabli en 1881 retrouve alors la maîtrise des décisions concernant les budgets et l'autorité sur les services municipaux. L'enjeu de ces jeux de pouvoir est important en ce qui concerne les travaux de voirie, dans la mesure où le Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées (SOPC) et le Service vicinal (SV) du département du Rhône ont des budgets réduits à consacrer aux rues lyonnaises qui sont sous leur juridiction, Lyon n'étant qu'une commune parmi celles dont ils ont la charge. Le Service municipal de la Voirie, désormais libéré de la tutelle de l'État, devient donc un puissant aménageur des rues lyonnaises, tant par sa capacité d'investissement que par les compétences diverses qu'il peut mobiliser.

¹⁴³ Maurice Garden, « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, 2006, n° 116, p. 5-17.

¹⁴⁴ AML 923 WP 324, État des rues dont les travaux de voirie sont complets, 16 juin 1888.

¹⁴⁵ B. Dumons et G. Pollet, *Administrer la ville en Europe*, op. cit., p. 193-196.

¹⁴⁶ S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit., p. 226.

¹⁴⁷ AML 923 WP 419, Notes sur le fonctionnement du SMV pour l'Exposition de Turin, 1911.

¹⁴⁸ Bruno Benoit et Mathias Bernard (eds.), *Le maire et la ville dans la France contemporaine*, Clermont-Ferrand, Presses universitaires Blaise-Pascal, 2012, p. 115-125.

À partir des années 1870 jusqu'aux années 1920, le Service municipal de la Voirie se concentre sur les revêtements de chaussées et l'établissement d'égouts, deux travaux d'équipement fortement liés. Ces travaux sont mis en avant dans la communication du SMV, et plus largement de la municipalité sur les questions d'urbanisme, car ils constituent des preuves visibles de l'action du pouvoir municipal. Les statistiques des chaussées et des égouts, pratiques courantes héritées du Second Empire, sont ainsi mobilisées pour faire la promotion de l'action municipale dans diverses expositions auxquelles le SMV participe. Une comparaison chiffrée est souvent faite en prenant pour base le premier janvier 1854, première année où des statistiques sont établies lors de la création du SMV, permettant de montrer par exemple le contraste entre les 5 677 mètres d'égouts en service à cette époque contre 83 048 mètres au premier janvier 1878¹⁴⁹. Les revêtements de chaussées semblent moins mis en valeur avant les années 1920. Cela peut être dû au retard considérable pris dans les revêtements des chaussées des rues lyonnaises avant 1870, qui conduit la municipalité à opter pour deux solutions moins coûteuses mais bien moins efficaces que le pavage en échantillon : un pavage neuf en cailloux roulés voire en empierrement, ce dernier revêtement étant pourtant considéré comme peu hygiénique par les ingénieurs au tournant du XX^e siècle¹⁵⁰.

À la fin du XIX^e siècle, à Lyon comme dans toutes les villes occidentales, la plupart des rues sont constituées de chaussées en terre, en empierrement macadamisé ou en cailloux roulés. Ces trois solutions sont alors considérées comme obsolètes par les ingénieurs et défectueuses par les populations, tant du point de vue de l'hygiène que de la circulation. Les revêtements modernes de voirie, notamment les pavés d'échantillon ou l'asphalte, sont appliqués pour une meilleure imperméabilisation des sols et évacuation des eaux. En parallèle, beaucoup de chaussées sont élargies et les trottoirs sont généralisés. Cette tendance en cours depuis le début du XIX^e siècle dans les grandes villes françaises a aussi pour but de réduire les coûts de construction et surtout d'entretien des chaussées¹⁵¹, qui explosent dans les années 1870, au grand dam des budgets communaux alloués aux travaux de voirie.

Les statistiques des travaux municipaux de modernisation de voirie (coûts et surfaces traitées) sont scrupuleusement tenues jusqu'à la fin des années 1960, ce qui permet de retracer une évolution des travaux de voirie et des choix de revêtement considérés. Sur la période des années 1880 aux années 1920, la municipalité lyonnaise fait un grand effort d'équipement, avec notamment une diffusion exponentielle du pavage d'échantillon dans les rues. Le graphique ci-dessous montre que la ville de Lyon semble avoir fait clairement le choix du pavage d'échantillon à partir des années 1900, après une période d'établissement de matériaux plus variés. Cela se retrouve dans les bilans annuels du SMV, dont le chapitre « Travaux neufs » prend le sous-titre « Construction de chaussées en pavés d'échantillon, pavés de bois et autres pavages » à partir de 1907¹⁵². À partir de ce moment, la ville de Lyon cesse d'établir des chaussées neuves en empierrement, pour se concentrer sur les différents types de pavage. On peut constater que les quantités de surfaces revêtues semblent très irrégulières au contraire des budgets, ce qui reflète en partie la diversité des situations préexistantes : les coûts d'enlèvement des matériaux anciens ou le reprofilage de la chaussée (diminution du bombement) peuvent représenter une grande partie de l'investissement, selon le contexte de la rue. Par ailleurs, les crédits non dépensés en fin d'exercice sont reportés sur l'année suivante, ce qui contribue à expliquer ces variations. Les statistiques municipales sont détaillées par arrondissement, ce qui

¹⁴⁹ AML 923 WP 235, Documents statistiques du SMV pour l'Exposition Universelle de 1878, Lyon, Gallet éditeur, 1878, p. 27.

¹⁵⁰ S. Barles, *La ville délétère*, op. cit., p. 230.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 230-237.

¹⁵² AML 2 C 400810, Bilans annuels de la ville, Statistiques 1906 relatives au budget 1908, en ligne.

permet de préciser les choix de matériaux en fonction d'un contexte géographique micro-local. Les travaux de chaussées neuves en empierrement et cailloux roulés sont minoritaires et concernent uniquement des rues des 3^e et 6^e arrondissements, qui font l'objet des premiers programmes municipaux : il s'agit de rues encore non viabilisées, aux chaussées en terre, qui sont assez nombreuses dans ces territoires récemment rattachés à la commune de Lyon (ils faisaient partie de la commune de La Guillotière, annexée en 1852). Le principal obstacle à la modernisation de la voirie lyonnaise semble donc budgétaire, tant la solution du pavage en pavés d'échantillon fait consensus.

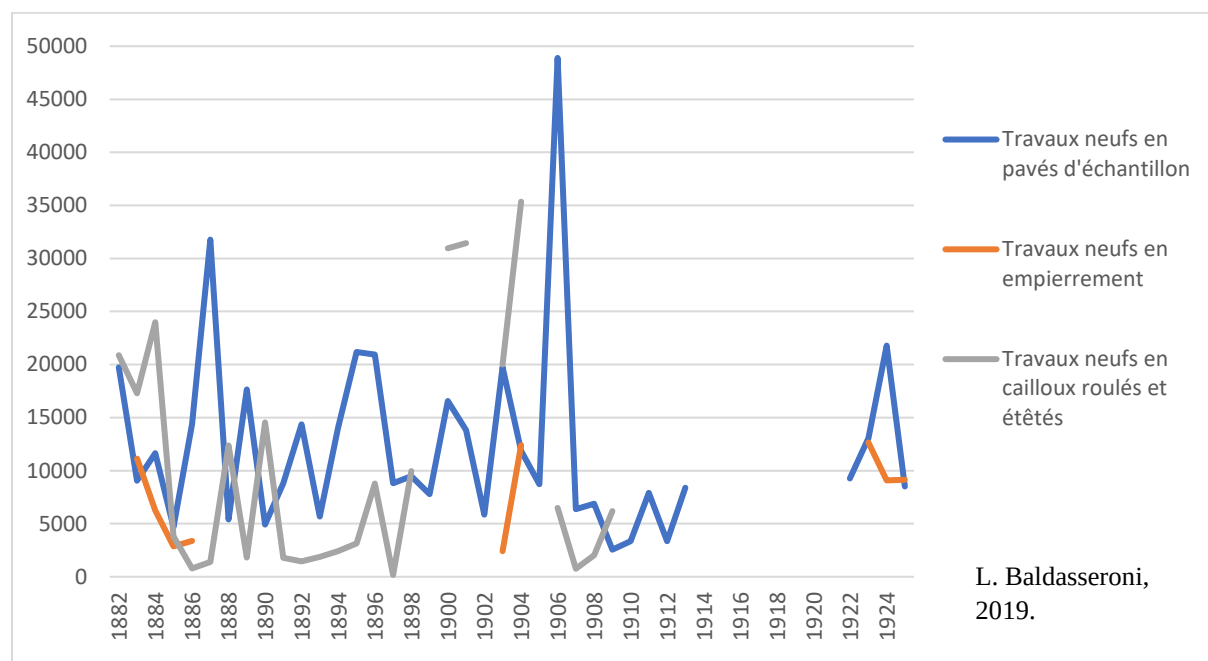


Tableau 2 : Graphique des travaux neufs exécutés sur les revêtements de chaussée des voies municipales de 1881 à 1925 (en m² de chaussées couvertes)¹⁵³.

Il est d'ailleurs intéressant de constater que le choix municipal de donner la priorité aux pavés d'échantillon est partagé par les deux autres services de voirie (le Service vicinal et le Service ordinaire des Ponts et Chaussées), non pris en compte dans le graphique précédent. Ces derniers font toutefois des efforts d'équipement plus tardifs et de moindre ampleur en raison de leurs budgets plus réduits. Le choix du pavage en pavés d'échantillon s'explique par sa bonne résistance à la circulation par sa dureté et sa taille en cubes réguliers favorise une assiette uniforme de la chaussée¹⁵⁴. Surtout, il est considéré par les ingénieurs comme le meilleur compromis entre coût et efficacité. Il est coûteux à mettre en place mais beaucoup moins à entretenir car plus résistant que les pavages en cailloux roulés, qui supportent mal l'arrosage, pratique traditionnelle d'entretien pour éviter la formation de poussière¹⁵⁵. Concernant la circulation, il présente l'avantage d'être résistant et moins glissant que l'asphalte par temps de pluie. Le principal inconvénient reste le bruit, rarement évoqué par les ingénieurs avant les années 1930¹⁵⁶. Par contre, son coût d'établissement le réserve dans un premier temps aux voies qui supportent une grande circulation, les rues moins empruntées devant se contenter d'un pavage en cailloux roulés.

¹⁵³ D'après les bilans municipaux du SMV, AML 2 C 400810.

¹⁵⁴ S. Barles, *La ville délétère*, op. cit., p. 235-237.

¹⁵⁵ AML 923 WP 324, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC sur le comptage des ponts, 9 septembre 1891.

¹⁵⁶ S. Barles, *La ville délétère*, op. cit., p. 231.

Par ailleurs, l'approvisionnement en grès et en granit pour ces pavés est assuré par plusieurs carrières privées proches de Lyon, respectivement en Saône-et-Loire ou en Haute-Loire, ce qui permet de minimiser les coûts de transport. Les travaux de pavage sont effectués en régie municipale à partir de 1907, par des paveurs rattachés au service de la Voie publique. Cependant, les coûts de transport et d'entretien des pavés plats s'avèrent supérieurs à ceux de l'empierrement et surtout des cailloux roulés (dont le coût d'entretien est près de deux fois inférieur)¹⁵⁷. Si la solution des cailloux roulés reste pratique par leur proximité (ils sont disponibles en grande quantité dans les banlieues lyonnaises en bord de Saône), les démarches d'amélioration des matériaux d'empierrement se poursuivent, comme le montrent les recherches sur des pierres de diverses carrières menées avec l'aide du département minéralogique de la Faculté des Sciences de Lyon entre 1879 et 1900 : des dizaines de pierres différentes sont testées du point de vue de leur résistance à la circulation et de leur coût¹⁵⁸. Pourtant, aucune des carrières étudiées ne figure parmi les fournisseurs décrits dans la présentation du SMV en 1911. Cela peut être dû aux changements à la tête du SMV : l'ingénieur Résal, qui avait demandé les études sur l'empierrement, cède sa place en 1900¹⁵⁹ et sa démarche d'étude ne semble pas avoir été poursuivie par ses successeurs, qui se concentrent sur le pavage d'échantillon. Ce dernier matériau est plébiscité pour sa grande résistance au choc et à l'usure, qualité essentielle dans une période où les nombreux travaux d'établissement de réseaux souterrains malmènent la stabilité des chaussées¹⁶⁰.

Ce choix municipal du pavage d'échantillon pour les chaussées et de l'asphalte pour les trottoirs se retrouve de manière très progressive pour les rues étudiées : elles ont toutes fait l'objet de projets de revêtement neuf en pavés d'échantillon et en sont quasiment toutes revêtues en 1925. La seule exception est la montée de Choulans qui, comme les autres voies à forte déclivité de la ville, est revêtue d'un simple empierrement afin d'éviter que les chevaux ne glissent lorsque la chaussée est humide. Les temporalités différentes des travaux selon les rues sont révélatrices des priorités municipales et des obstacles budgétaires. Ainsi, si la rue de la République, grande artère de prestige du centre-ville, est revêtue de pavés d'échantillon dès 1857¹⁶¹, la rue Bugeaud, petite voie résidentielle du 6^e arrondissement, doit attendre 1924 pour être complètement pavée en pavés plats¹⁶², alors qu'elle était inscrite dans un premier programme de pavage pour son arrondissement dès 1876¹⁶³. Entre ces deux cas extrêmes, le pont de la Guillotière est pavé d'échantillon lors de son réaménagement en 1860¹⁶⁴ en tant que voie à grande circulation ; la rue Saint-Jean fait l'objet d'un projet de pavage en 1889, qui ne se concrétise qu'en 1892 car le SMV préfère attendre que l'égout soit terminé dans toute la rue avant de changer le revêtement¹⁶⁵. Les tensions budgétaires concernant la voirie s'observent aussi dans la différenciation entre portions d'une même rue : ainsi, les travaux de pavage de la rue Bugeaud s'échelonnent entre 1882 et 1924, concernant parfois des portions de quelques dizaines de mètres seulement. Les rues qui n'étaient pas complètement équipées le sont donc progressivement sur plus d'une quarantaine d'années, au gré des programmes de travaux.

¹⁵⁷ AML 923 WP 419, Notes sur le fonctionnement du SMV, 1911, p. 16-17.

¹⁵⁸ AML 923 WP 235, Correspondance et notes de l'ingénieur en chef du SMV Résal sur les essais de matériaux d'empierrement (quinze documents), 1879-1900.

¹⁵⁹ AML 923 WP 419, Notes sur le fonctionnement du SMV, 1911, p. 16-17.

¹⁶⁰ André Guillerme, « Le pavé de Paris » in François Caron (dir.), *Paris et ses réseaux*, Paris, B.H.V.P., 1990, p. 71-73.

¹⁶¹ Dominique Bertin, « Lyon 1853-1859 : l'ouverture de la rue Impériale », *op. cit.*, p. 50-58

¹⁶² AML 937 WP 62, État des travaux de voirie effectué pendant la période 1920-1924, sd (1925).

¹⁶³ AML 925 WP 195, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV, 22 septembre 1876.

¹⁶⁴ ADR 1030 W 1, Notice du plan de reconstruction du pont de la Guillotière, SOPC, 19 décembre 1911.

¹⁶⁵ AML 923 WP 432, État des voies urbaines : renseignements statistiques pour l'année 1892, 20 février 1893.

1.2. Les programmes municipaux

d'« amélioration » : entre équilibre politique et organisation rationnelle

De prime abord, les années 1880-1910 semblent voir les rues lyonnaises transformées de manière fragmentée, aux antipodes de la vision d'ensemble revendiquée par la suite avec le Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension (PAEE) de la ville¹⁶⁶. Pourtant, les services municipaux mettent en œuvre des programmes de travaux de voirie qui ont une logique d'organisation à l'échelle de la commune : cette programmation apparaît à la fois liée à des enjeux politiques locaux entre quartiers hérités du XIX^e siècle et à l'émergence d'une organisation en fonction des travaux d'équipement. Les études de cas de rues permettent de mettre en évidence le rôle important des ingénieurs des services de voirie dans l'adaptation des dispositifs aux spécificités de chaque rue. Cela permet de nuancer l'impression d'uniformisation des infrastructures de voirie qui est mise en avant dans les discours municipaux.

Une volonté d'équilibre pour aménager les quartiers

Des « programmes d'améliorations de voirie » sont établis à l'échelle de la ville entière par le SMV à partir de 1880, pour le budget 1881 : partant d'une somme fixe allouée annuellement pour des travaux neufs, les ingénieurs du service sont chargés de désigner les rues ou portions de rue à moderniser « par ordre d'urgence ». Pour établir ce classement, ils se fondent en partie sur des instructions venues directement du maire pour certaines rues.

Ces programmes de travaux à l'échelle de la ville, qui concernent des rues à paver ou à équiper d'égouts dans un premier temps, voient leur principe durablement inscrit dans l'action municipale, jusqu'au transfert de la compétence de la voirie à la Communauté urbaine de Lyon en 1969. Le principe d'une programmation pluriannuelle des travaux pour le pavage lyonnais est hérité d'un premier « Programme d'améliorations de voirie » établi en 1876 pour deux arrondissements. Le Conseil municipal ayant constaté lors de sa séance du 16 novembre 1875 que « la plupart des rues des 3^e et 6^e arrondissements sont mal pavées et mal entretenues, beaucoup sont dépourvues de pavage et de trottoirs », il fait le vœu que tous les « moyens d'amélioration » soient étudiés. Le préfet, sous l'autorité duquel se trouve alors le SMV, demande une étude à M. Gobin, chef du service. Dans son rapport, celui-ci dresse un état des lieux général et un classement des voies selon le type des travaux à effectuer. Il établit un programme de travaux concernant 27 km de voies publiques, sur un total de 71 km pour ces arrondissements, en tenant compte des réclamations d'habitants. Il classe les voies en deux sections : « 1) Les voies très détériorées qui nécessitent une réfection complète ; 2) Les principales voies dont la chaussée est en état provisoire, sans empiérement ni rigoles pavées »¹⁶⁷, qui nécessiteraient donc un revêtement neuf. Ce principe de hiérarchie des priorités s'explique par le fait que l'ingénieur prévoit de réaliser ce programme sur deux exercices comptables. Cette logique est reconduite dans la plupart des programmes municipaux ultérieurs en ajoutant une dimension temporelle : sont distingués des travaux de « première urgence » à réaliser dans l'année en cours et d'autres de « deuxième urgence » à réaliser plus tard selon les crédits disponibles.

¹⁶⁶ Bernard Bonhomme et al., *Ville, plan, architecture : l'art urbain en Rhône-Alpes Grenoble, Lyon, Saint-Etienne rapport final*, Programme pluriannuel en sciences humaines Rhône-Alpes, 1990, p. 94.

¹⁶⁷ AML 925 WP 195, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV, 22 septembre 1876.

Ce premier programme de travaux de voirie réservé à deux arrondissements s'étend à la ville de Lyon dans son ensemble dès l'exercice 1881. Le maire a alors récupéré pleinement ses prérogatives de gestion du budget et des services, suite à la loi du 21 avril 1881¹⁶⁸. Les bilans statistiques des services municipaux, établis à partir de cette année, permettent de suivre l'évolution du financement des travaux de voirie et de leurs réalisations¹⁶⁹. Un crédit fixe annuel de 100.000 F est alloué au pavage neuf des rues à partir de 1881, ce qui permet de paver plusieurs rues ou portions de rue chaque année. La logique de répartition tient compte dans un premier temps des plans établis avant 1881 : les 3^e et 6^e arrondissements de Lyon voient leur équipement poursuivi à partir des plans de 1876, plusieurs rues de la Presqu'île pavées en cailloux roulés font l'objet d'une conversion en pavés plats selon un plan dressé en 1880 par l'ingénieur en chef du SMV¹⁷⁰. Ainsi, les bilans municipaux montrent que ces deux territoires qui ont fait l'objet de plans concentrent la totalité des rues objets de travaux entre 1881 et 1885, à l'exception de deux axes importants du 5^e arrondissement (rue de Trion et rue Saint-Georges)¹⁷¹. Cette concentration des travaux sur quatre arrondissements - Lyon en compte alors six, avant la création du 7^e en 1912 - s'explique par rapport aux travaux du Second Empire. Les travaux sont alors concentrés sur la Presqu'île, hypercentre de Lyon, pour compléter le percement et l'aménagement des grands boulevards orientés nord-sud (comme la rue de la République) par le pavage des rues transversales. Pour rééquilibrer cette prééminence donnée aux rues du centre, les deux arrondissements de la rive gauche du Rhône font l'objet d'aménagements destinés à rattraper le manque d'investissement et soutenir la croissance de ces quartiers en voie d'urbanisation depuis le XVIII^e siècle¹⁷². Cette politique de rééquilibrage du début des années 1880 relève d'un souci plus politique que fonctionnel, ce qui expliquerait l'absence d'opposition sur ces travaux avant la fin des années 1900¹⁷³. Cette logique relève aussi d'une démarche d'accompagnement du développement du marché immobilier, relevée aussi pour les programmes prioritaires de travaux de voirie et d'embellissement de Nancy à la fin du XIX^e siècle¹⁷⁴. À Lyon, la rive gauche du Rhône constitue l'espace au plus fort potentiel d'urbanisation, notamment dans sa partie nord possédée par les Hospices civils de Lyon¹⁷⁵, qui voit se construire de nombreux immeubles de rapport à partir des années 1870¹⁷⁶.

Par la suite, ces travaux importants de voirie sont plus diversifiés dans les arrondissements concernés, comme le montre par exemple le programme de travaux voté en 1908 par le Conseil municipal (Figure 3). L'équilibre des arrondissements est recherché : on voit ici qu'à part le 4^e arrondissement, chacun comprend au moins une rue dont la chaussée doit être « construite » selon les ingénieurs, c'est-à-dire pavée. L'emploi de ce terme par les ingénieurs des services de voirie montre bien qu'il s'agit de travaux neufs mobilisant un ensemble de savoir-faire, et non une simple opération de réfection. Les 3^e et 6^e arrondissements mobilisent près des deux tiers de la valeur des travaux, dont une partie non négligeable (un sixième du total) concerne le pavage de chaussées en cailloux roulés sur trois rues dont la chaussée était en terre. Cela rend compte de la temporalité longue de ces travaux de « mise en état de viabilité » planifiés depuis les années 1870 mais non encore achevés, qui mobilisent une part importante des crédits du

¹⁶⁸ A. Pelletier et al., *Histoire de Lyon*, op. cit., p. 733.

¹⁶⁹ AML, 2 C 400810, Bilans annuels des services municipaux, 1881-1969 (en ligne).

¹⁷⁰ AML 937 WP 48, Projet de convertissement en pavés plats de chaussées de la presqu'île lyonnaise pavées en cailloux roulés, 12 août 1880.

¹⁷¹ AML 2 C 400810, Bilans annuels des services municipaux, 1881-1885, en ligne.

¹⁷² Anne-Sophie Cléménçon, *La ville ordinaire : généalogie d'une rive, Lyon, 1781-1914*, Marseille, Parenthèses, 2015.

¹⁷³ P.-Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, op. cit., p. 841.

¹⁷⁴ Jean-Pierre Gaudin, *L'avenir en plan : technique et politique dans la prévision urbaine 1900-1930*, Seyssel, Champ Vallon, 1985, p. 26-28.

¹⁷⁵ A.-S. Cléménçon, *La ville ordinaire*, op. cit.

¹⁷⁶ Loïc Bonneval et François Robert, « Mesurer la rentabilité du placement immobilier : Le cas de l'immeuble de rapport à Lyon (1890-1968) », *Histoire & mesure*, 2010, vol. 25, n° 1, p. 127-163.

nombre de becs d'éclairage¹⁷⁹. Cette tradition de statistiques locales, qui se multiplient à partir des années 1880, s'inscrit dans une « économie urbaine » qui sert d'aide à la décision en matière d'aménagement urbain¹⁸⁰. À Lyon, le recueil de ces données repose principalement sur le cadre de l'arrondissement, ce qui correspond à l'importance des conseillers municipaux d'arrondissement. Ces derniers sont à l'origine de nombreuses demandes d'amélioration de voirie sur les rues de leur secteur, souvent appuyées par des arguments de justice sociale et/ou spatiale par rapport à d'autres quartiers décrits comme mieux équipés.

Il est intéressant de remarquer que cette géopolitique locale débouche souvent sur des améliorations de voirie décidées pour renforcer la centralité d'un axe, dans les quartiers extérieurs au centre-ville. Ainsi, les premières rues des 4^e et 5^e arrondissements qui sont intégrées dans ces programmes de pavage et canalisation sont les principaux axes commerçants de ces quartiers (boulevard de la Croix-Rousse, rue de Trion, rue Saint-Georges)¹⁸¹. Cela peut expliquer pourquoi, parmi les cas de rues étudiés, la rue Saint-Jean, artère centrale et symbolique du quartier éponyme, voit son pavage remplacé par un pavage plat dès 1892¹⁸², alors que la rue Bugeaud, voie plus périphérique du 6^e arrondissement, voit ses chaussées en terre pavées seulement en 1900¹⁸³ et totalement converties en pavés d'échantillon en 1924. Le caractère de centralité des rues semble donc jouer davantage que leur état d'équipement dans leur inscription aux programmes municipaux de voirie.

Cette pratique de hiérarchisation des travaux municipaux s'observe aussi pour les ponts, qui font l'objet d'un programme de construction municipale avec deux niveaux d'urgence pour la construction ou la reconstruction de cinq ponts au total par une branche dédiée du SMV. De même que les programmes de travaux de voirie, celui-ci est à exécuter sur le long terme, puisqu'un premier programme est dressé en 1886 et les accords de principe du Conseil municipal pour chaque projet s'échelonnent entre 1888 et 1893, sans préjuger des questions financières¹⁸⁴. On peut parler dans ce domaine d'une programmation sans planification : le SMV veille à définir des priorités entre les rues pour les travaux mais la dimension temporelle peine à être intégrée en raison de la variabilité des coûts et budgets concernés. Par ailleurs, la logique de programmation reste plus proche d'une cohérence sociale de répartition entre les quartiers que de la logique d'un réseau de transport. Cette dernière est appliquée pour le réseau ferré à l'échelle nationale avec le plan Freycinet lancé en 1878¹⁸⁵. Cela est également valable pour les réseaux d'égouts, observés par Franck Scherrer dans sa thèse : il attribue à cette pratique du saupoudrage l'échec d'une planification par quartier que l'ingénieur en chef du SMV tente en 1898 et qui se heurte aux enjeux de pouvoirs locaux entre adjoints et conseillers municipaux¹⁸⁶.

Les logiques centre/périphérie à l'échelle de la ville et du quartier semblent donc être déterminantes pour l'inscription d'une rue dans les programmes de travaux de voirie : au-delà des programmes définis par le SMV hérités des années 1870 qui ne concernent qu'un ou deux arrondissements, le rôle des conseillers d'arrondissement apparaît primordial. Cependant, si les programmes municipaux tendent à uniformiser les solutions d'aménagement, les solutions retenues sont largement adaptées au contexte particulier de chaque rue.

¹⁷⁹ AML 1 C 707869, Documents statistiques sur le SMV pour l'Exposition Universelle de 1878.

¹⁸⁰ J.-P. Gaudin, *L'avenir en plan*, op. cit., p. 50-53.

¹⁸¹ AML, 2 C 400810, Bilans annuels du SMV, 1881-1969 (en ligne).

¹⁸² AML 923 WP 432, État des voies urbaines : renseignements statistiques pour l'année 1892, 20 février 1893.

¹⁸³ AML 923 WP 434, Révision générale de la statistique des chaussées de la ville, Registre du mouvement des chaussées, 1879-1905.

¹⁸⁴ AML 342 WP 15, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV sur le programme de travaux des ponts, 22 mai 1894.

¹⁸⁵ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome 1. 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, p. 476-480.

¹⁸⁶ Franck Scherrer, *L'égout, patrimoine urbain : l'évolution dans la longue durée du réseau d'assainissement de Lyon*, Thèse de doctorat d'Urbanisme, Université Paris XIII, Saint-Denis, 1992, p. 336.

Des solutions adaptées au contexte viaire

Le caractère systématique des statistiques municipales et les choix affirmés dans les travaux de voirie, tant en termes de matériaux que de profils de chaussées, laissent croire à une évolution vers une uniformisation des paysages viaires post-haussmanniens. Cependant, ces choix techniques ont une histoire rarement mise en avant par les aménageurs *a posteriori* : celle des essais de matériaux et d'infrastructures de voirie, nombreux dans les années 1880-1900 à Lyon. Ainsi, le choix du pavage d'échantillon comme revêtement privilégié pour les chaussées lyonnaises, présenté comme évident, est en fait le produit d'essais de divers matériaux par les différents services de voirie. Ils sont documentés par la communication des services lorsqu'il s'agit d'un revêtement innovant lors de l'essai, mais c'est par les dossiers d'archives de la voirie étiquetés « affaires diverses » ou classés par rues que les apports de ces essais peuvent être analysés. L'approche par rues permet de voir chez les ingénieurs une volonté d'adapter les solutions techniques aux contextes des rues à moderniser. Les archives dépouillées sur ces questions conduisent à distinguer deux motifs principaux d'expérimentation *in situ* : une plus grande efficacité en termes de résistance et d'hygiénisme (formation de boues et poussières) ou une différenciation par des aménagements de prestige.

Dans les deux cas, l'action des services de voirie a surtout porté sur les revêtements de chaussées et les nouveaux systèmes d'assainissement¹⁸⁷, dont les essais fleurissent dans plusieurs rues de la ville au cours des années 1880 à 1900. Certaines expérimentations sont faites par les services dans la perspective d'une intégration aux programmes de voirie municipaux de matériaux plus efficaces et/ou moins coûteux par l'amélioration de techniques existantes. C'est le cas d'un essai de pavage en cailloux roulés « étêtés », dont la tête est retaillée pour obtenir une surface plane. Le but est d'améliorer les chaussées en cailloux roulés pour faciliter l'évacuation des eaux et la circulation, sans investir dans leur remplacement par un pavage plat neuf. Cette expérience, tentée sur 231,60 m² d'une rue de la Presqu'île, répond à un vœu du Conseil municipal du 17 février 1880. Le rapport de l'ingénieur Domenget montre que les questions de coût prennent le pas sur toute autre considération : il explique l'échec de cet essai par le coût trop élevé de la main-d'œuvre nécessaire à l'épointage et par le fait que cette solution ne fonctionne qu'avec des cailloux roulés neufs (donc sans intérêt pour les chaussées existantes), sans même faire un bilan de la durabilité ou du confort de cette solution¹⁸⁸. Aux antipodes de cette logique d'économies sur les crédits municipaux, plusieurs essais de revêtements plus valorisants sont testés dans des artères centrales, comme un pavage en céramo-cristal sur la place de la République en octobre 1898 : cet essai réalisé et financé par une entreprise privée locale s'avère peu concluant, l'aspect esthétique n'arrivant pas à contrebalancer le manque de solidité et le caractère glissant pour les chevaux¹⁸⁹. Après cet essai, on ne trouve plus trace d'autres recherches dans les revêtements pour des voies de prestige à Lyon.

Le pavage d'échantillon s'impose comme revêtement principal pour les rues lyonnaises dès les années 1890 et prend une place croissante dans l'aménagement des voies : les programmes de pavage se succèdent jusqu'aux années 1930, où le bitumage devient alors la solution privilégiée. Un jalon important est posé en 1922, avec le démarrage d'une carrière municipale exploitant le grès de Courzieu, petite commune située à 35 km de Lyon. Consacrée quasi exclusivement à la production de pavés d'échantillon, elle permet à la ville de Lyon de ne plus dépendre de sources d'approvisionnement pour ses pavés et accompagne la relance de

¹⁸⁷ S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit.

¹⁸⁸ AML 933 WP 69, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV au maire de Lyon, 2 août 1880.

¹⁸⁹ AML 925 WP215, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV à l'ingénieur de la ville de Leicester, 17 avril 1899.

l'économie post-Première Guerre mondiale, l'industrie du pavage étant particulièrement consommatrice de main-d'œuvre¹⁹⁰. L'ouverture de cette carrière tient aussi à la volonté de l'ingénieur du SMV Joseph Aubert, natif de Courzieu¹⁹¹. Cette municipalisation progressive du pavage, avec la mise en régie d'une partie des travaux en 1907 puis l'ouverture de cette carrière, s'inscrit dans les débats du moment sur la naissance d'une économie urbaine voire du génie urbain, avec la volonté des ingénieurs de structurer et piloter les pratiques et techniciens des nouveaux réseaux techniques urbains (gaz, électricité, tramways, ...) ¹⁹².

Le pavé semble donc régner sans partage sur les rues de Lyon jusqu'au début des années 1930. Cependant, la diversité des caractéristiques des voies impose rapidement des adaptations. Ainsi, les rues à forte déclivité gardent leur empierrement car les pavés d'échantillon s'avèrent trop glissants par temps de pluie : la rue Terme est par exemple dépavée dans les années 1880, suite aux nombreux accidents dus au manque d'adhérence des pavés¹⁹³. Le pavé d'échantillon est aussi critiqué pour son caractère bruyant, qui pousse un certain nombre de directeurs de groupes scolaires ou d'hôpitaux, relayés par des conseillers municipaux, à demander d'établir des revêtements en pavage de bois ou en asphalte autour de ces lieux dès les années 1880¹⁹⁴. Ces revendications motivent le SMV à tester sur plusieurs voies des revêtements en pavés de bois, suivant l'exemple des services municipaux de Paris auxquels le SMV lyonnais demande des renseignements sur les techniques de pose et d'entretien, ainsi que les déclivités des voies parisiennes revêtues de la sorte¹⁹⁵. Ce revêtement semble destiné, pour les conseillers municipaux demandeurs, à pallier les principaux inconvénients du pavage d'échantillon dans les diverses situations où il est mis en place : dans des rues à forte déclivité comme la rue Terme¹⁹⁶, dans des rues prestigieuses comme la rue de la République et celles qui entourent l'hôtel de ville ou dans une rue peu large à fort trafic¹⁹⁷. Une dizaine d'années après ces premiers essais, une réclamation du Conseil municipal au sujet du mauvais état des pavés de bois autour de l'hôtel de ville conduit l'ingénieur du SMV chargé de ces expériences à dresser un bilan plutôt négatif sur la durabilité de ce matériau¹⁹⁸, remplacé quelques années plus tard par des pavés d'échantillon plus ordinaires. Ces essais variés montrent une volonté de prendre en compte la diversité des situations dans la modernisation des revêtements de chaussées. Cependant, faute d'alternative crédible au pavage d'échantillon, beaucoup de rues gardent un revêtement ancien mais plus adapté, jusqu'aux années 1920-1930 où les revêtements bitumés apparaissent comme une solution satisfaisante aux problématiques de bruit et de déclivité¹⁹⁹. En parallèle, des revêtements innovants sont testés sur de petites portions de voies, avec le concours d'organismes liés aux nouveaux moyens de transport comme l'Automobile-Club du Rhône (ACR) ou le Touring-Club de France, ou d'entreprises privées à l'origine de ces innovations. Cela permet aux services de voirie de limiter les investissements sur ces revêtements que les ingénieurs lyonnais semblent considérer avec une certaine méfiance, notamment les asphaltes, concurrents directs du pavé. Pour ces entreprises demandeuses,

¹⁹⁰ Association française pour l'avancement des sciences. Congrès, *Lyon 1906-1926 : introduction historique, enseignement, mouvement artistique, littéraire et scientifique, la vie sociale, la production, la foire internationale de Lyon*, Lyon, A. Rey, 1926, p. 365-367.

¹⁹¹ Nécrologie de Joseph Aubert, *Technica*, septembre 1941, n°22, p. 4.

¹⁹² Serge Thibault, « Le génie urbain », in Thierry Paquot (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La découverte, 2000, p. 244-254.

¹⁹³ AML 933 WP 65, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique du SMV, 28 juillet 1891.

¹⁹⁴ AML 937 WP 148, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique du SMV, 15 décembre 1888.

¹⁹⁵ AML 933 WP 65, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique du SMV, 28 juillet 1891.

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ AML 933 WP 65, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique du SMV, 3 mai 1889.

¹⁹⁸ AML 937 WP 148, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique du SMV, 21 avril 1898.

¹⁹⁹ C. Studeny, *L'invention de la vitesse*, op. cit., p. 295-296.

comme la société Le Soliditit Français (spécialiste du matériau éponyme, une sorte d'asphalte contenant du silicate), pouvoir justifier d'un essai réussi dans une grande ville comme Lyon représente un argument publicitaire de poids pour proposer ses services à d'autres municipalités. Quant aux associations d'automobilistes et de cyclistes, elles ont intérêt à la diffusion des revêtements asphaltés, plus confortables au roulage, pour leurs usagers et pour mettre en avant leur action. C'est le cas du premier essai de goudronnage à chaud à Lyon, réalisé sur une portion de la montée de Choulans en 1907 : les travaux sont financés et effectués sur mandat de l'ACR avec l'accord du Service vicinal du Rhône (gestionnaire de cette rue) dont « les agents ont reconnu l'avantage de ce système et apprécié sa rapidité », selon l'auteur de l'article laudatif de la revue de l'ACR qui en rend compte²⁰⁰. Malgré cette réussite affichée, on peut douter des améliorations réelles, car ni le nom de l'entreprise ni aucune image de la rue n'est publiée. L'essai n'est pas étendu à d'autres rues ni poursuivi dans le temps, dans la mesure où aucune source n'évoque ce revêtement après 1908. S'il est normal que le SMV ne participe pas à des travaux sur des rues qui ne relèvent pas de sa compétence (voir Annexe 6), le manque d'intérêt municipal pour cette expérimentation interpelle et conduit à mettre en évidence le rôle déterminant du service gestionnaire dans l'amélioration d'une rue : si le SMV fait preuve d'une grande autonomie en termes de recherche de matériaux modernes, le Service vicinal est contraint par ses faibles ressources²⁰¹ et le SOPC préfère déléguer les essais sur les voies urbaines à des organismes extérieurs avec lesquels des accords sont établis à échelle nationale²⁰². Dans un contexte où de nombreuses villes françaises et européennes expérimentent l'asphalte durant les années 1900²⁰³, Lyon se distingue par un désintérêt pour ce matériau avant les années 1920 : cela peut s'expliquer par le choix municipal du pavé, qui fait l'objet d'un consensus entre élus, ingénieurs du SMV et populations.

Par ailleurs, pour rehausser le prestige de certaines rues centrales, quelques nouveaux mobiliers urbains sont testés pour moderniser ces paysages viaires. Là encore, la frilosité financière des services de voirie pour ces investissements à la rentabilité incertaine reste la règle, ainsi qu'un certain désintérêt pour l'innovation dans ces « accessoires de voirie », tels qu'ils ont été nommés dans les programmes d'aménagement urbain du Second Empire²⁰⁴. Les plans des divers éléments de mobilier urbain installés entre les années 1880 et 1920 montrent une remarquable continuité avec les standards des boulevards haussmanniens du Second Empire : les candélabres, urinoirs, kiosques à journaux et buvettes font l'objet de modèles approuvés par l'administration qui sont repris des modèles parisiens sans recherche de distinction esthétique²⁰⁵. Ces modèles approuvés par l'administration doivent être suivis par les entrepreneurs de ces infrastructures, qui font surtout attention à respecter les prescriptions municipales en termes de dimensions et de matériaux : comme on peut le voir sur l'image ci-après (Figure 4), les colonnes d'affichage se différencient peu de la colonne Morris parisienne et les candélabres reprennent les standards esthétiques des grands boulevards.

²⁰⁰ ADR PER 1900/1, *Revue de l'ACR*, août 1907, n°8, p.392-394.

²⁰¹ Jean-Claude Thœnig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental : vie et mort de la vicinalité*, Paris, Éd. Cujas, 1980, p. 45-47.

²⁰² M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, op. cit.

²⁰³ André Guillerme, « Le pavé de Paris », in François Caron et al., op.cit., p. 74-75.

²⁰⁴ M. Carmona, *Le mobilier urbain*, op. cit., p. 16.

²⁰⁵ Voir par exemple AML 1140 WP 89, Plan des kiosques lumineux et cabanons à journaux de Lyon, 1892.



Figure 4 : La rue de la République et son mobilier urbain au début des années 1910
(AML 38 Ph 191-137)

Les initiatives des services de voirie concernant le mobilier urbain sont très limitées : inexistantes pour le Service vicinal ou le SOPC, limitées à quelques rues de prestige pour le SMV. C'est le cas de l'aménagement de candélabres spécifiques pour la rue de la République en 1909, visibles ici Figure 4 : plusieurs candélabres porte-bouquets sont installés par le SMV sur la pression du Syndicat d'Initiative et de la Société d'Horticulture de Lyon, qui veulent mettre en avant le caractère fleuri de la ville dans le cadre d'une démarche de revalorisation de l'image de la ville auprès des touristes. Ce cas illustre aussi la division entre les services municipaux pour certains aménagements. Dans ce cas, c'est le service municipal des Cultures, distinct du SMV, qui est mis à contribution (par sa compétence sur les arbres et espaces verts)²⁰⁶, le service de voirie donnant simplement son approbation. Par contre, au-delà de cette artère de prestige à fréquentation touristique, toutes les initiatives innovantes concernant le mobilier urbain se font sans financement du SMV, qui ne les accepte qu'à condition qu'elles restent dans les dimensions prescrites. C'est le cas d'un nouveau modèle de colonne lumineuse installée en 1910 avenue de Saxe, à propos duquel la revue du Syndicat d'Initiative de Lyon souligne « une fois de plus la supériorité de l'initiative privée sur l'initiative officielle »²⁰⁷. Cette division entre services ou organismes ne semble pas poser problème avant les années 1920-1930, tant ces éléments de mobilier urbain sont considérés comme accessoires par la municipalité et le SMV. Ce dernier apparaît focalisé sur les programmes d'équipement des rues, qui mobilisent une grande partie des budgets consacrés aux travaux neufs, ne s'intéressant que de très loin et sans participation financière aux questions esthétiques.

L'action municipale sur la voirie est donc marquée par une continuité par rapport aux problématiques du XIX^e siècle : la priorité des services de voirie est donnée à l'équipement des rues en égouts et revêtements de chaussées durables par des programmes qui maintiennent un consensus social autour de ces travaux. Malgré des tentatives parfois innovantes d'adapter ces travaux à la diversité des circulations dans certaines rues, l'explosion des mobilités urbaines ne donne pas à la circulation un rôle prépondérant dans les travaux de voirie.

²⁰⁶ ADR PER 1780/1, Revue *Lyon-Touriste*, mai 1909, 4^e année, n°5, p. 6-7.

²⁰⁷ ADR PER 1780/1, Revue *Lyon-Touriste*, décembre 1910, 5^e année, n°12, p. 1-2.

1.3. « Circulez ! » : une question d'ordre public plus que d'infrastructures de voirie

Si la période 1880-1920 est reconnue comme un moment fondateur dans les mobilités modernes²⁰⁸, l'équilibre entre les divers usages des rues ne semble pas être remis en question par la naissance et le développement des tramways, bicyclettes et véhicules automobiles à Lyon. La circulation demeure un problème secondaire dans les objectifs des travaux de modernisation de voirie car elle relève plutôt de problématiques de maintien de l'ordre qui font déjà l'objet d'actions publiques depuis le XVIII^e siècle, à Lyon comme ailleurs²⁰⁹. Au demeurant, les premiers conflits d'usage concernant l'aménagement des rues qui mobilisent cette nouvelle donne circulaire se superposent à des enjeux économiques et commerciaux.

La circulation, élément d'un problème d'ordre à Lyon

Le développement des circulations modernes ne bouleverse pas le rôle des mobilités dans la fabrique des infrastructures de voirie, dans un premier temps : ainsi, entre les années 1880 et 1910, la circulation n'est pas considérée par les décideurs lyonnais comme un problème d'aménagement urbain, mais plutôt comme une question d'ordre public. Là encore, une continuité avec le début du XIX^e siècle et un consensus entre gestionnaires et usagers des rues peuvent être observés. L'action publique spécifique aux problématiques de circulation s'articule autour de politiques de maintien de l'ordre jusqu'aux années 1910-1920, dans la continuité des problématiques observées à Paris depuis le XIX^e siècle²¹⁰ ou dans d'autres villes occidentales²¹¹. Cela relève d'une volonté de « rectification urbaine » qui passe par une mise en ordre de la circulation en parallèle de celle de la rue : il s'agit de contrôler ou d'exclure de la rue les éléments jugés insalubres et encombrants, comme les étals, les marchands ambulants ou les saltimbanques²¹². Pour les arrêtés qui visent à contrôler voire repousser les usages autres que circulatoires, Lyon suit cette tendance entamée dès la fin du XVIII^e siècle à Paris. Par exemple, l'activité des marchands ambulants et des artistes de rues est sévèrement réglementée avec un nombre limité d'autorisations données sur des emplacements spécifiques (voir Annexe 7).

Les arrêtés concernant spécifiquement la circulation sont peu nombreux avant la fin des années 1890 et sont souvent spécifiques à une ou plusieurs rues, avant le premier règlement général de la circulation de 1912 (voir Annexe 8)²¹³. Cela s'observe notamment en ce qui concerne les rues soumises à la circulation de véhicules lourds, cause d'une usure accélérée des revêtements. Les rues dans lesquels ces circulations posent problème font seulement l'objet de mesures réglementaires d'interdiction sans aucun aménagement d'infrastructures.

²⁰⁸ Clay McShane, *Down the asphalt path: the automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 1994.

²⁰⁹ Anne Conchon (dir.), *Policer les mobilités : Europe - États-Unis, XVIII^e-XXI^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018.

²¹⁰ Quentin Deluermoz, *Policiers dans la ville : la construction d'un ordre public à Paris (1854-1914)*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2012.

²¹¹ Voir par exemple Hartford, Connecticut, traitée par P. Baldwin, *Domesticating the streets*, op.cit., 1999.

²¹² S. Barles, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », art cit, p. 426-428.

²¹³ Sébastien Gardon, *Goût de bouchons : Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2011, p. 39-41.

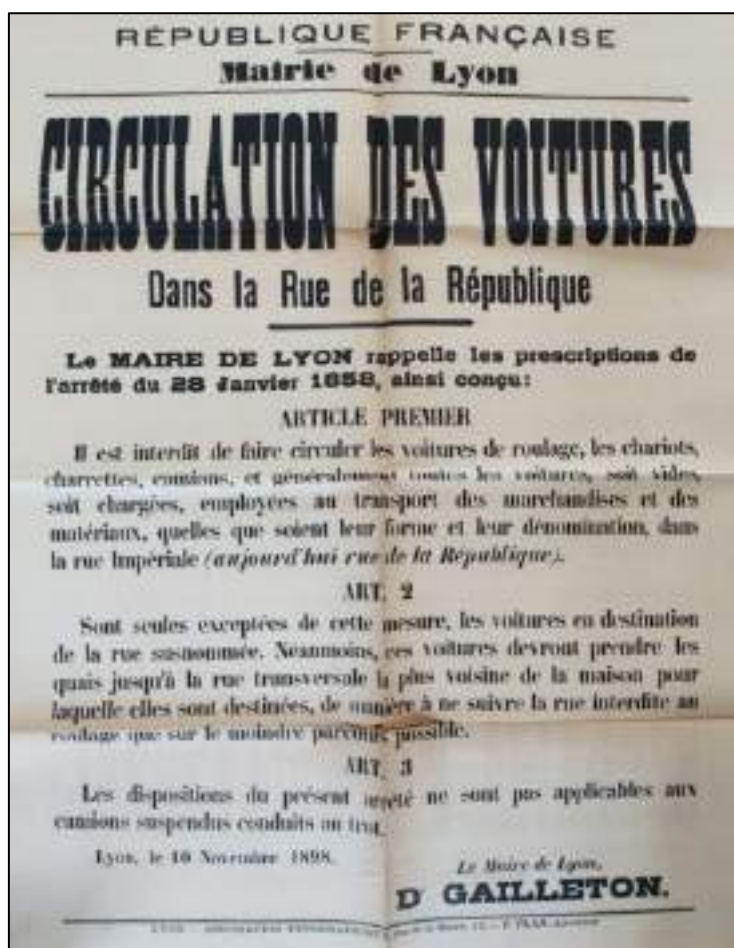


Figure 5 : Arrêté municipal sur la circulation rue de la République, 10 novembre 1898 (AML 1125 WP 16).

C'est le cas de la rue de la République, interdite dès 1858 aux voitures de roulage (chariots de marchandises tirés par des chevaux ou voitures à bras), par un arrêté municipal (Figure 5). Cet arrêté est réactivé par voie d'affichage le 10 novembre 1898 sans aucune modification pour intégrer d'autres modes que les transports hippomobiles. Les instructions envoyées par le maire de Lyon au préfet du Rhône pour l'application de cet arrêté avant sa republication précisent qu'il s'agit de « prévenir les accidents » et vise en particulier les « fardiens et chariots lourds »²¹⁴, ce qui montre un début de prise en compte de l'automobile comme problème de circulation mais aucune différence fondamentale n'est opérée par rapport à la réglementation des encombrements visibles dans les villes depuis l'époque moderne²¹⁵. Son application spécifique à la seule rue de la République et sa généralisation à tous les véhicules transportant des marchandises quel que soit leur poids laissent penser que l'arrêté poursuit aussi des buts de valorisation de l'image de la ville : par sa place particulière dans les représentations lyonnaises et les enjeux esthétiques de son aménagement, cette rue fait l'objet d'une attention constante de la part de la municipalité. Cet arrêté spécifique est d'ailleurs rappelé à plusieurs reprises, notamment le 22 juin 1913²¹⁶, preuve de son application difficile. La situation particulière de Lyon en termes de police mérite d'être mentionnée, car elle explique en partie ces difficultés :

²¹⁴ AML 1125 WP 16, Lettre du maire de Lyon au préfet du Rhône, 9 septembre 1898.

²¹⁵ Sabine Barles et André Guillerme, « Gestion des congestions : Seculum miserabile », *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 2000, n° 94, p. 4-12.

²¹⁶ AML, BMO du 22 juin 1913.

la police municipale lyonnaise reste, comme à Paris, sous la responsabilité du préfet, avec un sous-effectif chronique dont se plaignent tous les maires de Lyon jusqu'en 1969, date à laquelle Lyon est autorisée à se doter d'une police municipale²¹⁷.

Des raisons de « sécurité publique » sont souvent invoquées pour justifier ces arrêtés, qui ont pour but principal de lutter contre les accidents de la circulation. Ces derniers sont donc considérés comme un problème de circulation important, mais sont très mal connus de la municipalité et des services de police : les débats entre élus ou internes aux services concernés sur ces questions ne mobilisent pas de données chiffrées ou d'études précises sur les lieux ou les usagers concernés car aucune statistique fiable des accidents n'est établie avant les années 1950. Les archives policières, conservées par la Préfecture du Rhône, se sont avérées trop lacunaires pour le XIX^e siècle et ne comportent quasiment aucun rapport concernant les accidents²¹⁸. L'absence durable de ce problème important dans les archives est à questionner : est-ce un désintérêt de la part des élus et services pour un problème simplement mobilisé pour appuyer des mesures réglementaires ou des dispositifs pour encadrer les circulations, ou s'agit-il d'une méconnaissance de ces accidents et de leurs conséquences ?

Pour tenter de reconstituer la réalité de ce problème et de son évolution, nous avons choisi de travailler à partir des récits d'accidents faits dans la presse locale, par un relevé systématique de la rubrique locale du quotidien *Le Progrès*, seul journal lyonnais à paraître quasiment sans interruption entre 1879 et 1979. Un sondage sur les mois d'avril, mai et juin tous les cinq ans a été opéré et les résultats ont été consignés dans une base de données. Les biais importants de cette source, qui se concentre sur les accidents les plus spectaculaires au détriment de l'exhaustivité et cible des « lieux communs »²¹⁹, limitent fortement son utilisation comme un témoignage objectif. En revanche, cela permet de mettre en évidence des tendances d'évolution des lieux et moyens de transport impliqués dans les accidents de la circulation et de mettre en parallèle ces récits orientés avec les discours politiques. Pour la période 1879-1914 (le journal interrompt sa parution entre 1914 et 1918), les 152 accidents relevés conduisent à relativiser la place du cheval souvent ciblé comme responsable d'accidents par sa facilité à s'emballer : il n'est cité que dans 28 accidents, proportion relativement faible par rapport à la densité de la circulation hippomobile du moment. Dans le cas de la réglementation spéciale de la rue de la République (Figure 5), il est possible que l'interdiction généralisée des voitures de marchandises ait aussi un but implicite d'exclusion de chevaux potentiellement plus dangereux car attelés à des voitures chargées et parfois peu habitués au milieu urbain dense. Les relevés des accidents entre 1879 et 1914 mettent aussi en évidence une forte implication des piétons, mentionnés dans 88 accidents (58 % du total observé), dont 15 évoquent explicitement une imprudence du piéton. La responsabilité d'êtres vivants (cheval, piéton) est donc bien davantage mise en avant que les conditions de circulation comme l'état des infrastructures (évoquée ici dans deux accidents seulement) : le consensus ancien autour de la nécessité de mise en ordre de la rue par des règlements semble donc perdurer, au moins jusqu'aux années 1920.

Si les nouveaux moyens de transport ne bouleversent pas les pratiques réglementaires lyonnaises, elles ont également peu d'influence directe sur l'aménagement d'infrastructures avant les années 1900. Cela peut être démontré par l'examen des liens établis par les ingénieurs des services de voirie entre intensité de la circulation et usure des infrastructures : ces liens s'avèrent plutôt lâches, exceptés pour les ponts ou des rues empruntées par des circulations

²¹⁷ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 39.

²¹⁸ Alexandre Nugues-Bourchat, *La police et les Lyonnais au XIX^e siècle : contrôle social et sociabilité*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2010, p. 19. Voir aussi l'inventaire du fonds 4332 W aux ADR.

²¹⁹ Anne-Claude Ambroise-Rendu, *Petits récits des désordres ordinaires : les faits divers dans la presse française des débuts de la III^e République à la Grande Guerre*, Paris, Seli Arslan, 2004, p. 191-195.

particulières. C'est ce que montre un des premiers comptages de circulation à Lyon, effectué sur les ponts de la ville par le Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées en 1890 : il ne recense que les voitures et les « colliers » (animaux divers, attelés ou montés) pour aider à la décision pour l'établissement de nouveaux revêtements de chaussées, dont les coûts d'établissement et d'entretien sont mis en balance avec la résistance à la circulation pour chaque matériau²²⁰. Ainsi, après 1890, les ponts les plus parcourus comme le pont de la Guillotière sont revêtus de pavés d'échantillon, plus coûteux à établir mais plus résistants sur la durée, alors que les ponts moins empruntés restent longtemps en empierrement. En ce qui concerne les circulations particulières, leur prise en compte ne se traduit pas par la modernisation d'infrastructures viaires, essentiellement pour des raisons budgétaires liées à la mobilisation des crédits pour des programmes de travaux lourds vus précédemment : les solutions sont adoptées à budget quasi constant, tout en montrant l'intérêt des pouvoirs publics pour ces problématiques spécifiques. C'est le cas de la montée de Choulans, régulièrement parcourue par des troupeaux de bestiaux et de moutons qui vont du marché de Vaise à l'abattoir de Perrache selon un itinéraire prescrit par arrêté municipal : les riverains se plaignent à plusieurs reprises du surcroît de poussière dû au passage de ces troupeaux²²¹. En réponse, le Service vicinal renforce l'arrosage de cette voie revêtue d'empierrement et envisage la pose d'une nouvelle bouche d'arrosage, non réalisée par manque de crédits²²².

Pour les ingénieurs des services de voirie, la circulation reste une problématique parmi d'autres dans des rues aux multiples usages dont les enjeux d'équipement dépassent les seules mobilités. Cela conduit, dans les travaux de voirie, à une interdépendance entre les réseaux techniques de la rue : au sein de ce système infrastructurel, les aménagements spécifiques pour la circulation ne sont réalisés que par opportunité. Comme le souligne Sabine Barles à propos de la rue parisienne, propreté et circulation (qui comprend aussi la circulation des fluides divers comme l'eau) constituent des « impératifs convergents » : la boue et la poussière restent les principaux objets d'attention, comme causes de l'insalubrité des villes, et ne sont qu'indirectement produites par les déplacements²²³. L'interdépendance entre l'eau et la voirie devient donc un principe important d'aménagement, à Paris comme à Lyon. Nous avons montré que les programmes lyonnais d'« améliorations de voirie » font dépendre étroitement le pavage d'une rue de l'aménagement d'égouts : cela relève d'une logique rationnelle de ne pas avoir à casser le pavage pour canaliser et ne pas risquer d'avoir un sol instable pour la circulation, ce dernier motif passant toujours après l'aménagement du sous-sol qui facilite l'évacuation des eaux et le nettoyage des rues. C'est d'ailleurs sur ce dernier point que les préoccupations des usagers rejoignent celles des ingénieurs : dans les dossiers de plaintes reçues par le SMV (dans la série AML 925 WP), la majorité des doléances portent sur l'entretien ou le nettoyage des rues. La circulation est surtout prise en compte en ce qui concerne le nettoyage des voies, facilité aussi par les pavages plats, ce qui explique la priorité donnée aux rues dans lesquelles la circulation est jugée intense dans les programmes de pavage ou d'établissement d'égouts.

Dans l'esprit des ingénieurs des services de voirie, les rues doivent être équipées pour résister à la circulation plutôt que pour la faciliter, avec une vision centrée sur l'infrastructure plutôt que sur les flux qui la parcourent. Cependant, on peut observer une évolution progressive vers des aménagements destinés spécifiquement à faciliter la circulation : avant les années 1900, cela se fait surtout dans des grands axes déjà bien empruntés et relève d'opportunités

²²⁰ AML 923 WP 324, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC sur le comptage des ponts, 9 septembre 1891.

²²¹ Voir par exemple ADR 3 Op 338, Rapport de l'agent voyer spécial du Service vicinal, 9 juillet 1873.

²²² ADR 77 W 572, Rapport de l'agent-voyer spécial, 3 juillet 1898.

²²³ S. Barles, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *art cit*, p. 412-422.

d'aménagement suite à des travaux de voirie importants. Ainsi, de nombreuses opérations de canalisation de grandes artères s'accompagnent d'un reprofilage de la chaussée pour en diminuer le bombement, ce qui facilite la circulation : on peut rouler désormais en tenant sa droite et plus facilement se croiser, tandis que l'eau est évacuée par les rigoles pavées bordant le trottoir qui débouchent dans les égouts. La chaussée bombée avait été adoptée car plus propre - l'eau est facilement évacuée dans les caniveaux- et plus sécurisante car les véhicules circulent plutôt au centre, diminuant le risque de chocs avec d'autres usagers. Elle recule progressivement au cours du XIX^e siècle pour une utilisation de toute la largeur de la chaussée par des circulations²²⁴. La facilitation de la circulation n'est considérée comme un objectif d'aménagement que dans de rares cas de rues très empruntées et à forts enjeux symboliques. Outre les ponts, dont la circulation est le principal usage à partir du XVIII^e siècle, c'est le cas de voies centrales touristiques comme la rue de la République. Cette large artère haussmannienne fait l'objet d'un remplacement du pavage entre mai et octobre 1898, qui a clairement pour but de libérer de l'espace pour la circulation générale : suppression des caniveaux (devenus inutiles car la voie est pourvue d'un égout), diminution du bombement de la chaussée, rescindement du jardinet central. Cette rue réaménagée principalement pour faciliter la circulation apparaît comme un cas particulier par ses enjeux économiques et de prestige pour la ville de Lyon.

Par la suite, à partir des années 1900, les pouvoirs publics et ingénieurs des services de voirie réfléchissent davantage à des infrastructures susceptibles de faciliter la circulation, dans un contexte où le problème de l'encombrement des rues devient croissant par une réactivation de conflits économiques et sociaux plus anciens.

Des conflits entre circulation et enjeux économiques

Si la conflictualité n'est pas de mise au sujet des infrastructures de voirie, elle s'observe en ce qui concerne les oppositions entre les usages circulatoires et d'autres usages plus statiques. Il s'agit notamment de conflits entre les marchands ambulants et les commerçants possédant un magasin, de problèmes posés par les jeux d'enfants, les vagabonds, les vogues ou les activités de racolage. Ces conflits d'usages relèvent surtout de questions plus anciennes d'appropriation et de mise en ordre de l'espace public, dont les liens avec l'aménagement d'infrastructures apparaissent très ténus avant les années 1920. À Lyon, les principaux problèmes pointés par les autorités publiques concernent les marchands ambulants, les étalages et les terrasses de cafés. Cela est résumé par un vœu du Conseil d'arrondissement au préfet du Rhône Jules Cambon, le 26 juillet 1887, transmis au maire de Lyon Antoine Gailleton le 31 août :

« M. Lévy prie le conseil d'émettre le vœu suivant : Que la voie publique ne soit pas aussi encombrée par les cafés et les débits ainsi que par les marchands. Cette tolérance a pris dans ces derniers temps un envahissement regrettable. Ainsi la brasserie du quai d'Occident a absorbé le trottoir qui lui fait face. Les cafés, bars, etc, ont jusqu'à quatre rangées de tables. Cette tolérance nuit à la circulation de nos voies ». [Vœu adopté à l'unanimité]²²⁵

La municipalité lyonnaise semble avoir une attitude plutôt conciliante face à ces conflits d'usage de l'espace viaire, dans la mesure où elle perçoit des droits de voirie sur toutes ces activités commerciales par leurs installations sur la voie publique. La principale doléance exposée ici

²²⁴ *Ibid.*, p. 424.

²²⁵ AML 933 WP 65, P.V. du Conseil d'arrondissement, 26 juillet 1887.

rend compte du problème de la tolérance par les autorités d'extensions de boutiques ou de marchands ambulants sur les trottoirs, qui conduisent parfois les piétons à se reporter sur la chaussée, gênant ainsi la circulation. L'examen de registres de contraventions de voirie dressées par le SMV montre que ces problèmes d'encombrement des trottoirs ne sont pas spécifiques se retrouvent dans tout le territoire lyonnais, y compris des quartiers périphériques a priori peu concernés par les problèmes de circulation²²⁶. L'enjeu est aussi économique, dans la mesure où les nombreuses contraventions pour « excédent d'étalage » ou « excédent de tables » donnent lieu à la perception d'amendes. Cependant, force est de constater l'inefficacité de ces contraventions, par la récurrence des amendes infligées à certains établissements qui maintiennent pourtant leurs installations : cela est notamment le cas des cafés situés place Bellecour et rue de la République, verbalisés plusieurs fois par mois entre avril et octobre pour de forts excédents de tables (jusqu'à 36 tables excédentaires, pour le café du 26 place Bellecour en septembre 1902), qui paient sans doute volontiers des amendes forfaitaires invariables selon l'étendue de la fraude ou la récidive²²⁷.

Cette action municipale s'inscrit dans une tendance plus globale de mise en ordre des espaces publics qui s'observe dans la plupart des villes occidentales, ainsi que l'a noté l'historien Peter Baldwin dans son étude sur Hartford (États-Unis). Il constate une transformation différenciée selon les rues avec une domination progressive des circulations sur les autres usages, dont certains sont chassés des rues pour des raisons de sécurité, comme les livreurs et colporteurs²²⁸. À Lyon, les marchands ambulants de toute sorte se voient interdire la plupart des voies du centre-ville ainsi que les ponts et leurs abords dès 1898, au nom des « inconvénients qui résultent, pour la circulation, de l'encombrement journalier des rues et places par un nombre toujours croissant de marchands ambulants »²²⁹. Cette question du nombre associée aux problèmes de circulation dans les rues du centre révèle le poids de l'imaginaire d'un envahissement du centre par des marginaux et des activités douteuses. Cela explique cette volonté d'éloignement de ces activités, qui s'inscrit dans un mouvement de rejet entamé à Lyon depuis le XIX^e siècle avec les vagabonds, mendiants et prostituées²³⁰.

L'énumération des voies interdites aux marchands ambulants dans ce règlement, qui ne varient plus par la suite (voir Annexe 7), montre une attention particulière portée aux terrasses de cafés et installations de kiosques sur les places centrales de la ville et les quais avoisinant. Il s'agit des endroits où se concentrent à la fois un grand nombre de commerces fixes ou mobiles et des flux de circulation importants et variés. C'est ce que l'on peut observer sur cette image (Figure 6), qui montre la concentration sur un espace plutôt réduit de marchands ambulants, mobilier urbain (colonne Morris, candélabres, kiosque), tentures et étalages de boutiques. Cela alimente chez les aménageurs un imaginaire d'encombrement des trottoirs contre lequel il faudrait lutter pour la sécurité des piétons, objectif qui entre aussi en résonance avec l'idéal hygiéniste d'une ville plus salubre qui fait consensus²³¹. C'est surtout le cas pour les grands axes commerçants comme celui-ci (Figure 6), qui renvoient à un imaginaire du boulevard parisien forgé au milieu du XIX^e siècle dont les trottoirs encombrés font partie intégrante²³². C'est dans

²²⁶ AML 1140 WP 90, Registre de contraventions sur les étalages, 1899-1902 ; AML 343 WP 43, Registre de contraventions de voirie, 1902-1922.

²²⁷ AML 343 WP 43, Registre de contraventions de voirie, 1902-1922.

²²⁸ P.C. Baldwin, *Domesticating the street*, *op. cit.*, p. 177 et suiv.,

²²⁹ AML 1124 WP 14, Arrêté- règlement pour les marchands ambulants, 14 juin 1898.

²³⁰ A. Nugues-Bourchat, *La police et les Lyonnais au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 102 et suiv.

²³¹ S. Barles, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *art cit.*

²³² Heajeong Hazel Hahn, « Du flâneur au consommateur : spectacle et consommation sur les Grands Boulevards, 1840-1914 », *Romantisme*, 2006, vol. 36, n° 134, p. 67-78.

cette logique de mise en ordre de ces pratiques non circulatoires qu'une attention particulière est portée aux emplacements de ces activités occupant la voie publique de manière temporaire, qui sont de plus en plus encadrés et cartographiés pour un meilleur contrôle : les archives des services de voirie contiennent ainsi de nombreuses cartes réalisées dans les années 1880-1890, qui recensent avec précision les commissionnaires-décrotteurs²³³, les kiosques-buvettes²³⁴ ou encore les vendeurs de journaux²³⁵. *A contrario*, les terrasses de cafés, pourtant soumises également à une autorisation municipale, n'ont jamais fait l'objet d'une représentation cartographique. Cela renvoie à une volonté de « quadriller les hommes » en quadrillant la ville, en se focalisant particulièrement sur les activités temporaires et mobiles, plus susceptibles de troubler l'ordre dans les imaginaires urbains. Cette tendance de fond apparue dès le XVIII^e siècle²³⁶ a été observée à Lyon pour le XIX^e siècle²³⁷. Cette tendance ne semble pas se poursuivre après les années 1920, période où on retrouve les derniers inventaires de kiosques à journaux²³⁸ et où le flot des nouveaux règlements concernant l'occupation de la voie publique semble se tarir : le dernier règlement sur les marchands ambulants date de 1922 et n'est pas modifié par la suite²³⁹.



Figure 6 : La place Le Viste, angle rue de la République et rue de la Barre, v. 1900
(AML 38 Ph 191-73)

Par ailleurs, ces problématiques d'encombrement se doublent de conflits d'usages commerciaux anciens, qui influent sur la réglementation municipale à partir du début du XX^e siècle. Le premier d'entre eux est l'opposition entre commerçants fixes et mobiles, les premiers accusant souvent les seconds de concurrence déloyale. À Lyon, cela s'inscrit dans un contexte d'affirmation de collectifs de commerçants groupés par rue ou secteur d'activités pour défendre

²³³ AML 1140 WP 92, Plan des emplacements occupés par les commissionnaires-décrotteurs, 7 août 1890.

²³⁴ AML 923 WP 245, Plan des emplacements loués pour kiosques-buvettes dits bancs de tisane et kiosques de fleuristes, 7 octobre 1904.

²³⁵ AML 1140 WP 89, Inventaire et plan des kiosques et cabanons à journaux, 1892.

²³⁶ Michel Foucault, *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1993.

²³⁷ A. Nugues-Bourchat, *La police et les Lyonnais au XIX^e siècle*, op. cit., p. 112-113.

²³⁸ AML 923 WP 255, Inventaire des kiosques à journaux et de leurs emplacements, 22 novembre 1920.

²³⁹ AML 1173 WP 1, Arrêté municipal du 12 janvier 1922.

leurs intérêts. Ces syndicats de commerçants, dont certains connaissent une inscription aussi durable que les comités de quartier (dont ils constituent aussi une part importante des membres), s'affirment donc comme des gestionnaires de la rue au-delà du micro-territoire de l'étalage devant le commerce ou sur les marchés. C'est le cas des commerçants fixes, dont plusieurs se réunissent en 1889 pour constituer une Chambre syndicale à la suite d'une pétition pour la suppression de la vente sur la voie publique et les marchés²⁴⁰, restée lettre morte. De même, les marchands sans boutique envoient régulièrement des réclamations aux autorités pour défendre ces droits, notamment le syndicat des marchands des quatre saisons. L'importance croissante de ces conflits entre commerçants est bien visible dans l'évolution du règlement lyonnais sur les marchands ambulants. Alors que celui de 1898 ne comprenait que des dispositions destinées à éviter les encombrements (interdictions sur certaines voies, dimensions des étalages précisément fixées, obligation d'être constamment en mouvement) et faciliter le maintien de l'ordre (autorisations données à titre précaire et révocable), le nouveau règlement de 1922 ajoute trois dispositions qui montrent une volonté de compromis entre les commerçants: l'interdiction aux marchands des quatre saisons de vendre des produits manufacturés ou de confiserie/pâtisserie, l'interdiction de vendre à moins de 60 mètres de boutiques offrant des produits similaires et à moins de 150 mètres des marchés. Ces ajouts se rapportent directement aux questions de concurrence entre marchands, prises en compte ici de manière pérenne suite à des mobilisations de commerçants. Les articles 10 et 11 comportant ces nouvelles dispositions, ainsi que l'article 12 énumérant les rues interdites sont écrits en caractères gras, pour souligner l'importance de ces règles²⁴¹ (voir Annexe 7).

Comme on peut le voir, la réponse politique à ces problèmes de circulation est avant tout réglementaire, dans la continuité des dispositions prises depuis le XVIII^e siècle. Il s'agit d'abord, pour la municipalité, de clarifier les modalités de construction et d'occupation de la voirie urbaine à l'échelle de la ville entière : l'objectif est notamment d'unifier les réglementations entre les voies municipales, vicinales et nationales dans Lyon, ainsi les voies des communes récemment intégrées (depuis 1852) qui avaient une réglementation différente²⁴². Ce premier règlement de voirie lyonnais, mis en place en 1874, se montre plutôt rigoureux sur les saillies autorisées sur la rue : elles ne le sont que pour les rues d'une largeur supérieure à 10 mètres, la dimension des enseignes est réglementée en fonction de la largeur de la rue et celle des tentes et étalages selon la largeur du trottoir²⁴³. Des dispositions particulières sont prises pour les « tables de café, chaises et tabourets », dont les dimensions autorisées sont précisément établies et qui montre l'importance des préoccupations concernant la circulation : une largeur de 2,50 m, jugée nécessaire pour le croisement de deux piétons, doit être laissée en toute circonstance et « l'administration se réserve le droit d'interdire les tables les jours où, à raison d'une affluence extraordinaire, elles causeraient de sérieux embarras à la circulation »²⁴⁴. Cette disposition, déjà présente dans la législation lyonnaise en 1858 n'a, semble-t-il, jamais été utilisée dans un cas documenté par des archives. Le règlement de voirie évolue profondément en 1898, en s'inspirant de celui de Paris mis en place en 1884²⁴⁵ et en intégrant les doléances des architectes lyonnais en ce qui concerne les balcons et ornements d'immeubles en saillie²⁴⁶. Cependant, cette évolution comporte une disposition problématique dans son article 83, en ce qui concerne les

²⁴⁰BML, *Le Progrès*, 1^{er} avril 1889, p. 5.

²⁴¹ AML 1140 WP 89, Permission temporaire de vente sur la voie publique, 8 juin 1923.

²⁴² B. Bonhomme et al., *Ville, plan, architecture*, op. cit., p. 95.

²⁴³ ADR 104 W 136, Règlement de voirie, 1874, Imprimerie Nouvelle Lyonnaise.

²⁴⁴ *Ibid.*, p. 39.

²⁴⁵ B. Bonhomme et al., *Ville, plan, architecture*, op. cit., p. 95.

²⁴⁶ AML 343 WP 18, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV, 12 mars 1896.

étalages sur trottoirs, selon l'ingénieur en chef du SMV Résal : leurs dimensions sont limitées à 0,60 m sur les trottoirs de moins de 8 m, alors que les restaurateurs et cafetiers sont autorisés à placer des tables et chaises qui dépassent largement cette saillie²⁴⁷. Cette erreur est résolue rapidement lors de la séance du Conseil municipal du 25 septembre 1900, après des protestations de plusieurs commerçants du quai de la Guillotière contre la verbalisation dont ils s'estiment victimes en vertu de ce règlement²⁴⁸.

En parallèle de ces règlements, on peut observer dans les années 1890-1900 une inflation d'arrêtés visant à restreindre des pratiques particulières, avec des justifications ayant trait à la circulation. Il en est ainsi de l'« interdiction de proférer des cris pour la vente des marchandises », interdite le 6 mai 1897 par un arrêté municipal, aux motifs que cette pratique « soulève de la part des habitants du voisinage des protestations justifiées » et « que ces cris sont susceptibles de troubler le bon ordre et de porter atteinte aux commodités de la circulation, en provoquant des rassemblements »²⁴⁹. On retrouve ici un champ lexical de la nuisance qui s'observe par exemple dans le décret de 1810 sur la pollution (qui réglemente les établissements « dangereux, insalubres, incommodes »)²⁵⁰, également traitée par des règlements à cette époque faute de dispositifs techniques suffisants. L'association entre ordre et commodité de la circulation est ici explicite et s'explique par le contexte d'élaboration de cet arrêté. Il fait suite à une demande du commissaire de police, par une lettre au maire de Lyon le 29 avril 1897, qui apparaît démuni face aux protestations contre les encombrements provoqués par des rassemblements dus à la vente à la criée par un commerçant rue de l'Hôtel-de-Ville et un marchand ambulant rue de la République²⁵¹. La rapidité de la réaction municipale est remarquable, probablement par crainte d'une généralisation de cette pratique, s'agissant des deux principales rues commerçantes du centre-ville.

Cependant, on peut observer un paradoxe entre ces règlements qui semblent restrictifs et des pratiques caractérisées par une grande tolérance de la part des autorités. Cela se fait au cas par cas, le plus souvent selon le contexte de la voie considérée, à la fois en termes de dimensions (largeur de la rue et des trottoirs) et de pratiques (intensité de la circulation des véhicules, autres pratiques). Cela est par exemple visible dans la demande de l'Union syndicale des propriétaires de kiosques à liqueurs (dits bancs de tisane) de transformer la tolérance de placer un banc, un paravent et une table extérieure de chaque côté de leurs établissements en une disposition de droit régulier, en mai 1898. Cette demande est adressée au SOPC en arguant que cette mutation juridique est déjà en vigueur sur les voies municipales, ce qui montre que les objectifs d'unification de la réglementation d'occupation de la voirie selon le service gestionnaire ne sont pas atteints. Les ingénieurs du SOPC dressent un constat de tolérance de ces extensions de bancs de tisane « si [ces aménagements] n'ont pas un caractère exagéré, pas de caractère permanent et ne gênent pas la circulation »²⁵². Ils s'opposent donc à l'inscription de ce système dans le droit courant pour garder un contrôle sur ces pratiques qui semblent les dépasser de plus en plus, bien que l'augmentation affirmée par les ingénieurs ne soit pas étayée par des données chiffrées précises. Ainsi, dans un rapport ultérieur, l'ingénieur en chef du service M. Girardon exprime son inquiétude en expliquant que « les concessions et autorisations d'occupation de la voie publique deviennent de plus en plus nombreuses, en même temps que

²⁴⁷ AML 343 WP 18, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV, 28 décembre 1898.

²⁴⁸ AML 343 WP 18, P.V. du Conseil municipal du 25 septembre 1900.

²⁴⁹ AML 1124 WP 14, Affiche de l'arrêté municipal du 6 mai 1897.

²⁵⁰ André Guillerme, Anne-Cécile Lefort et Gérard Jigaudon, *Dangereux, insalubres et incommodes : paysages industriels en banlieue parisienne, XIX^e-XX^e siècles*, Seyssel, Champ Vallon, 2004.

²⁵¹ AML 1124 WP 14, Lettre du commissaire de police au maire de Lyon, 29 avril 1897.

²⁵² ADR 104 W 877, Rapport collectif des ingénieurs ordinaires du SOPC, 25 mai 1898.

la plus grande variété des véhicules employés rend la circulation plus difficile », argumentant sa recommandation de n'accorder aucune extension aux infrastructures déjà autorisées. Il insiste aussi sur la nécessité de maintenir cette souplesse réglementaire dans les territoires à enjeux particuliers que sont « les promenades des quais » qui dépendent du Service de la Navigation des Ponts-et-Chaussées du Rhône (voir Annexe 10). Cet espace, correspondant aux quais hauts du Rhône plantés d'arbres depuis la fin des années 1850, devrait être, selon l'ingénieur, « réservées aux piétons et aux enfants »²⁵³. L'enjeu est notamment particulier pour ces derniers, qui ont encore le droit de jouer sur ces voies ainsi que sur des espaces réservés dans les grandes places de la ville, alors qu'ils ne sont plus autorisés à jouer dans les rues lyonnaises depuis longtemps, pour des raisons de sécurité vis-à-vis des circulations de véhicules²⁵⁴.

D'autre part, de même que pour les questions de circulation, les règlements d'occupation de la voie publique font l'objet de répétitions d'arrêtés qui montrent qu'ils sont peu respectés. Cela tient en partie aux rapports entre les services municipaux qui constatent les infractions et la police qui reste sous l'autorité du préfet du Rhône. Ainsi, ce sont les agents du SMV qui dressent procès-verbal pour « encombrement d'étalage » ou « tables excédentaires », mais ils n'ont aucun pouvoir pour forcer les contrevenants à enlever les éléments jugés encombrants. Cela explique l'appel des ingénieurs du SMV aux gardiens de la paix dès 1874 pour forcer certains commerçants à retirer leurs étalages et repérer ces infractions lors de leurs tournées²⁵⁵. Cette demande reste souvent lettre morte par la suite, tant les effectifs de police sont peu nombreux et occupés à des tâches jugées plus importantes. Cependant, contrairement au problème des marchands ambulants qui semble avoir disparu au tournant des années 1920, celui des étalages et terrasses de cafés persiste tout au long de la période étudiée et entraîne des conflits d'usage toujours plus importants, notamment sur la question du stationnement des véhicules à partir de la fin des années 1920.

Les travaux de modernisation de voirie sont donc très dépendants de logiques de répartition entre les différents quartiers de la ville, dans la continuité de la période précédente. Cela garantit un certain équilibre, qui explique en partie la faible conflictualité autour des infrastructures de voirie à la fin du XIX^e siècle. Par contre, l'appréhension de l'aménagement urbain par quartiers et par axes empêche d'intégrer les dynamiques nouvelles de la ville en termes de circulation, qui serait davantage à penser en termes de réseaux. Cette vision a été observée pour l'ensemble du XIX^e siècle, à Lyon²⁵⁶ et dans la plupart des grandes villes occidentales. La volonté des autorités municipales d'une adaptation des voies aux circulations modernes se heurte également aux rivalités entre les ingénieurs des différents services de voirie qui gouvernent et cherchent à moderniser les rues lyonnaises.

²⁵³ ADR 104 W 877, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC, 3 juillet 1898.

²⁵⁴ *Ibid.*

²⁵⁵ AML 925 WP 248, Rapport de l'ingénieur-directeur du SMV au préfet, 23 novembre 1874.

²⁵⁶ P.Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, op. cit., p. 850 et suiv.

2. Entre rivalités pour gouverner et demandes pour moderniser les rues

À partir de la fin du XIX^e siècle, les questions de voirie deviennent de plus en plus des affaires d'experts et surtout d'ingénieurs. Ceux des trois services de voirie qui ont en charge les rues lyonnaises, le SMV de Lyon, le Service vicinal et le Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées du Rhône, sont plutôt dynamiques et en recherche d'innovations dans l'aménagement des rues. Relevant d'administrations aux fonctionnements et aux budgets bien différents, ces services mettent en œuvre des politiques et des aménagements spécifiques. Les échanges entre ces services au sujet de l'aménagement et de la gestion des rues sont essentiels pour comprendre la variété des dispositifs et l'importance des initiatives locales. À ces techniciens des services s'ajoutent progressivement les compagnies de tramways et les collectifs liés aux nouveaux moyens de transport, ainsi que de riverains et commerçants. Cela complexifie encore les responsabilités dans l'aménagement des rues et ouvre une ère de lutte pour le contrôle de l'espace entre les promoteurs de différents modes de transport, qui s'exprime par les infrastructures à partir des années 1900-1910²⁵⁷. La modernisation de la voirie devient donc une question politique dont s'emparent tous les acteurs concernés, même si les ingénieurs restent maîtres de son aménagement.

2.1. Des jeux de pouvoir entre administrations qui influent sur les temporalités des travaux

À Lyon comme dans la plupart des grandes villes françaises, les rues peuvent être gérées par trois services gestionnaires (SOPC, SV, SMV), selon une division entre voies nationales, voies vicinales et voies communales qui relève de la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux²⁵⁸ (voir Annexe 6). Cette législation nationale, qui persiste jusqu'en 1940, se décline différemment selon les départements. Dans le Rhône, le Service vicinal est réputé particulièrement actif²⁵⁹ et gère plus d'une centaine de rues dans la ville de Lyon, qui en compte environ un millier à la fin du XIX^e siècle²⁶⁰. Cela conduit à des rivalités politiques entre ces services qui ralentissent les projets de modernisation des nombreuses rues dont la gestion est partagée. Les évolutions technologiques des moyens de transport et des infrastructures de voirie sont pourtant motrices d'innovations dans les infrastructures modernes, avec l'apparition de collectifs d'usagers des transports qui poussent à diversifier l'équipement des rues pour faciliter la circulation.

²⁵⁷ Arnaud Passalacqua, *La bataille de la route*, Paris, Descartes & Cie, 2010, p. 27-29.

²⁵⁸ A. Guillaume, *Corps à corps sur la route*, op. cit., p. 11.

²⁵⁹ J.-C. Thœnig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 43-47.

²⁶⁰ AML, 2 C 400810, Bilan annuel de la ville, SMV, 1900.

Trois services pour les voies publiques lyonnaises : rivalités et ralentissement des travaux

Dans la continuité du XIX^e siècle, la complexité des découpages administratifs des rues explique en partie la variété des choix d'aménagement et les temporalités des projets : ces jeux de pouvoirs peuvent être moteurs, notamment lorsqu'il s'agit d'aménagements innovants, ou sclérosants, en particulier dans des rues à forts enjeux symboliques ou financiers.

Les rivalités entre services sont essentiellement déterminées par des problématiques budgétaires et de prérogatives, dans la mesure où les ingénieurs des différents services ont le même imaginaire de la voirie moderne : principalement transmis à l'École des Ponts-et-Chaussées, dont sont issus les directeurs des trois services lyonnais jusqu'en 1910, il repose sur les principes hygiénistes, ainsi que le rapport entre coûts (d'établissement et d'entretien) et résistance des solutions techniques employées²⁶¹. La division entre voirie communale, voirie vicinale et voirie nationale consacre une gestion différente des voies en termes de personnel, de pratiques et de budgets entre services. Ces différents statuts relèvent d'une volonté de gérer les voies avec des services adaptés à leur vocation : les routes nationales et quais sont gérés par l'État (SOPC) car ils traversent plusieurs départements ; les chemins par les départements (SV) car ce sont des voies d'intérêt local mais traversant plusieurs communes. Ces dernières contribuent donc au budget du Service vicinal, sans pour autant en contrôler totalement l'emploi puisque ce service est placé sous l'autorité du préfet²⁶².

À Lyon, la diversité du statut des rues provient à la fois d'un héritage historique et de choix politiques. Les chemins vicinaux du territoire lyonnais sont principalement des voies de quartiers périphériques récemment intégrés à la commune²⁶³ et en voie d'urbanisation. Cependant, certaines rues ont été définies hors de la responsabilité communale pour obtenir des subventions de l'État, comme la rue de la République, classée dans le parcours de la route nationale 83 à la demande de la ville dès son percement en 1853 pour bénéficier d'une subvention étatique de la moitié du coût des travaux d'aménagement. Concernant cette gouvernance multiple des voies qui marque toutes les villes françaises, le cas lyonnais possède une particularité qui influence le gouvernement des rues : un Service vicinal actif, avec une volonté d'indépendance vis-à-vis de l'administration des Ponts-et-Chaussées et une bonne entente avec le Service municipal de la Voirie²⁶⁴. Dans le cadre de l'expansion des pouvoirs municipaux depuis la loi du 5 avril 1884, ce découpage complexe devient problématique pour la municipalité, avec l'évolution de l'équipement des voies urbaines. Ainsi, le Conseil municipal de Lyon émet un premier vœu le 16 décembre 1897 pour réunir dans les attributions du SMV la totalité des voies publiques comprises dans la commune de Lyon²⁶⁵ : cela inclut les routes

²⁶¹ Nathalie Montel, *Écrire et publier des savoirs au XIX^e siècle : une revue en construction, les « Annales des ponts et chaussées »*, 1831-1866, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015 ; Antoine Picon, *L'invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1992.

²⁶² J.-C. Thœnig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit.

²⁶³ Comme celle de La Guillotière, intégrée en 1852 à Lyon pour en former le troisième arrondissement.

²⁶⁴ J.-C. Thœnig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 43-47.

²⁶⁵ AML 923 WP 282, Lettre de l'adjoint au maire à l'ingénieur en chef du SMV, 29 janvier 1898.

nationales, dont le rattachement communal apparaît peu probable, mais aussi les différents types de chemins gérés par le Service vicinal (voir Annexe 6), d'utilité essentiellement locale.

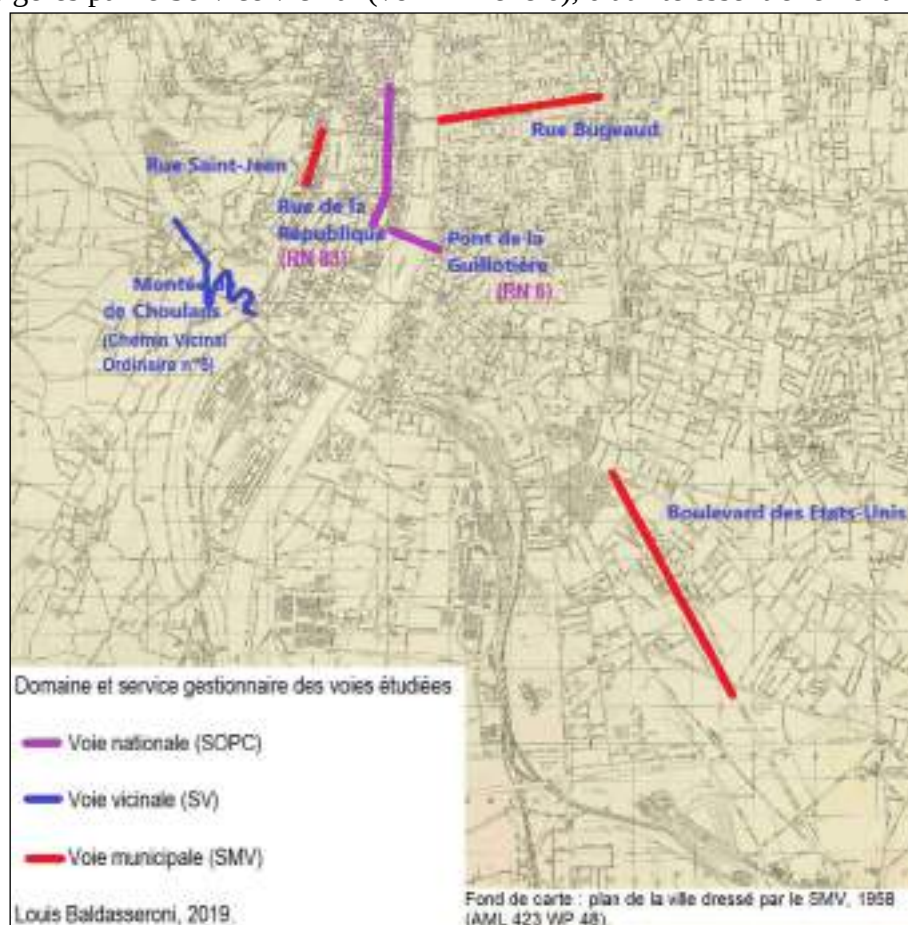


Figure 7 : Carte de la domanialité des voies étudiées entre 1880 et 1930.

Le principal dossier concernant cette question du déclassement des chemins vicinaux ordinaires, conservé par le SMV sous la rubrique « Améliorations dans la Ville », est révélateur de la primauté des enjeux politiques sur les relations entre ingénieurs : les correspondances consistent essentiellement en des lettres du maire demandant à son ingénieur en chef des études détaillées de la question (notamment sur les coûts des travaux des voies vicinales à intégrer) et des échanges entre ingénieurs municipaux et vicinaux. Ce dossier montre aussi les obstacles politiques à cette question, puisque la première demande de 1897 est relancée en 1907 après un premier refus, puis en 1921, sans aboutir²⁶⁶. Le vœu municipal se concrétise finalement avec le décret national du 15 octobre 1940 qui prononce la dissolution de tous les services vicinaux français et leur rattachement aux SOPC, sous la pression du corps des Ponts-et-Chaussées. À Lyon, un partage est effectué entre le SOPC du Rhône, qui récupère les chemins de grande communication, et le SMV qui prend la main sur la plupart des chemins vicinaux ordinaires, qui deviennent alors des voies communales²⁶⁷.

L'examen des débats lors de ces projets de réorganisation montre que l'aspect le plus problématique de cette répartition des domaines est financier. Les voies vicinales et départementales sont modernisées et entretenues aux frais des communes, avec des subventions

²⁶⁶ AML 923 WP 282, dossier « Classement dans la voirie urbaine des divers chemins vicinaux ordinaires situés dans le périmètre de la commune », 1898-1922, 26 documents.

²⁶⁷ J.-C. Thoenig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 47.

déterminées par le Conseil général en fonction de la taille de la commune et de son réseau routier : un tel déclassement permettrait à la municipalité lyonnaise de reprendre le contrôle d'une partie non négligeable de ses dépenses de voirie et de s'affranchir des charges imposées par le Conseil général, jugées « arbitraires et élevées » par rapport à la longueur des voies concernées qui traversent Lyon²⁶⁸. Les dépenses de voirie sont importantes pour une grande ville comme Lyon et sont directement visibles par les électeurs, d'où ces enjeux politiques cruciaux. Ces projets sont aussi justifiés par des arguments relevant de l'intérêt général : ainsi, l'exposé des motifs du premier projet de déclassement des chemins vicinaux, déposé en 1922, pointe la nécessité de « supprimer radicalement les difficultés et les lenteurs d'instruction qui surgissent chaque fois qu'une affaire doit être instruite par plusieurs services » et d'établir une égalité de traitement entre les riverains des voies municipales et ceux des voies vicinales : ces dernières seraient moins bien entretenues, du fait du manque de moyens du Service vicinal²⁶⁹.

Concernant les cas étudiés, ces enjeux de rivalités entre services ont pour conséquence de retarder des projets de modernisation de grande ampleur comme des élargissements de rues pour des questions financières et d'alignement. La modification des alignements est essentielle pour élargir des rues dont la chaussée et/ou les trottoirs sont jugés trop étroits car elle permet d'élargir progressivement la rue au fur et à mesure des démolitions/reconstructions de bâtiments, voire de lancer des procédures d'expropriation pour réaliser directement l'opération. Cependant, la municipalité ne peut pas imposer d'alignements aux deux autres services dans les rues dont ils ont la charge. En ce qui concerne la gestion quotidienne de la rue et les travaux ordinaires comme le remplacement des pavés défectueux ou l'entretien, les arrangements tacites entre services dominant et ne posent que peu problème. Ainsi, pour le pont de la Guillotière et la rue de la République, qui font partie de routes nationales (respectivement n°6 et 83), c'est le SMV qui se charge de l'entretien courant, par accord tacite avec le SOPC²⁷⁰.

Par contre, les grands projets conçus par la municipalité pour ces deux voies dans les années 1880 rencontrent pour principal obstacle des questions de répartition financière des travaux entre l'État et la ville, qui aboutissent à une réalisation tardive dans un cas et un ajournement dans l'autre. La reconstruction du pont de la Guillotière connaît ainsi de nombreux rebondissements à cause de conflits sur le financement entre la ville et l'État, qui n'ont pas les mêmes priorités de financement de grands projets selon les périodes. Un premier projet de reconstruction est par exemple approuvé par décret ministériel en 1882 mais la somme de 1,25 MF à financer par la ville (correspondant à la moitié de la dépense) n'est jamais votée par le Conseil municipal, qui ne répond pas aux demandes des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées porteurs du projet²⁷¹. La situation s'inverse en 1903, date à laquelle le Conseil municipal de Lyon fait le vœu d'un élargissement du pont ouvrant la voie à une potentielle reconstruction, en se déclarant prêt à participer à moitié à la dépense. Cependant, les priorités de l'État sont alors différentes et le ministre des Travaux publics écrit qu'il lui sera impossible de mobiliser des financements avant 1908 ou 1909²⁷², ce qui paralyse ce projet. Quant au grand projet municipal de prolongement de la rue de la République vers le Nord, il n'est jamais réalisé faute d'un accord financier entre la ville et l'État. Entre 1864 (date du premier projet de prolongement) et 1919, cinq projets sont proposés, avec des prolongements larges de 20 mètres au moins, qui imposent la rénovation de quartiers entiers²⁷³. Ces projets ne sont pas réalisés, principalement en raison

²⁶⁸ AML, BMO, P.V. du Conseil municipal de Lyon, séance du 15 décembre 1885.

²⁶⁹ AML 923 WP 282, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Camille Chalumeau au maire, 12 août 1922.

²⁷⁰ ADR 2048 W 7, Note de l'ingénieur ordinaire du SOPC pour l'Ingénieur en chef, 15 février 1898.

²⁷¹ ADR 2020 W 85, Rapport de l'ingénieur ordinaire d'arrondissement du SOPC, 1^{er} mars 1904.

²⁷² ADR 104 W 362, Rapport de l'ingénieur ordinaire d'arrondissement du SOPC, 10 avril 1908.

²⁷³ AML 453 WP 7, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV, 20 février 1919.

de leurs coûts très élevés auxquels l'État ne veut pas participer car il s'agirait, pour les ingénieurs du SOPC du Rhône, d'un projet d'intérêt local hors de l'itinéraire de la RN 83.

Par ailleurs, le classement des voies en fonction de leur gestionnaire peut occasionner des conflits de pouvoir modifiant la mise en œuvre d'aménagements. En ce qui concerne la rue de la République, son classement comme partie de la route nationale 83 dès sa création et son caractère de grande voie municipale de prestige s'avèrent complexes à concilier et occasionnent des négociations difficiles entre la ville et l'État. Ces jeux de pouvoir s'exercent parfois sur des projets d'infrastructures, instrumentalisés dans le cadre de conflits à enjeux politiques ou financiers. Les tensions sur le contrôle de cette rue sont palpables à partir des années 1880, période d'affirmation du pouvoir du maire de Lyon. Les réponses des services préfectoraux aux demandes de déclassement l'illustrent : le maire demande le transfert de cet axe dans la voirie urbaine dès 1858 et en 1881, deux demandes refusées avec des avis divergents des services de l'État. La première demande recueille un avis favorable par les ingénieurs du SOPC au motif que cette rue ne s'inscrit pas dans une continuité morphologique de cette route (qui emprunte les quais de la rive droite du Rhône du Nord au Sud, sauf pour cette voie)²⁷⁴, alors que la demande de 1881 est vue avec un avis défavorable par le ministère des Travaux publics pour des raisons financières : la récente réaffirmation du pouvoir du maire de Lyon conduit à poser le problème de la délivrance des permissions de voirie avec ses enjeux fiscaux importants. Ces autorisations d'occupation de la voie publique, délivrées par exemple pour les étalages de commerçants, les infrastructures de tramways établies sur la rue ou les marchands ambulants, s'accompagnent de la perception de droits de voirie. Cette compétence est théoriquement dévolue au préfet sur avis du SOPC (donc les sommes correspondantes reviendraient à l'État) mais assurée par le SMV dans les faits, qui perçoit donc ces sommes pour abonder les ressources de la Ville. Le refus de modifier l'itinéraire d'une voie pourtant peu utilisée comme route nationale est alors justifié par un comparatif entre le coût d'un aménagement de la rue de la République pour mieux la relier à ses débouchés et celui d'un aménagement complet des quais pour une circulation intense, qui tourne à l'avantage de la première solution²⁷⁵, au détriment de la répartition réelle de la circulation des véhicules sur ces voies.

Ce refus de déclassement de cette voie donne aux services préfectoraux un moyen de pression sur la municipalité lors des projets d'aménagement : ainsi, le SOPC s'oppose à la proposition municipale d'aménagement de la place de la République suite à l'installation d'un monument dédié à Sadi Carnot en 1900 au motif que ce monument ferait de la RN 83 une « route à lacune » car son tracé serait barré par le monument sur cette place. L'argument apparaît peu pertinent dans la mesure où le projet ménagerait à la chaussée une largeur de 22 mètres, identique à celle de la rue de la République. La suite du rapport montre une inquiétude de l'ingénieur sur la capacité de la ville à couper la circulation de cette voie : « mais personne ne peut savoir ce qui se passera dans un avenir éloigné ; nous ne pouvons accepter une anomalie aussi forte qu'une Route nationale complètement barrée pour la circulation ». Cet argument se double d'un motif économique déjà mobilisé en 1881, celui d'une perte par l'État d'autorité et du profit des redevances pour occupation temporaire de voirie²⁷⁶, sur une place qui accueille plusieurs marchands ambulants et de nombreuses terrasses de cafés.

Ce cas symptomatique des rivalités de pouvoir entre la municipalité de Lyon et l'État dans les années 1880 montre aussi un contraste entre un ministère des Travaux publics soucieux de

²⁷⁴ AML 933 WP 82, Lettre du Conseiller à la Direction des Routes du ministère des Travaux publics au préfet du Rhône, 21 décembre 1881.

²⁷⁵ *Ibid.*

²⁷⁶ ADR 2048 W 7, Rapport de l'ingénieur ordinaire d'arrondissement du SOPC, 4 décembre 1903.

ses prérogatives et profits, et les ingénieurs des services concernés qui recherchent plutôt des compromis locaux pour adapter leurs pratiques aux usages et éviter des complications dans leur activité. Ainsi, l'ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées Authume rend compte à son supérieur en 1898 des difficultés dans les accords avec ses homologues municipaux : il reconnaît la complexité de la situation, prend des précautions auprès des services municipaux pour éviter « de soulever des questions embarrassantes (redevance; ...) » et préconise d'accepter la proposition de la ville pour le monument Carnot, « comme notre service n'est en somme que peu intéressé dans le monument et qu'il n'a pas à s'ériger en juge d'art »²⁷⁷. La volonté de compromis des techniciens locaux finit par résoudre ces questions d'aménagement, puisque le monument et ses alentours sont construits selon les plans initiaux, ces jeux de pouvoir ont simplement retardé ces aménagements de quelques années.

L'examen de ces deux cas est révélateur des difficultés que pose la répartition des rues lyonnaises entre trois services de voirie. Si les travaux ordinaires de voirie font en général l'objet d'un consensus, car les ingénieurs ont une vision commune de ce que doit être une rue moderne, les travaux de modernisation d'infrastructures se heurtent souvent à des conflits budgétaires qui relèvent de jeux de pouvoirs politiques. Cela s'observe en particulier lorsque le SMV est opposé à son équivalent dépendant du ministère des Travaux publics, le SOPC. Le Service vicinal du Rhône ne se montre que rarement en opposition avec les deux autres services, dans la mesure où son budget très réduit le cantonne à des travaux d'entretien et où son fonctionnement le place sous dépendance des autorités municipales (pour le budget) et du Conseil général du Rhône (pour la prise de décision).

L'analyse des jeux de pouvoir concernant chaque rue apparaît déterminante pour expliquer les évolutions des travaux de modernisation projetés et mis en œuvre, en particulier les jeux de pouvoirs entre les différents services de voirie et les autorités. Les héritages administratifs de la répartition de la gestion des rues entre trois services de voirie constituent de plus en plus un obstacle à la modernisation des voies et à une gestion unifiée face aux défis communs posés par les circulations. Cet obstacle est parfois contourné par des arrangements entre services, mais les rivalités de pouvoir resurgissent dans certains contextes viaires, notamment lorsqu'il s'agit de rues concernées par des innovations dans les aménagements.

Des innovations portées par de nouveaux acteurs, face à la fragmentation des services publics

Si le modèle haussmannien reste appliqué à Lyon pour la voirie, l'explosion des circulations avec l'arrivée des moyens de transport modernes à la fin du XIX^e siècle entraîne une accélération des innovations en termes d'infrastructures. Fonctionnant encore avec une logique empirique d'essai sur une portion de rue, les nouveaux dispositifs testés montrent la forte fragmentation des auteurs de ces essais. Portant principalement sur des revêtements de chaussée innovants et du mobilier urbain, la plupart s'avèrent infructueux mais participent à inscrire durablement leurs ingénieurs dans les jeux de pouvoirs sur les infrastructures de voirie.

Parmi les rues étudiées, plusieurs font l'objet d'essais de dispositifs innovants entre les années 1880 et 1910, supervisés par des services différents qui ne communiquent pas entre eux : chacun des trois services de voirie mène ses propres essais de manière autonome, leurs priorités d'aménagement et choix techniques diffèrent. La municipalité lyonnaise a davantage pour

²⁷⁷ ADR 2048 W 7, Note de l'ingénieur ordinaire du SOPC pour l'ingénieur en chef, 15 février 1898.

objectif d'améliorer l'hygiène des rues et leurs conditions d'entretien davantage que de faciliter la circulation. Des innovations portent sur le nettoyage et l'entretien des rues, avec par exemple des essais d'arroseuses automatiques et de tombereaux automobiles dès les années 1900²⁷⁸. L'intérêt municipal pour les nouveaux moyens de transport est donc réel, mais les ingénieurs ne songent que peu à des infrastructures innovantes qui en faciliteraient la circulation. Les quelques essais réalisés pour une circulation plus confortable relèvent d'inspirations parisiennes et sont localisés dans des rues de prestige comme les rues qui entourent l'hôtel de ville. Elles font par exemple l'objet en 1891 d'un essai de pavage en bois sur les chaussées de la place de la Comédie et de la rue Lafont²⁷⁹, imitant des rues du centre de la capitale. Puis en 1896, les ingénieurs du SMV songent à étendre cette expérience à la rue de la République²⁸⁰, principale artère de prestige de la ville. Cette expérimentation est un échec, car le coût élevé du pavé de bois et sa faible durabilité posent problème. D'autre part, la dimension esthétique est ternie par le fait que la compagnie OTL garde un pavage en pierre à l'intérieur et autour de ses voies²⁸¹, illustrant la faible communication entre les ingénieurs sur les questions d'infrastructures. Ces pavés de bois sont donc remplacés par des pavés d'échantillon ordinaires deux ans plus tard.

Le SOPC et le Service vicinal font aussi preuve de prudence dans les innovations, en se reposant sur des acteurs privés. Les innovations infrastructurelles du SOPC du Rhône sur la voirie, peu nombreuses avant les années 1930, illustrent le désintérêt des ingénieurs de ce corps pour l'aménagement urbain avant les années 1960²⁸². Parmi les dispositifs destinés spécifiquement aux nouveaux moyens de transport, on peut relever quelques essais d'asphaltage de chaussées sur des routes nationales dans le Rhône (mais toujours hors de Lyon) au début des années 1910²⁸³ et des pistes cyclables implantées sur plusieurs quais de Lyon à l'initiative et aux frais du Touring-Club de France dès 1897²⁸⁴, en vertu d'accords nationaux passés avec le ministère des Travaux publics pour favoriser le développement du tourisme²⁸⁵. Le SOPC semble peu intéressé par ces pistes, qui ne sont documentées que par leurs promoteurs, le TCF et le Syndicat d'Initiative de Lyon. Les ingénieurs de ce service s'intéressent davantage à de grandes infrastructures telles que les ponts, comme en témoignent les projets pour le pont de la Guillotière, qu'à des travaux ordinaires sur les voies existantes. Ce n'est pas le cas du Service vicinal du Rhône, qui est en recherche d'innovation pour ses voies, mais dont le faible budget ne permet aucune réalisation d'envergure. Il en est ainsi pour le chemin de Choulans, chemin vicinal ordinaire n°5, pour lequel le service recherche un revêtement pour remplacer les cailloux roulés qui dégagent trop de poussière et sont difficiles à entretenir. La forte déclivité de cette voie empêchant un pavage d'échantillon, trop glissant pour les chevaux, d'autres matériaux sont envisagés. Il faut attendre 1907 pour un premier essai d'asphalte, intégralement piloté et financé par l'Automobile-Club du Rhône (voir plus haut). Les agents du SV ne s'occupent que de balayer et répandre du sable sur ce nouveau revêtement, dont ils « apprécient la rapidité », selon la revue de l'ACR²⁸⁶. L'essai n'est pas poursuivi, sans que l'on puisse savoir si la cause vient

²⁷⁸ S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit., p. 151-153.

²⁷⁹ AML 923 WP 121, Délibération du Conseil municipal du 28 avril 1891.

²⁸⁰ AML 923 WP 437/3, Projet de pavage en pavés de bois - Conditions générales imposées aux soumissionnaires, sd (1896).

²⁸¹ AML 923 WP 121, Lettre du directeur de la compagnie OTL à l'ingénieur en chef du SMV, 4 juin 1891.

²⁸² Jean-Claude Thœnig, *L'ère des technocrates : le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1987, p. 99-102.

²⁸³ ADR PER 1900/3, *Revue de l'ACR*, janvier 1926, 25^e année, n°1, p. 2.

²⁸⁴ ADR PER 1780/1, *Revue Lyon-Touriste*, juin 1907, 2^e année, n°5, p.6.

²⁸⁵ Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, p. 97-98.

²⁸⁶ ADR PER 1900/1, *Revue de l'ACR*, août 1907, n°8, p. 392-394.

du manque de moyens ou d'efficacité. Cela ne décourage pas les ingénieurs du Service vicinal, qui poursuivent leurs réflexions sur un revêtement adéquat. Leur réponse à une énième pétition dénonçant le mauvais entretien des chaussées en 1925 montre qu'ils ont réfléchi aux mérites d'un « revêtement spécial bétonné » et d'un goudronnage mais pointent leur manque d'efficacité en hiver. Leur choix se porte sur un pavage « en demi-échantillon » pour éviter le glissement des chevaux, mais ils sont lucides sur la capacité financière du service : l'agent-voyer en chef propose et chiffre le remplacement de la totalité de l'empierrement par ce pavage, ou alors seulement d'une bande d'un mètre de chaque côté (Figure 8) pour minimiser les coûts. Il explique d'ailleurs que ce projet ne serait réalisable qu'avec des « crédits spéciaux »²⁸⁷, qui ne seront jamais alloués par la municipalité, dont les services se désintéressent des essais du SV.

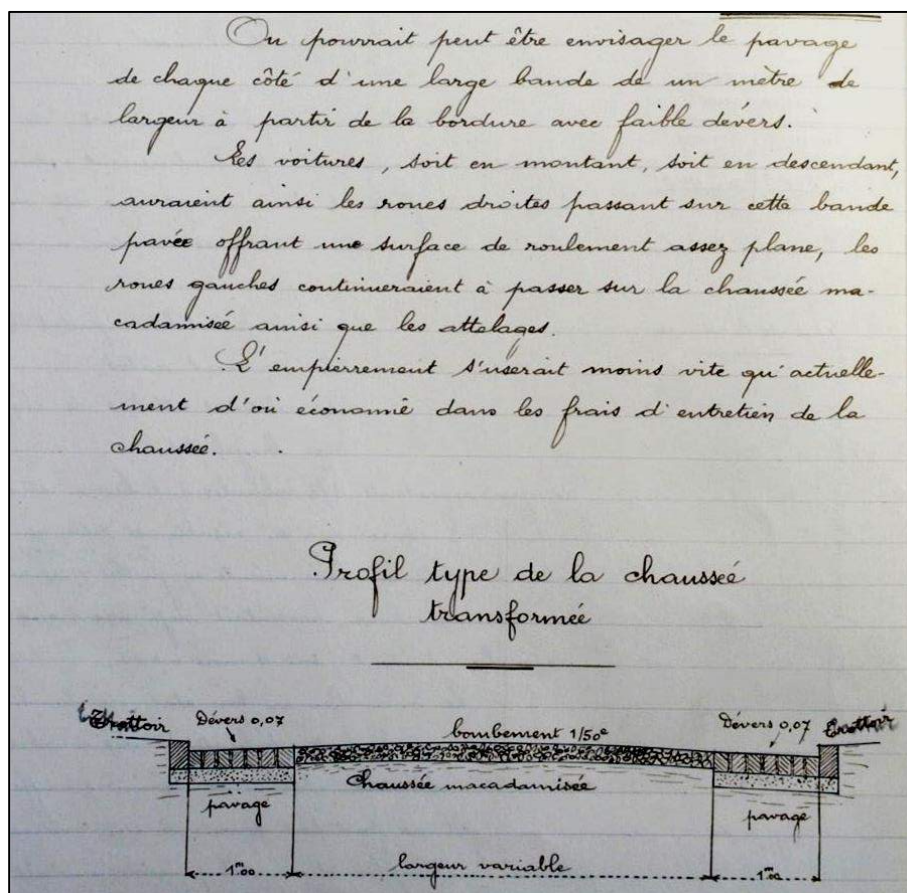


Figure 8 : Projet de nouveau revêtement pour la montée de Choulans, 24 septembre 1925 (ADR 2047 W 9)

Par ailleurs, les nouveaux moyens de transport mobilisent rapidement des représentants intéressés par la modernisation de la voirie, à laquelle ils souhaitent prendre une part active. En premier lieu, les compagnies de tramway se préoccupent des travaux de voirie, dans la mesure où elles sont responsables du revêtement de la chaussée entre les rails et à 47 cm de chaque côté des rails²⁸⁸, ainsi que des infrastructures nécessaires à l'exploitation : fils aériens, aiguillages, équipements électriques, mobilier urbain pour les arrêts. Ainsi, les ingénieurs des compagnies privées auteurs des études d'implantation de lignes de tramways sont souvent amenés à gérer leur exploitation et la modernisation des infrastructures des voies. Leur part dans les travaux de

²⁸⁷ ADR 2047 W 9, Rapport de l'agent-voyer cantonal, 24 septembre 1925.

²⁸⁸ ADR S 1579, Tramways de la ville de Lyon - Cahier des charges de la concession, 17 mai 1879.

voirie est réduite, dans la mesure où les compagnies sont préoccupées surtout par des enjeux de rentabilité : cela se limite au pavage des emprises des voies et à quelques expérimentations d'infrastructures aux arrêts de tramway. C'est le cas des barrières installées à certains arrêts en 1901 pour éviter « la bousculade et l'encombrement » des trottoirs²⁸⁹. Cette idée, peu coûteuse et en phase avec les objectifs municipaux de mise en ordre des trottoirs, est approuvée par les autorités. Le dispositif, composé de poteaux métalliques vissés dans le sol et reliés par des chaînes, offre en outre l'avantage d'être réversible et démontable rapidement, en vue d'une mise en place temporaire durant les moments de forte affluence. Emprunté au réseau de surface parisien, il est tenté sur quelques places lyonnaises comme celle des Cordeliers, mais le système est abandonné dès l'année suivante car non généralisable en raison de la faible largeur des trottoirs sur la plupart des arrêts concernés²⁹⁰. Par ailleurs, les conflits qu'il occasionne chez les voyageurs pour l'entrée dans les véhicules le rendent peu efficace, phénomène également observé à Paris²⁹¹. Ces ingénieurs des compagnies de tramways lyonnaises semblent isolés parmi les gestionnaires des rues. Ils rendent principalement compte de leur action au Service du Contrôle, qui dépend du SOPC du Rhône, et au SMV pour les voies communales. En revanche, ils prennent peu d'initiatives concernant la modernisation de la voirie, domaine périphérique par rapport à l'exploitation. Par ailleurs, ils ne cherchent pas à se rapprocher des promoteurs d'autres modes, contrairement aux collectifs d'usagers des modes individuels qui émergent dans les années 1900 avec une dimension touristique.

La ville de Lyon n'échappe pas au mouvement de création de structures de promotion du tourisme dans les années 1890-1900, avec un fort intérêt pour les travaux de voirie sur les voies d'accès à la ville et les rues des quartiers touristiques²⁹². Ainsi, le Syndicat d'Initiative de Lyon, créé en mars 1902, s'implique dans la revendication et la participation aux travaux de modernisation de voies dans la Presqu'île, hypercentre de Lyon. Son action en la matière consiste essentiellement à attirer l'attention de la municipalité sur la nécessité d'améliorer l'équipement de certaines rues pour l'image de la ville et à proposer de nouvelles infrastructures utiles aux touristes, notamment en ce qui concerne la signalisation des principaux points d'intérêts, routes et règlements municipaux. Pour cela, cette institution peut parfois s'appuyer sur des associations d'usagers comme le Touring-Club de France, avec lequel elle entretient des liens étroits par la présence de plusieurs personnes au conseil d'administration des deux collectifs. C'est le cas de M. Quinson qui, en 1909, est à la fois délégué général du TCF à Lyon et administrateur du Syndicat d'Initiative²⁹³. Cela peut amener à des initiatives communes d'implantation d'infrastructures innovantes répondant à des problèmes de signalisation devenus croissants avec le développement des circulations. Il en est ainsi pour le pont de la Guillotière en 1909 : M. Quinson écrit au maire de Lyon le 18 novembre 1909 pour lui demander de réglementer la circulation sur les trottoirs étroits du pont de la Guillotière. Il propose des poteaux indicateurs étudiés et financés par le TCF, dont la forme ouvragée évoque le style du mobilier urbain parisien toujours à la mode au début du XX^e siècle. Le Syndicat d'Initiative de Lyon reproduit sa lettre dans son journal en manifestant son soutien à cette demande, rapidement exécutée par les services municipaux²⁹⁴.

²⁸⁹ AML 75 II 284, Rapport de l'ingénieur ordinaire d'arrondissement du SOPC, 17 août 1901.

²⁹⁰ AML 75 II 284, Lettre du directeur de la compagnie OTL au préfet du Rhône, 4 avril 1902.

²⁹¹ A. Passalacqua, *La bataille de la route*, op. cit., p. 82.

²⁹² Julie Manfredini, *Les syndicats d'initiative : naissance de l'identité touristique de la France*, Tours, Presses Universitaires François Rabelais, 2017.

²⁹³ ADR PER 1780/1, *Lyon-Touriste*, 1^{er} mai 1909, n°5, p. 2.

²⁹⁴ ADR PER 1780/1, *Lyon-Touriste*, 1^{er} décembre 1909, n°12, p. 6.

Ces collectifs d'usagers issus des évolutions des transports voient leurs grands principes perpétués par les associations automobiles qui naissent dans les années 1900. En 1902, une soixantaine d'automobilistes lyonnais fondent l'Automobile-Club du Rhône (ACR), association tournée vers le développement de l'industrie automobile, du sport automobile et du tourisme²⁹⁵. À ce titre, ses membres se préoccupent très tôt des « améliorations de voirie », avec comme objectif principal l'amélioration de la circulation. L'exemple de l'essai de goudronnage du chemin de Choulans en 1907 en est une illustration, mais par la suite la participation directe de l'ACR à des travaux de voirie s'avère rare : l'association se concentre sur des réflexions globales pour améliorer la circulation dans la ville et une action auprès de la municipalité, dans un cadre informel puis au sein de la Commission municipale de Circulation fondée en 1912²⁹⁶. Son but premier est alors de rendre la réglementation plus favorable aux automobilistes en écho avec l'action de l'association à l'échelle nationale, les propositions d'infrastructures s'inscrivant souvent en complément des demandes concernant le cadre réglementaire²⁹⁷. Cette association forme un réseau important de promotion de l'automobilisme, tant à l'échelle locale que nationale : à Lyon, l'ACR compte parmi ses membres la plupart des dirigeants et ingénieurs des services de voirie dès sa création et au moins jusqu'à la fin des années 1960. La mention régulière de la présence de ces techniciens publics dans les réunions du club²⁹⁸ laisse supposer que celui-ci a pu constituer un lieu d'échanges informels sur les questions d'infrastructures de voirie, en complément de la CMC.

L'arrivée de nouveaux moyens de transports urbains n'a donc pas bouleversé le gouvernement ni la modernisation des rues : la répartition des pouvoirs et les solutions d'aménagement de la voirie restent marquées par une continuité avec la période haussmannienne, malgré la croissance des rivalités entre les gestionnaires des rues. Les collectifs structurés autour des nouveaux modes de transport permettent de diversifier le paysage politique des rues : ils représentent de nouvelles forces de proposition et parfois de financement d'infrastructures, qui s'affirment en parallèle des associations de quartier.

²⁹⁵ Etienne Faugier et Sébastien Gardon, « Le spectacle des transports sur papier : les revues d'un automobile-club comme lieu de l'automobilisme », in M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, op. cit., p. 247-248.

²⁹⁶ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 50-58.

²⁹⁷ Voir ADR PER 1900/1 à 7, *Revue de l'ACR*, 1902-1966.

²⁹⁸ E. Faugier et S. Gardon, op. cit., p. 247-248.

2.2. Face à « la ville des experts », des questions d'intégration urbaine

Si les ingénieurs des différents services de voirie ont pleinement le contrôle sur la gestion des rues et les choix d'aménagement d'infrastructures, ils doivent de plus en plus composer avec des collectifs locaux d'usagers de la voirie (riverains et commerçants). Ces associations sont à la pointe des revendications pour obtenir des infrastructures de voirie, qui concentrent surtout des enjeux d'intégration urbaine pour des rues de quartiers périphériques. Cela contribue à la définition progressive de la circulation comme paradigme dominant dans l'aménagement des rues, qui maintient la prééminence des ingénieurs sur les solutions de modernisation de la voirie car ces nouveaux collectifs développent une expertise limitée.

Les infrastructures de voirie, marqueurs d'urbanité

À Lyon, les années 1880-1900 marquent le début de la formation de collectifs d'habitants qui s'inscrivent dans les débats au sujet de l'aménagement des rues. Le géographe Thierry Joliveau en dénombre 45, entre 1884 et 1914, dans sa thèse sur les associations de quartier à Lyon²⁹⁹. La plupart des comités de rues ou quartiers centraux semblent s'éteindre une fois leurs revendications satisfaites, alors que ceux de territoires périphériques perdurent en faisant évoluer leurs demandes. S'exprimant principalement par des pétitions envoyées aux services de voirie et/ou portées au Conseil municipal par les adjoints d'arrondissement, ces collectifs réclament divers aménagements sans contester l'action publique. Comme nous l'avons montré, ces doléances sont prises en compte par la municipalité dans les programmes d'améliorations de voirie à partir des années 1880, et ne remettent pas en cause le consensus dans la confiance aux ingénieurs. L'étude de la rue et de ses usagers permet de mettre en évidence les enjeux de la constitution progressive de collectifs d'habitants ou de commerçants dont la rue est le territoire de référence et d'action. Ces usagers de la voirie réclament souvent un équipement de leur rue conforme aux standards hérités de la période haussmannienne.

Au-delà de cette uniformité apparente, l'étude de plusieurs rues révèle que l'inscription de ces collectifs dans le paysage politique dépend du contexte social et géographique de chaque rue. Une distinction peut ainsi être opérée entre les revendications de collectifs de « quartiers-rues » périphériques composés d'individus de classes moyennes³⁰⁰ et celles des quelques associations de rues du centre-ville dominées par les commerçants, qui s'inscrivent durablement dans une dynamique de coopération avec les pouvoirs publics. Ainsi, les rues de quartiers périphériques de Lyon font l'objet de mobilisations qui, pour certaines, cimentent des collectifs de quartier durables : la plupart des quartiers périphériques ont connu une action associative pendant plus de cinq ans avant 1914. Ils se trouvent dans ce qui est considéré à l'époque comme la banlieue de Lyon, c'est-à-dire les quartiers à l'est ou au sud des voies de chemin de fer. Cette durabilité s'expliquerait par l'éventail plus large de revendications par rapport à ceux des quartiers centraux, dont les doléances sont plus précises et qui cessent souvent leur activité dès leur demande principale satisfaite³⁰¹. Cela n'est pas une particularité lyonnaise, puisque ce

²⁹⁹ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 25-26.

³⁰⁰ *Ibid.*, p. 206.

³⁰¹ *Ibid.*, p. 29.

développement d'associations d'habitants dans les territoires nouvellement urbanisés a été observé à Marseille, où ces premières mobilisations sont essentielles dans l'inscription des riverains dans le système politique local³⁰².

Parmi ces quartiers actifs dans la mobilisation, beaucoup sont des « quartiers-rues », organisés autour de rues ou places et souvent pas définis autour de lieux historiques comme peuvent l'être les quartiers centraux. Ces quartiers se trouvent surtout sur la rive gauche du Rhône, à la Croix-Rousse et à Vaise, c'est-à-dire dans les communes récemment intégrées à Lyon. Les argumentaires de bon nombre des pétitions de leurs habitants sont fondés sur le rattrapage d'une injustice face aux rues du centre-ville mieux équipées et la critique globale d'un mauvais état des rues. Ces comités se multiplient à partir des années 1880, avec des revendications variées qui portent souvent sur la rue principale du quartier. Ainsi, on trouve trace de pétitions et réunions du Comité d'Amélioration du Grand Trou (sud-est de Lyon) dès 1884³⁰³ avec des demandes concernant la route de Vienne, principale artère du quartier, dont plusieurs commerçants et propriétaires riverains sont membres fondateurs du comité. En 1900, ce collectif réclame notamment un meilleur entretien de la chaussée et des trottoirs, une réfection du pavage dans certaines portions, la construction d'un égout ou encore la modernisation de la passerelle pour piétons au-dessus des voies de chemin de fer, en justifiant cela par le fait que ce quartier serait « délaissé » par la municipalité³⁰⁴.

Par contre, pour la montée de Choulans, située dans le quartier périphérique de Saint-Just, son caractère d'axe important de circulation ne semble pas avoir joué dans la constitution d'un collectif stable de riverains et commerçants : si cette voie est théoriquement du ressort du Comité de Saint-Just et des Minimes dans les années 1900, force est de constater qu'il ne se mobilise pas pour cette montée³⁰⁵. Les onze réclamations relevées dans les archives des services de voirie au sujet de cette voie entre 1880 et 1925 sont le fait d'un ou de quelques riverains indépendants de ce comité. Cela peut s'expliquer par la faible densité de population de la montée de Choulans à cette époque, par rapport aux autres artères du quartier Saint-Just que sont la rue de Trion et la rue des Farges, qui concentrent la plupart des membres du comité de quartier. Ce comité s'implique davantage dans l'aménagement de la montée de Choulans à partir de la fin des années 1920, période de forte augmentation de la circulation qui entraîne des demandes d'élargissement de la chaussée³⁰⁶ et aboutit à son classement comme route nationale en 1930. L'étude de ces mobilisations par rues conduit donc à pointer des inégalités selon les rues au sein de ces actions de quartier, ce qui montre que la rue peut en constituer un cadre cohérent.

En outre, dans quelques rues centrales, des comités de commerçants prennent le pas sur les collectifs d'habitants à partir des années 1910. Le premier d'entre eux est créé en 1910 rue de la République, sous l'impulsion du Syndicat d'Initiative dont le président Antoine Rivoire convoque les commerçants de cette rue pour étudier les possibilités d'ouverture plus tardive pour retenir les touristes à Lyon³⁰⁷. Ce comité s'institutionnalise en 1912 sur le nom d'Union des Commerçants de la rue de la République, avec une organisation soutenue par le Syndicat d'Initiative. Ce comité prend alors un monopole dans les revendications concernant cette rue et s'inscrit durablement dans les jeux de pouvoirs locaux. Dans un premier temps, jusqu'aux années 1920, son action consiste surtout à mutualiser des moyens et pratiques pour valoriser les

³⁰² Hisao Kokubu, « Le tramway et la formation des Comités d'intérêt de quartier à Marseille », *Histoire urbaine*, 2016, n° 45, p. 107-123.

³⁰³ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 22-23.

³⁰⁴ ADR 104 W 218, Rapport du commissaire spécial, 1^{er} mars 1900.

³⁰⁵ ADR 4 M 631, Liste des membres composant le Comité de Saint-Just et des Minimes, sd (1907).

³⁰⁶ AML 922 WP 8/2, P.V. du Conseil municipal du 21 novembre 1927.

³⁰⁷ ADR PER 1780/1, *Lyon-Touriste*, 1^{er} mai 1910, p. 5.

commerces, notamment en obtenant des rabais pour l'éclairage des vitrines et en demandant à la municipalité des rondes plus fréquentes de police pour éviter des bris de vitres³⁰⁸. Par la suite, ils se montrent plus revendicatifs sur les questions de stationnement, ce qui les amène à contester les actions municipales en la matière³⁰⁹. Cette association est rapidement rejointe à partir des années 1920 par d'autres collectifs de commerçants de rues centrales, qui n'impliquent pas non plus les riverains. Cette absence de revendication des populations des quartiers centraux entre les années 1880 et 1920 se manifeste dans le très faible nombre de pétitions envoyées aux services municipaux : moins de 20 % des 311 pétitions de quartiers relevées par Thierry Joliveau entre 1890 et 1910 concernent la Presqu'île³¹⁰. Cela s'explique en grande partie par l'équipement viaire relativement satisfaisant de ces rues par rapport aux autres quartiers.

Les revendications, portées dans ces pétitions réclamant des équipements ou un meilleur entretien de la voirie, sont souvent fondées sur des arguments comparatistes par rapport aux quartiers centraux, dont nous avons vu qu'ils ont fait l'objet de programmes d'équipement en pavage et égouts (notamment) dès la première moitié du XIX^e siècle. Dans les quartiers où les comités locaux sont peu actifs ou inexistantes, ce sont les riverains d'une rue qui pétitionnent pour réclamer des équipements de voirie, en utilisant souvent les mêmes arguments. On en voit un exemple sur la Figure 9 ci-dessous, avec une pétition signée par près de 150 habitants et commerçants pour le remplacement du revêtement de chaussée par des pavés d'échantillon de la rue Saint-Jean en 1889.

Leurs principaux arguments résident dans la nécessité de réparer une injustice, de prévenir les accidents dus au pavage et d'harmoniser l'état de la chaussée avec celui des trottoirs en cours de réfection. L'ordre de mobilisation de ces arguments et les termes employés montrent que les logiques d'aménagement des rues du XIX^e siècle sont bien intégrées par ces populations, qui ne s'inscrivent pas en opposition contre l'action publique. Ainsi, l'argument de justice spatiale – « Notre quartier est depuis bien longtemps quelque peu abandonné par la voirie » - renvoie à la logique de répartition des travaux dans l'action municipale mise en évidence précédemment. La dangerosité supposée du pavage en cailloux roulés constitue l'argument technique principal pour son remplacement, son « très mauvais état » ne venant qu'en complément, sans autre précision. Enfin, un lien est établi entre « cette époque de réfection des trottoirs », qui s'opère effectivement dans plusieurs rues de ce quartier, et les travaux de pavage : on voit bien ici la volonté de compléter l'aménagement de cette rue pour lui donner toutes les caractéristiques du standard de rue moderne partagé avec les ingénieurs. Les pétitionnaires pensent voir dans ces travaux en cours une opportunité pour le service de voirie, appuyant ainsi leur demande de pavage qu'ils jugent « des plus urgentes ». Cela montre que ces riverains sont peu au fait des pratiques des services de voirie, qui modernisent plutôt les trottoirs après la chaussée.

³⁰⁸ ADR PER 1780/1, *Lyon-Touriste*, 1^{er} mai 1912, p. 77-78.

³⁰⁹ Voir par exemple ADR S 2587, P.V. de la Commission départementale de la Circulation, 5 septembre 1929.

³¹⁰ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 179.

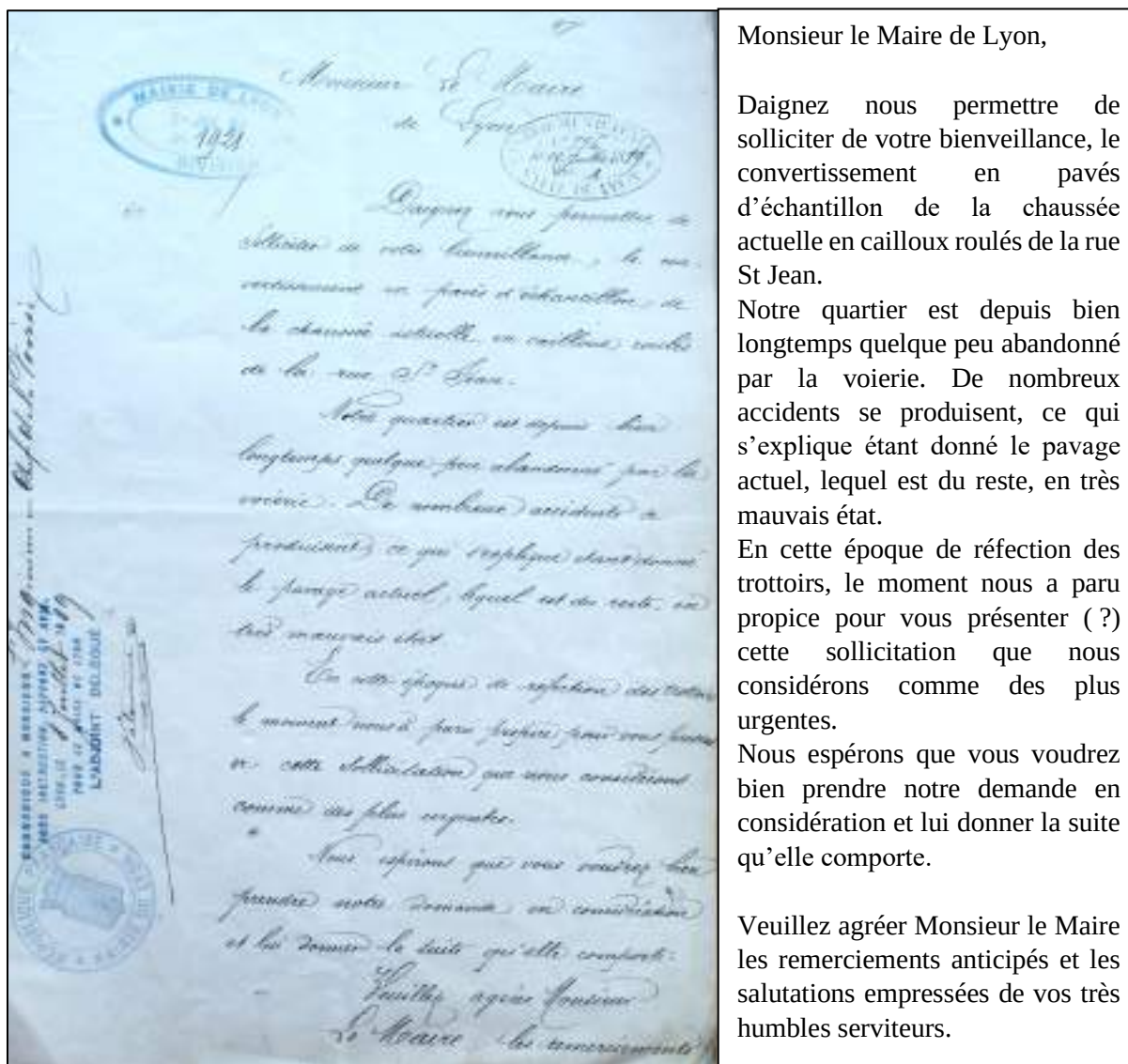


Figure 9 : Pétition pour le pavage de la rue Saint-Jean, 1889 (AML 933 W P70).

Dans ce cas précis, le SMV de Lyon reconnaît la légitimité de la demande mais subordonne les travaux à l'établissement d'un égout, ce qui les reporte à 1892³¹¹. Une fois cette demande exaucée, les riverains de la rue Saint-Jean ne se mobilisent pas pour leur rue avant la fin des années 1930, période de réflexion sur un réaménagement complet du quartier.

L'évolution de cette mobilisation et son argumentaire se retrouvent dans plusieurs autres pétitions concernant des rues du corpus. Ces mobilisations collectives semblent se dissoudre une fois l'aménagement réalisé, dans les rues pour lesquelles les comités de quartier sont peu actifs au début du siècle : dans notre étude, cela concerne les rues Bugeaud, Saint-Jean et la montée de Choulans. Dans les dossiers du SMV intitulés « Demandes, plaintes et réclamations » au sujet des « améliorations de voirie » entre les années 1870 et 1930³¹², la plupart des demandes concernant les infrastructures de voirie sont des réclamations sur le mauvais état d'une rue ou des demandes pour la construction d'un égout, la modernisation d'une chaussée ou de trottoirs par changement de leur revêtement. Le mobilier urbain tel que les

³¹¹ AML 923 WP 432, Travaux de voirie, 5^e arrondissement, Renseignements statistiques pour l'année 1892, 20 février 1893.

³¹² Voir en particulier la série AML 925 WP 145 à 205, où ces demandes sont classées par arrondissement puis par rue, avec la correspondance et les dossiers de travaux projetés et réalisés.

candélabres d'éclairage, les bornes-fontaines ou les urinoirs figure le plus souvent comme une revendication secondaire dans des pétitions ayant pour objet principal un ou plusieurs des points précédents. Dans la plupart de ces mobilisations de rues, le pavage en pavés d'échantillon apparaît comme un standard des demandes de modernisation entre les années 1880 et 1920. Cette revendication s'accompagne bien souvent de demandes pour des becs d'éclairage supplémentaires ou de « quelques bouches d'arrosage » pour faciliter l'entretien, comme c'est le cas pour la montée de Choulans, dont des riverains dénoncent en 1912 un « abandon par les cantonniers » chargés de l'entretien³¹³.

Ces revendications montrent l'interdépendance des infrastructures de voirie, dans l'action publique et les mobilisations : la plupart des demandes concernent d'ailleurs plusieurs types d'infrastructure (chaussées et trottoirs, chaussées et égout, par exemple). Cela correspond au consensus autour de l'idéal hygiéniste de l'équipement d'une rue moderne, partagé par les ingénieurs des services de voirie et les populations demandeuses. Ces dernières sont surtout issues de quartiers périphériques à Lyon : près de 66 % des 311 pétitions entre 1890 et 1910 étudiées par Thierry Joliveau proviennent de quartiers dits « de banlieue », extérieurs aux voies ferrées de l'est et du sud mais compris dans la commune de Lyon³¹⁴. Pour leurs populations, appartenant majoritairement aux classes moyennes ou ouvrières³¹⁵, ces infrastructures de voirie représentent un enjeu fort d'urbanité, en termes d'intégration à la ville par ses normes : la viabilité de la rue, par un pavage et des trottoirs bien distincts en bon état, fait l'objet de la plupart des pétitions observées dans les trois cas de rues concernées pour cette période. Ces éléments font partie d'un « mode de vie urbain » né au XIX^e siècle qui distingue la rue de la route ou du chemin vicinal, ces derniers étant encore nombreux dans les quartiers périphériques, tant à Lyon que dans les autres grandes villes françaises³¹⁶. Les revendications de pavage ont aussi une dimension symbolique : le pavage en pavés d'échantillon est surtout une technique urbaine, par opposition à l'empierrement qui est le revêtement traditionnel des routes françaises, davantage associé à la ruralité³¹⁷. Ces revendications sont aussi à lier avec des demandes de liens inter-quartiers et vers le centre de la ville, comme l'a montré Jean-Louis Robert pour le quartier parisien de Plaisance. Les riverains de ce quartier périphérique revendiquent des équipements de voirie et de liens inter-quartiers à la fin du XIX^e siècle : élargissement des grands axes, pavage, trottoirs, assainissement, desserte par des transports en commun³¹⁸. Ce dernier point est aussi un ciment important de ces collectifs, tant à Lyon³¹⁹ qu'à Marseille³²⁰. Cependant, les revendications sur les services de tramway pour desservir des quartiers périphériques portent sur des questions d'itinéraires (prolongement ou création de lignes), de fréquence ou de tarifs, loin des actions de modernisation des infrastructures des rues concernées. Cela illustre le cloisonnement, dans l'esprit des riverains autant que dans celui des ingénieurs, entre les infrastructures de voirie et les premiers réseaux de transports en commun, alors même qu'ils fonctionnent en interdépendance.

³¹³ ADR 2047 W 5, Rapport de l'agent-voyer d'arrondissement du Service vicinal, 9 mai 1912.

³¹⁴ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 29.

³¹⁵ J.-Y. Authier et al., *Sociologie de Lyon*, op. cit., p. 23-39.

³¹⁶ Mathieu Flonneau, « Du profil de la rue à la forme de la ville : l'intégration parisienne du 18^e arrondissement (1860-1940) », *Recherches Contemporaines*, 1997, n° 4, p. 49-73 ; Gérard Jacquemet, *Belleville au XIX^e siècle : du faubourg à la ville*, Paris, EHESS, 1984.

³¹⁷ S. Barles, *La ville délétère*, op. cit., p. 235-237.

³¹⁸ Jean-Louis Robert, *Plaisance près Montparnasse : quartier parisien 1840-1985*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2012, p. 269-277.

³¹⁹ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 30-34.

³²⁰ H. Kokubu, « Le tramway et la formation des Comités d'intérêt de quartier à Marseille », art cit, p. 109-110.

Concernant les revendications d'infrastructures de voirie, la réponse de l'action publique est la même à Lyon que dans les autres villes, avec des programmes de voirie incluant plusieurs rues d'un même quartier, qui reste l'échelle privilégiée pour les mobilisations de riverains à cette époque. Une étude rue par rue reste cependant essentielle pour saisir et expliquer les différences d'aménagement d'une rue à l'autre, dans les temporalités comme dans les dispositifs choisis. La question de la prise en compte de ces collectifs locaux à l'échelle de la ville reste difficile à résoudre en ce début de siècle, tant elle dépend des circonstances locales, du service gestionnaire de la rue considérée et des choix politiques et budgétaires au moment de la pétition. Cependant, nous avons pu observer qu'une grande partie des programmes municipaux de travaux de voirie des années 1880 à 1910 sont établis en fonction des demandes de collectifs de riverains : par exemple, dans le programme de pavage des chaussées pour 1911, cinq des neuf rues concernées sont des voies périphériques désignées suites à des pétitions d'habitants, les autres étant de grands axes de circulation proposés par les ingénieurs du SMV³²¹. Cela montre une volonté de compromis entre les demandes des habitants et la nécessité affirmée par les ingénieurs d'adapter certaines voies aux circulations croissantes entraînées par les nouveaux moyens de transport.

Ces actions d'usagers se distinguent donc par leur multiplication au cours de la période 1880-1920. Elles montrent aussi la persistance du consensus entre aménageurs et habitants, dans la mesure où elles ne contestent pas l'action publique. D'autres collectifs liés aux moyens de transport sont plus critiques envers la municipalité et développent des expertises alternatives pour adapter les infrastructures de voirie aux circulations croissantes.

De nouveaux usages qui remodelent la hiérarchie des rues

La montée en puissance progressive des problématiques de circulation dans l'action publique tend à voir apparaître de nouveaux collectifs qui s'intéressent au rôle de la voirie dans les problématiques de circulation. Certains développent une expertise alternative à celle des ingénieurs des services de voirie, qui permet de pointer des décalages entre la vision des pouvoirs publics et les usages réels de la rue, sans pour autant parvenir à les dépasser.

Tout d'abord, la logique de réseau ne s'impose que très progressivement dans les politiques d'aménagement des rues : les services de voirie restent dans un paradigme d'aménagement par arrondissement ou quartier qui conduit souvent à des opérations ponctuelles sans cohérence d'ensemble. C'est ce que relève Pierre-Yves Saunier pour le XIX^e siècle : il constate que l'on ne retrouve pas à Lyon la logique globale et hiérarchisée des travaux de viabilité haussmanniens à Paris, mais plutôt un ensemble de percements de voies qui contribuent davantage à renforcer la centralité de la Presqu'île qu'à développer des liens entre les différents quartiers de la ville³²². Le caractère ponctuel des travaux de modernisation de voirie caractérise aussi la période suivante, jusqu'aux années 1910 : l'équipement des rues reste la valeur dominante des aménagements demandés par les usagers et/ou conçus par les ingénieurs, ce qui aboutit à renforcer les usages existants des rues. La municipalité a une conception orientée vers le mouvement plus que vers le réseau en ce qui concerne les rues : le but est que chaque quartier ait des voies à sa mesure, mais sans plan d'ensemble ni prise en compte des liens entre les quartiers. En ce qui concerne la circulation, cela fonde une hiérarchie

³²¹ AML 944 WP 35, Note sur le programme d'amélioration des chaussées 1911, 23 décembre 1910.

³²² P.-Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, op. cit., p. 831-837.

complexe et souvent implicite des rues, fondée sur la qualité de leurs infrastructures viaires plutôt que sur une hiérarchie institutionnelle ou une logique d'itinéraire.

L'examen des dossiers d'archives publiques concernant l'aménagement de voies à grande circulation montre un décalage entre les usages et les projets des ingénieurs pour adapter certaines voies à des mobilités intra-urbaines croissantes. Ils semblent en avoir conscience, mais le manque de moyens et les rigidités institutionnelles ne leur permettent pas de transformer en profondeur le maillage des voies lyonnaises. C'est le cas de deux services de voirie, le SMV et le SOPC, qui constatent des anomalies entre les itinéraires prévus et les usages réels. Ainsi, l'ingénieur en chef du SOPC du Rhône Tarbé reconnaît dès 1858 que l'itinéraire de la route nationale 83 par la rue de la République n'est pas adapté, dans la mesure où il nécessite « un détour de 200 mètres et quatre virages à angle droit » par rapport à la portion du quai qui formait l'ancien tracé. D'autre part, il s'agit d'une « voie de luxe à caractère essentiellement municipal » dans laquelle le trafic des voitures de marchandises est interdit³²³. La majorité du trafic de transit emprunte probablement le tracé rectiligne le long des quais, au lieu de cette voie qui n'est rendue au domaine municipal qu'en 1954, après plusieurs demandes infructueuses du maire de Lyon. Cependant, cette inadéquation entre le tracé de cette voie et les usages n'est pas mobilisée comme argument par la suite, lors des débats sur le classement et l'aménagement de cette voie en 1881 et 1903 (voir plus haut). Les problèmes de circulation semblent alors moins importants pour les élus et techniciens que les questions de coût d'entretien ou de redevances d'occupation de la voirie, ce qui favorise une certaine inertie dans les changements institutionnels de classement des rues, qui ne sont réellement modifiés qu'à partir des années 1930.

Cet exemple révèle l'absence de préoccupation que ces services ont pour l'aménagement d'un réseau viaire homogène et hiérarchisé. Leur vision semble dominée par les trajets au sein des quartiers et les liens avec le centre, pour l'aménagement de grandes artères. Pierre-Yves Saunier observait déjà cette tendance au début du XIX^e siècle et y voyait une manifestation d'une « civilisation du piéton » qui se repère en fonction d'éléments marquants dans la ville (collines, fleuves, clochers, places)³²⁴. Pourtant, cette logique de réseau est mobilisée par des ingénieurs extérieurs aux services de voirie, qui ont peu d'audience auprès du SMV avant les années 1910 et les premières tentatives de planification du réseau viaire³²⁵. Cela peut s'observer dans la presse locale spécialisée, notamment le journal *La Construction Lyonnaise*, qui publie entre 1891 et 1894 une série d'articles intitulés « Les grands travaux de la ville de Lyon ». Ces articles, écrits par des spécialistes sous pseudonyme, montrent que l'idée de hiérarchisation des voies publiques selon l'intensité de la circulation est présente chez plusieurs ingénieurs à cette époque, mais pas dans les services de voirie lyonnais. Par exemple, dans un article de 1893 concernant l'amélioration de la voirie par le pavage, l'auteur anonyme critique la volonté municipale de paver toutes les rues et propose une hiérarchie : « Il faut forcément faire une distinction entre les artères principales, qui présentent ou présenteront un réel mouvement de circulation, et les rues secondaires où il passera à peine quelques voitures dans une seule journée », ces dernières pouvant se passer de pavage pour préserver le budget³²⁶. En ce qui concerne les grands projets d'aménagement possibles avec le déclassement des fortifications, la critique du manque d'ambition de la municipalité est constante et la nécessité de développer des voies transversales entre Lyon et sa banlieue est mise en avant³²⁷. Ces préconisations ne sont pas suivies avant les années 1910 et le Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement

³²³ AML 933 WP 82, Rapport de l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, 21 juin 1858.

³²⁴ P.-Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, op. cit., p. 109-110.

³²⁵ P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », art. cit.

³²⁶ BML, *La Construction Lyonnaise*, 1^{er} octobre 1893, 15^e année, n°11, p. 1-2, en ligne.

³²⁷ BML, *La Construction Lyonnaise*, 15 novembre 1891, 13^e année, n°9, p. 1-2, en ligne.

de Lyon (PAEE), dans lequel un véritable réseau de circulation à une échelle métropolitaine est pensé et débattu en associant les trois services de voirie et les maires des communes de banlieue³²⁸. Au-delà de la vision des ingénieurs, la question de l'adéquation entre les aménagements et les usages réels reste difficile à résoudre, en l'absence de comptages de circulations suffisamment étendus sur le territoire et complets concernant les transports à Lyon avant les années 1950-1960³²⁹.

Quelques traces recueillies dans les archives des pouvoirs publics accréditent l'hypothèse d'un décalage entre nouvelles circulations et réseau viaire hérité, notamment les revendications de plusieurs collectifs et entrepreneurs qui réclament des adaptations des infrastructures viaires pour les nouveaux moyens de transport en décrivant leurs usages. Par exemple, le très actif Syndicat des entrepreneurs de transports de la région lyonnaise, consulté par le maire en 1912 sur un projet de règlement de la circulation, en profite pour demander des travaux de pavage en pavés d'échantillons sur des « rues parallèles à quelques grandes artères sillonnées de voies de tramways [...] afin d'y permettre la circulation de nos voitures pour le dégagement des dites artères »³³⁰ (voir Annexe 9). La liste de rues promise n'a pas été retrouvée, mais cette demande donne un aperçu des stratégies de contournement des rues sur lesquelles des rails de tramways sont implantés. Cet organisme dénonce régulièrement la dégradation des revêtements et le manque d'entretien par les services de la ville pour appuyer ses demandes, qui ont un écho dans les débats municipaux. L'idée de paver des rues parallèles aux grands axes se retrouve parmi les propositions d'amélioration de la circulation étudiées en 1922, reprenant le même intitulé et les mêmes motifs que la demande du syndicat en 1912. Cette proposition porte précisément sur la « circulation des voitures hippomobiles et des camions automobiles », autrement dit des véhicules les plus lents, qu'il s'agirait de détourner des grandes artères pour y fluidifier la circulation, créant ainsi une différenciation entre voies pour véhicules lents et voies occupées par des lignes de tramways³³¹. Même si cette proposition n'est pas concrétisée sous cette forme, son inscription durable dans les débats sur l'aménagement des voies montre que les revendications de ce groupement professionnel sont prises au sérieux par la municipalité.

Ce syndicat des transports n'est pas le seul dans ce domaine mais semble le plus actif sur la scène politique lyonnaise dans les années 1910-1920, dans la mesure où il est consulté à plusieurs reprises par la municipalité pour les projets de règlements et intègre la Commission municipale de Circulation. Apparue avec l'automobile au début des années 1900³³², ce groupement développe une expertise à la fois juridique et technique, comme on peut l'observer sur la Figure 10, lors d'un débat sur un projet de règlement de la circulation des camions automobiles poids-lourds en 1920.

³²⁸ P.Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, op. cit., p. 831 et suiv.

³²⁹ Louis Baldasseroni, « Dénombrer pour décider : comptages de circulation et politiques urbaines, réflexions sur le cas lyonnais, XIX^e-XX^e siècles », *Géocarrefour*, 2017, 91/3.

³³⁰ AML 1140 WP 94, Lettre du Syndicat des entrepreneurs de transports de la région lyonnaise au maire de Lyon, 18 novembre 1912.

³³¹ AML 1140 WP 94, Rapport du 8 mars 1922 sur les moyens d'améliorer la circulation à Lyon.

³³² S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 65.

qu'à la modernisation des infrastructures, qui reste l'apanage des ingénieurs des services de voirie en ce début de XX^e siècle. Ces arguments d'opposition semblent porter leurs fruits, dans la mesure où le règlement mis en place à la suite de ces discussions se limite aux dispositions « acceptées » par ce groupement : limitation de la vitesse, circulation obligatoire sur les quais à l'exclusion des rues du centre et des rues larges de moins de huit mètres, mais les problèmes de projection de boues restent entiers et sont remis en débat au Conseil municipal dès 1921³³⁴.

Ces notions de réseau et de hiérarchie des voies sont aussi valables pour les places, qui sont un enjeu important pour les stations de voitures de place, dont les propriétaires et exploitants forment rapidement des collectifs. Ces ancêtres des taxis connaissent un bouleversement rapide avec l'arrivée de l'automobile, d'où une concurrence exacerbée entre différentes compagnies. Celle-ci s'exerce aussi sur le territoire, dans des stations dont l'infrastructure se résume dans le meilleur des cas à un emplacement réservé par un marquage au sol et un panneau de signalisation. Les problématiques de circulation sont parfois instrumentalisées dans le cadre de conflits d'usage qui ont surtout un enjeu de concurrence entre activités. C'est le cas pour la protestation de la Chambre syndicale des Loueurs d'automobiles de place, envoyée à la municipalité en 1910 pour lutter contre les « raccolleurs » (sic) qui stationnent devant certains cafés des rues et places du centre (rue de la République, place des Cordeliers) pour transporter des clients sans payer de droit de stationnement : les pétitionnaires suggèrent de les verbaliser pour « embarras de la voie publique » afin de mettre fin à cette concurrence déloyale³³⁵. Cette question de l'encombrement de certaines places est aussi au cœur d'une opposition entre la municipalité et les collectifs d'exploitants de voitures automobiles de place, qui réclament plus d'emplacements sur les places centrales. La municipalité refuse en arguant, constatations empiriques à l'appui, que les fiacres automobiles ne fréquentent que la station de la place des Cordeliers alors qu'ils en ont huit à disposition en 1910³³⁶. Cette concentration des voitures de place sur les emplacements centraux conduit en 1924 à un arrêté municipal qui en limite le nombre, au grand dam de ce collectif, dont les protestations ne sont pas entendues³³⁷. Une fois encore, la gestion des problématiques d'encombrement relève d'actions ponctuelles de réglementation, sans volonté de développement d'un véritable réseau de voies ou de stations.

Pour résumer, la hiérarchie implicite des voies héritée de la période haussmannienne n'est pas fondamentalement remise en cause, dans la mesure où les véhicules, chevaux et piétons semblent toujours emprunter les rues les mieux équipées, sans vision d'un réseau hiérarchisé selon la taille des voies ou leur densité de circulation. Au-delà des réflexions menées par les services de voirie, dont la portée en termes d'aménagement apparaît limitée, de nouveaux experts d'inscrivent parfois en opposition avec l'action publique, surtout lorsqu'il s'agit de collectifs du monde des transports.

³³⁴ AML 1140 WP 94, P. V. du Conseil municipal du 21 novembre 1921.

³³⁵ AML 1069 WP 37/3, Réponse de l'adjoint délégué à la lettre de la Chambre syndicale des Loueurs d'automobiles de place, 11 juillet 1910.

³³⁶ AML 1172 WP 8/2, Rapport de l'inspecteur en chef des Voitures publiques à l'adjoint délégué, 26 mai 1910.

³³⁷ AML 1064 WP 3, P.V. du CM du 28 juillet 1924.

Conclusion du chapitre

L'étude des déterminants des travaux de modernisation de voirie entre les années 1880 et 1920 permet de mettre en évidence une continuité avec le XIX^e siècle qui contraste avec les changements rapides dans les modes de transports urbains contemporains. Le développement considérable des circulations urbaines ne bouleverse pas fondamentalement les politiques d'aménagement des rues à Lyon : fondées sur des questions d'équipement des rues avec des infrastructures aux techniques bien maîtrisées (égouts, pavage, trottoirs asphaltés, ...), ces actions sont marquées par une montée en puissance avec la définition de programmes de travaux sur plusieurs années par une municipalité qui s'affirme par rapport à l'État.

Cette continuité s'observe autant dans les standards d'équipement revendiqués par les usagers que dans la hiérarchisation des travaux à conduire via l'identification de rues prioritaires définies par les services de voirie pour les travaux. Ces derniers sont surtout des travaux d'équipement, c'est-à-dire d'ajout d'infrastructures pour mettre les rues « en état de viabilité et d'entretien » : égouts, chaussées et trottoirs en revêtements plats, stables et permettant un bon écoulement des eaux. Un consensus se construit entre les services de voirie et les usagers à partir des imaginaires hygiénistes hérités de la période moderne. Ces visions partagées de la rue comme espace multifonctionnel à assainir conduisent à un consensus sur les solutions techniques (comme le pavé, jamais décrié avant les années 1930 à Lyon) et sur l'action publique globale sur la rue. Les doléances des usagers consistent alors principalement en des demandes d'équipement, prises en compte par les autorités au sein de programmes d'équipement qui établissent des priorités entre les territoires à aménager selon le degré d'urgence et les actions en cours.

Les nouveaux moyens de transport ne viennent pas bouleverser cet équilibre dans l'aménagement des rues, puisque la circulation apparaît comme une question d'ordre public plus que d'équipement. Les premiers conflits d'usage sur ce thème sont mêlés à des conflits commerciaux et économiques anciens, pour lesquels la circulation n'est jamais le motif principal du conflit. Par contre, le consensus général d'aménagement se heurte aux rivalités entre les différents services de voirie qui se partagent la gestion des rues de la ville, selon des héritages inadaptés à la nouvelle donne de la circulation intra-urbaine. Ces jeux de pouvoir s'observent davantage sur le plan politique et institutionnel qu'entre ingénieurs, qui fonctionnent de manière cloisonnée entre les services et ne recherchent le compromis que lorsqu'ils sont obligés de travailler ensemble. Par ailleurs, des expertises alternatives à celle des ingénieurs se développent, de la part de collectifs à base territoriale forte qui s'enracinent progressivement et d'organismes liés aux nouveaux moyens de transport qui proposent d'autres visions de la rue. L'imaginaire scientifique et technique de la rue reste donc largement partagé et fondé sur l'hygiénisme, davantage que sur les mobilités intra-urbaines proprement dites.

Cette période de naissance et d'affirmation de nouveaux modes de transport influe peu sur les processus d'aménagement des rues, tant en termes de solutions envisagées que de jeux de pouvoir : les tentatives de dispositifs innovants apparaissent peu fructueuses et les pratiques de répartition des travaux selon les quartiers persistent. Il faut attendre l'aménagement d'infrastructures lourdes dédiées à un seul type de mobilités, le tramway, pour voir émerger des rivalités entre compagnies et collectifs des nouveaux modes de transport pour le contrôle de l'espace viaire.

Chapitre 2 : La résilience des rues face aux réseaux de transport modernes

« Le tram est un intrus qui a envahi nos rues. [...] Voiture de maître ou camion, carriole à bras, charrette, bicyclette, ou même le piéton roi de la création (hum !), tout doit s'effacer devant lui, sans cela il nous écraserait. »,

« L'auto et le tramway », in *Revue de l'Automobile-Club du Rhône*, 1909³³⁸

La citation ci-dessus, résumant le point de vue de l'Automobile-Club du Rhône à la fin des années 1900, tend à dépeindre une situation conflictuelle entre les modes de transports modernes (le piéton étant mis à part), marquant une rupture dans le fragile équilibre des usages de la rue forgé au XIX^e siècle. Pourtant l'arrivée du tramway à Lyon en 1881 semble se faire dans un climat plutôt serein, contrairement à d'autres villes, notamment américaines où les habitants s'opposent à l'implantation des lignes pour des questions d'aménagements viaires (changements de revêtements, implantations de rails, câbles aériens et autres infrastructures électriques)³³⁹. Ces enjeux d'équipement sont particulièrement importants dans les rues lyonnaises, dans un contexte de réactivation des débats sur l'encombrement des rues et places, d'autant que d'autres modes de transport développent leur présence et sont aussi considérés avec méfiance à leurs débuts : il en est ainsi du vélo, réglementé dès les années 1870 à Lyon³⁴⁰, ou de l'automobile, qui pose problème par son encombrement et sa vitesse³⁴¹.

Il s'agit ici de s'interroger sur les effets de l'introduction puis de la généralisation des moyens de transport modernes : ont-ils modifié la gestion des rues et leurs perceptions par les aménageurs ? Cela renvoie à une problématique d'adaptation réciproque entre rues et transports, qui s'inscrit au carrefour de plusieurs traditions historiographiques. D'une part, il apparaît intéressant d'adopter une approche multimodale de ces problèmes de circulation à Lyon, ville connue pour la diversité de ses modes de transport en commun (tramways, funiculaires, trolleybus, voir Annexe 11), au sein d'une historiographie des mobilités qui a eu tendance à se focaliser sur l'automobile comme objet de politiques circulatoires³⁴². D'autre part, l'infrastructure des modes de transport modernes (tramways, automobiles, vélos) peut être analysée selon le triptyque mis en évidence par Nathalie Roseau, en considérant à la fois l'empreinte matérielle des ouvrages physiques dans les rues, les interactions entre les pouvoirs qui la façonnent et les imaginaires qui la nourrissent³⁴³.

Pour étudier l'influence des transports modernes dans la gestion des rues, l'examen des controverses sur leur implantation est instructif : les archives des enquêtes publiques sur l'implantation de voies de tramway permettent par exemple de battre en brèche l'idée d'une

³³⁸ ADR PER 1900/2, *Revue de l'ACR*, 1909, 8^e année, n°1, p. 2.

³³⁹ P.C. Baldwin, *Domesticating the street*, op. cit., p. 201-203.

³⁴⁰ AML 1124 WP 23, Recueil des règlements de police, tome 5, 1866-1876.

³⁴¹ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 102.

³⁴² S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit.

³⁴³ Nathalie Roseau, « Pouvoirs des infrastructures », *Histoire urbaine*, 2016, n° 45, p. 5-16.

absence de réaction des usagers de la rue (riverains, commerçants) et de mettre en évidence des phénomènes d'adaptation de la part des compagnies de tramways et des pouvoirs publics. Le cas des réseaux de tramways est intéressant pour étudier les transformations des rues, dans la mesure où ses infrastructures sont bien visibles dans le paysage viaire : rails, fils aériens, transformateurs, aiguillages, signalisation d'arrêts et bâtiments voyageurs. Les stratégies développées par les compagnies et les pouvoirs publics montrent une préoccupation croissante pour les spécificités des rues concernées, au fur et à mesure de l'extension de leurs réseaux dans des rues dont la morphologie et l'équipement sont moins favorables à la circulation de ce mode de transport lourd.

En parallèle, la généralisation progressive des automobiles et bicyclettes dans les rues lyonnaises justifie une mise en politique des problèmes de circulation à partir des années 1900. Cette prise en compte apparaît tardive par rapport à Paris³⁴⁴ ou aux villes américaines³⁴⁵ qui font l'objet d'enquêtes comme des comptages de circulation ou d'accidents dès les années 1880. Ce retard lyonnais, observable aussi dans la plupart des grandes villes françaises de province³⁴⁶, s'explique en partie par le fait que les circulations lyonnaises sont moins nombreuses que celles de la capitale et ne posent problème qu'à quelques carrefours encombrés du centre-ville. L'étude de la construction de ces problèmes de circulation est menée à partir des archives des arènes politiques classiques comme le Conseil municipal, de la correspondance des services de voirie avec les élus, les compagnies de transport ou des représentants d'usagers. Cette mise en politique apparaît d'abord ciblée sur la problématique ancienne des accidents de la circulation. À partir des années 1910, les archives des débats politiques permettent d'analyser la transition vers les « encombrements », terme utilisé par tous les acteurs investis dans l'amélioration de la circulation pour désigner un trop-plein de véhicules dans les rues, qui mettrait en péril leur fonctionnement normal, avec une appréhension plus large que les seules questions de sécurité.

Face à ces problèmes de circulation pointés dans certaines rues, l'hésitation permanente des pouvoirs publics entre une réponse réglementaire et l'aménagement de dispositifs matériels est intéressante à questionner, dans la mesure où elle révèle des mutations dans la perception de la rue et de la mise en ordre de ses usages. Cette transition vers une culture de la voirie centrée sur la circulation est questionnée à partir des débats du Conseil municipal, la correspondance entre les services de voirie ou encore les propositions envoyées à la récente Commission municipale de Circulation, qui débattent de plus en plus de projets d'infrastructures visant à cloisonner les circulations au sein des rues.

³⁴⁴ Dominique Larroque, Michel Margairaz et Pierre Zembri (dir.), *Paris et ses transports : XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Recherches, 2002, p. 102-104.

³⁴⁵ C. McShane, *Down the asphalt path*, op. cit., p. 66-71.

³⁴⁶ Sébastien Gardon, op.cit., p. 103.

1. L'intégration du tramway, révolution mobile sans modernisation de la voirie

Parce qu'il est le premier transport de masse à s'implanter à Lyon, le tramway constitue une révolution dans les mobilités intra-urbaines, rendant plus accessibles des quartiers éloignés du centre avec des tarifs abordables et des fréquences élevées. Du point de vue de la rue, les changements semblent moindres, tant dans les formes que dans les pratiques d'aménagement. Dans un premier temps, les compagnies de tramways recherchent une intégration à des rues déjà modernisées plutôt que de mener des grands travaux de voirie. Le but est à la fois de garantir une exploitation correcte en minimisant les coûts d'établissement et de surmonter les réticences des populations face à ce nouvel entrant. L'implantation du tramway comme un élément du paysage des rues est progressive, d'autant que la concurrence entre plusieurs compagnies introduit de nouveaux jeux de pouvoir entre aménageurs privés et gestionnaires publics, conduisant à multiplier les rues qui accueillent le tramway à partir des années 1900.

1.1. Années 1880-1900 : un nouveau moyen de transport implanté dans des rues modernes

Le premier réseau de tramways approuvé à Lyon est mis en place par la compagnie Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) en 1881. L'attente des Lyonnais est forte, vis-à-vis de ce mode promis dès 1855 avec la constitution de la compagnie. Les infrastructures de voirie sont au cœur des enjeux d'implantation du tramway, puisque le décalage de plus de vingt ans entre la signature du traité d'établissement du premier réseau et les premiers travaux viendrait d'une « insuffisance de viabilité » de plusieurs rues pour accueillir le tramway, selon un rapport du Conseil général des Ponts-et-Chaussées de 1875³⁴⁷. Les pouvoirs publics lyonnais accordent donc une attention particulière aux voies destinées à accueillir les premiers tramways. Une fois mis en place, le tramway s'intègre facilement dans la ville car il emprunte des grands axes déjà bien équipés. Cela a pour résultat une conflictualité relativement limitée dans ce premier temps, en partie due au fait que ces premiers tramways ont des infrastructures légères et ne remettent pas en cause les pratiques d'aménagement ni les usages des rues.

Des infrastructures légères pour intégrer le tramway

L'arrivée des premiers tramways dans la ville de Lyon semble valider la formule de l'urbaniste Jean-Loup Gourdon, pour qui « la rue est une formidable intégratrice de réseaux techniques »³⁴⁸. Si le tramway est bien accepté dans la ville, c'est surtout parce qu'il circule dans un environnement viaire qui a fait l'objet d'une attention soutenue pour être propice à l'exploitation des lignes. Non seulement la compagnie OTL n'a pas eu à investir massivement

³⁴⁷ ADR S 1579, Mémoire de la Compagnie Lyonnaise des Omnibus sur la situation du réseau de tramway, sd (1877), 74 p.

³⁴⁸ J.-L. Gourdon, *La rue*, op. cit., p. 105-112.

dans la voirie au-delà des travaux d'établissement des rails, mais les pouvoirs publics ont mis en place un cadre juridique et formel favorable à la réussite de ce nouveau mode.

Tout d'abord, la plupart des rues destinées à accueillir les tramways sont déjà équipées en trottoirs asphaltés, pavage plat et égouts. D'autre part, la largeur « suffisante » des chaussées (de 6 à 32 mètres de large) est mobilisée comme argument par l'ingénieur en chef du Service municipal de la Voirie Gobin dans un mémoire destiné à soutenir le projet de la compagnie auprès des services des Ponts-et-Chaussées en 1874. Il mentionne aussi le fait que « le terrain ne présent[e] nulle part des difficultés exceptionnelles », les deux plateaux lyonnais de Fourvière et la Croix-Rousse ayant été soigneusement écartés pour ce premier réseau (voir ci-dessous Figure 11) car ils nécessiteraient « des chemins de fer spéciaux »³⁴⁹. Ces derniers prennent la forme de funiculaires, implantés dès 1862 à Lyon et au nombre de cinq en 1900³⁵⁰, qui empruntent des tunnels dédiés hors de la voirie ordinaire. Les rues non encore équipées font l'objet d'une attention particulière de la part de la municipalité, comme le montre le dossier du SMV intitulé « Travaux de voirie à faire avant l'établissement de tramways » daté de 1876. Il contient la correspondance entre l'ingénieur en chef du SMV et ceux du SOPC concernant les travaux prioritaires en vue de l'arrivée du tramway dans certaines rues. L'ingénieur municipal justifie sa démarche par des raisons pragmatiques de réalisation des opérations planifiées, en expliquant que ces travaux « deviendraient plus difficiles à exécuter pendant l'exploitation des tramways »³⁵¹. Il parle surtout des travaux d'égouts, objets de programmes de travaux qui nécessitent un démontage complet du revêtement de chaussée.

La seule rue à poser problème sur ce point en 1876 est la grande rue de la Guillotière, qui n'est alors pas entièrement pourvue d'égout. L'ingénieur du SMV demande à son homologue du SOPC son avis sur la question, car cette voie est classée dans la Route nationale 7 donc relève de l'État. La réponse apportée par l'ingénieur d'arrondissement du SOPC est dans la droite ligne du peu d'investissement de ce service dans les infrastructures des voies urbaines. Il affirme que « la nécessité d'un égout sous la rue de la Guillotière [...] n'est pas bien démontrée et l'écoulement des eaux peut parfaitement continuer à se faire dans les rigoles », jusqu'à la mise en œuvre du projet d'égout conçu par son service. La pression mise sur les ingénieurs du SOPC par la municipalité est forte car appuyée par des doléances de plusieurs riverains qui s'expriment lors de l'enquête d'utilité publique de 1875 sur le tramway. Ces riverains « réclament vivement » le passage du tramway dans cette rue mais font une objection sur la faible largeur de la chaussée. Pour les ingénieurs du SMV, ce problème pourrait être résolu par la suppression des caniveaux, ce qui impose la construction d'un égout pour l'évacuation des eaux usées³⁵². La note manuscrite de l'ingénieur municipal en marge de ce propos, « affaire terminée - 11 janvier 1877 »³⁵³, montre que cet aménagement est rapidement réalisé. Cette rapidité des travaux de voirie pour le tramway s'explique sans doute par le très faible nombre de voies concernées (seules trois sont recensées dans la correspondance de 1876), qui ne perturbe pas les équilibres politiques et financiers des travaux d'équipement en cours dans la ville.

³⁴⁹ AML 925 WP 8, Mémoire explicatif à l'appui du projet d'établissement d'un réseau de tramways à Lyon, par l'ingénieur en chef du SMV Gobin, 1^{er} juin 1874.

³⁵⁰ G. Borgé, M. Borgé et R. Clavaud, *Les transports à Lyon, op. cit.*, p. 99-109.

³⁵¹ AML 925 WP 7, Lettre de l'ingénieur en chef du SMV Gobin, 13 septembre 1876.

³⁵² AML 925 WP 8, Résultats de l'enquête sur le nouveau réseau de tramway municipal, 8 septembre 1876.

³⁵³ AML 925 WP 7, Annexe à la lettre de l'ingénieur en chef du SMV Gobin, 13 septembre 1876.



Figure 11 : Les premiers réseaux de transports en commun et le relief lyonnais
(Fond de carte : plan du réseau OTL de 1881, AML 3 S 339, ajouts de l'auteur).

Ce premier réseau de tramways n'est pas non plus prévu pour bouleverser le paysage des transports urbains, puisqu'une partie des lignes d'omnibus est conservée en complément des lignes de tramways. Le but est d'éviter la concurrence dans le centre-ville, où le tramway est désormais le principal transport collectif. L'omnibus hippomobile joue plutôt un rôle de rabattement du trafic des banlieues non desservies par le tramway vers les lignes centrales. Ce rôle est d'autant plus facile à tenir que la compagnie Omnibus et Tramways de Lyon, concessionnaire du premier réseau lyonnais, est issue de la Compagnie Lyonnaise des Omnibus qui en domine le marché depuis sa création en 1855 et poursuit l'exploitation d'omnibus³⁵⁴. Un plan des lignes d'omnibus à établir en 1881, dressé par le SMV, prévoit la correspondance entre les lignes d'omnibus et de tramways en neuf « stations » établies sur les principales places de la Presqu'île et de la rive gauche du Rhône, ainsi que les entrées des deux principaux ponts sur la Saône³⁵⁵, les premières lignes de tramway s'avancant peu vers un Ouest lyonnais encore jugé trop vallonné. Aucune infrastructure spécifique n'est prévue sur ces places, déjà utilisées pour des lignes d'omnibus à Lyon depuis leurs origines vers 1837³⁵⁶. La place des omnibus dans cette nouvelle donne des transports reste mal connue car les archives concernant les entrepreneurs de ces lignes sont rares et ne permettent pas d'estimer l'importance des dessertes. L'omnibus hippomobile persiste au moins jusqu'aux années 1910 dans les rues des grandes villes

³⁵⁴ G. Borgé, M. Borgé et R. Clavaud, *Les transports à Lyon*, op. cit., p. 19.

³⁵⁵ AML 925 WP 7, Plan général du réseau d'omnibus à établir, 20 avril 1881.

³⁵⁶ Guy Borgé et al., op.cit., p. 20.

françaises. Il semble plus rapidement oublié à Lyon qu'à Paris, où il reste une figure qui marque les esprits car associés aux fameux boulevards³⁵⁷.

L'aménagement de lignes de tramways hippomobiles bouleverse peu le paysage des rues des années 1880 : seule l'installation des rails impose des travaux de voirie, sans empêcher aucune circulation une fois implantés puisqu'ils sont noyés dans la chaussée (voir ci-dessous Figure 12). Les arrêts se font à la demande, donc ne nécessitent pas la pose de poteaux indicateurs ou de mobilier urbain spécifique : seuls quelques kiosques sont installés par la compagnie OTL aux principales têtes de lignes et sur quelques places centrales pour renseigner les voyageurs et vendre des billets. Le tramway hippomobile est peu encombrant en dehors du passage des véhicules, d'autant que bon nombre d'installations composant ce système de transport se trouvent en banlieue, comme les écuries à Villeurbanne³⁵⁸.



Figure 12 : Le pont de la Guillotière entre 1881 et 1895 (BML, Fonds Sylvestre, P 0546SA01024)

L'encombrement des véhicules, principale critique faite aux tramways, est pris en compte de manière précoce par les compagnies et les pouvoirs publics dès les années 1880. Ce problème reste dans un premier temps circonscrit à quelques rues bien choisies, car les autorités peuvent contrôler l'extension des réseaux par la délivrance ou non d'autorisations pour de nouvelles lignes. Le cadre législatif fixé par la loi du 11 juin 1880 sur les Voies ferrées d'Intérêt local prévoit un contrôle administratif fort, avec deux services de contrôle (correspondant au domaine des voies empruntées, municipales ou départementale,) et des démarches multiples nécessaires à toute modification du réseau³⁵⁹. Toute demande d'ouverture de ligne doit être validée par le ministère des Travaux publics, qui donne alors l'autorisation à la ville ou au département (selon la domanialité des voies empruntées) de concéder la ligne à la compagnie requérante³⁶⁰. Les jeux de pouvoir complexes entre services gestionnaires s'appliquent donc aux infrastructures de

³⁵⁷ Arnaud Passalacqua, *L'autobus et Paris : histoire de mobilités*, Paris, Économica, 2011, p. 20-23.

³⁵⁸ AML 923 WP 324, Plan des hangars et écuries appartenant à la compagnie OTL, 28 juin 1890.

³⁵⁹ D. Larroque, *art cit*, p. 147-150.

³⁶⁰ AML 945 WP 71, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau, 26 juillet 1913.

tramways comme aux travaux ordinaires de voirie. Ils concernent la division de la Voie publique du SMV, qui s'occupe des activités impliquant une occupation du domaine public (étalages, terrasses de cafés, voitures de place, ...) et le Service du Contrôle dépendant du SOPC, spécialisé dans la gestion des transports collectifs du département, tant en ville qu'en milieu rural. Ces deux services sont amenés à dialoguer sur les questions relatives aux tramways de Lyon, mais le Service du Contrôle garde une prééminence du fait de son appartenance à l'administration d'État, autorité supérieure pour l'établissement de nouvelles lignes.

Les deux services s'accordent sur le caractère encombrant des tramways dans les rues lyonnaises. Dans les réponses aux nombreuses demandes d'établissement de nouvelles lignes de tramways, les pouvoirs publics veillent à ne pas surcharger les rues, dont la circulation des tramways est reconnue comme une gêne pour la circulation générale dès la fin des années 1880. Ainsi, l'ingénieur de la Voie publique réagit à un projet de nouvelle ligne en 1893 en expliquant qu'« il n'est pas admissible que toutes les rues de la ville soient sillonnées de voies ferrées qui présentent de réels inconvénients pour la circulation des voitures ordinaires ». Il insiste pour préserver des rails quelques grands axes de circulation, comme la rue de l'Hôtel de Ville, « seule voie importante du centre où la circulation des voitures ordinaires peut se faire facilement », toutes les grandes voies parallèles que sont les quais et la rue de la République étant déjà pourvues de voies de tramways au début des années 1890. L'ingénieur municipal introduit une nuance au cas où le projet serait accepté : il n'autorise qu'une voie simple car la chaussée n'a que huit mètres de large et prévient que les « garages intermédiaires » qui permettent les croisements « auraient pour conséquence le rétrécissement des trottoirs »³⁶¹. Cette largeur serait suffisante pour placer une double voie en respectant le cahier des charges fixé par l'État, mais les ingénieurs municipaux se montrent plus prudents que ceux du SOPC sur ce point. Cela s'explique probablement par une volonté d'éviter des conflits avec les riverains et commerçants en cas de rétrécissement des trottoirs. Ainsi, plusieurs tronçons des premières lignes de tramways sont établis en voie unique, avec une possibilité de transformation ultérieure en double voie, dont seules les voies larges sont pourvues dans un premier temps.

Le tramway arrive donc à Lyon sur des voies modernes dont il ne bouleverse pas le fonctionnement et bénéficie de l'appui des services publics de voirie qui veulent faciliter son intégration. Cette conjonction de facteurs explique que les premiers tramways soient bien acceptés à Lyon, dans un contexte de forte attente par les populations depuis 1855, date de présentation d'un premier projet de réseau³⁶². Les archives compulsées ne comportent aucune trace d'opposition frontale de riverains ou d'usagers face à l'établissement de lignes de tramways ou aux travaux de voirie afférents, ce qui est loin d'être le cas dans toutes les villes. L'historien américain Peter Baldwin a par exemple montré pour la ville d'Hartford (Connecticut), que le tramway a fait l'objet de nombreux combats de riverains contre certaines lignes traversant des quartiers résidentiels, en parallèle de luttes contre des élargissements de chaussées et des conversions de chaussées pavées en asphalte. Le tramway semble y être considéré comme un élément de bouleversement de la vie urbaine, ce qui explique cette hostilité, selon l'auteur³⁶³. À Lyon, le tramway semble en adéquation avec son environnement viaire dans un imaginaire de modernité urbaine qui associe couramment circulation et prospérité en cette fin de XIX^e siècle³⁶⁴. Cela se voit par exemple dans les premiers films tournés à Lyon par les frères Lumière en 1895 : l'un des premiers à mentionner explicitement un lieu lyonnais s'intitule « Place des

³⁶¹ AML 923 WP 100, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique (SMV) sur un projet de ligne Cordeliers-quai Rambaud, 15 mars 1893.

³⁶² J. Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, op. cit., p. 8.

³⁶³ P.C. Baldwin, *Domesticating the street*, op. cit., p. 202-203.

³⁶⁴ S. Barles et A. Guillerme, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, op. cit., p. 6-7.

Cordeliers », lieu où le cinéaste s'est placé pour filmer la circulation des tramways, particulièrement concentrée en ce point, mettant ainsi en valeur le mouvement centré sur ce mode de transport innovant pour l'époque³⁶⁵.

Le tramway semble donc bénéficier d'un accueil favorable à Lyon et entrer rapidement dans les rues. Cette acceptation s'observe aussi dans la conflictualité autour des aménagements viaires qu'il implique, qui reste peu importante et très localisée dans ces premiers temps.

Une conflictualité limitée à des lieux particuliers

Le tramway est un mode de transport particulièrement attendu à Lyon, dans la mesure où bon nombre de villes l'ont déjà adopté et que le projet lyonnais connaît un retard important : Paris s'en dote dès 1852 et la plupart des grandes villes françaises en sont pourvues dans les années 1870³⁶⁶. Lyon doit attendre 1879 pour la constitution officielle d'une première compagnie de tramways, dénommée Omnibus et Tramways de Lyon (OTL)³⁶⁷ et 1881 pour la concrétisation du premier réseau. Ce retard de 25 ans participe peut-être à la faible conflictualité concernant le tramway, car les Lyonnais ont eu le temps de constater dans ces autres villes l'efficacité de ce nouveau moyen de transport et de dissiper ainsi la méfiance courante face à cette nouvelle technologie³⁶⁸. L'étude des enquêtes avant déclaration d'utilité publique sur plusieurs des rues concernées montre que les attentes en termes de mobilité dépassent les potentiels conflits d'usage : les protestations contre ces nouvelles lignes sont rares et portent le plus souvent sur des questions de tarif ou de confort des voitures. Quelques protestations de propriétaires sont mentionnées dans plusieurs rues, mais la compagnie s'efforce de les résoudre au cas par cas par des modifications de tracés ou des travaux mineurs.

Parmi les six rues étudiées, quatre d'entre elles accueillent une ou plusieurs lignes de tramways entre 1880 et 1936, avec peu de conflictualité dans les premières années d'implantation des réseaux. Comme le montre le tableau ci-dessous (Tableau 3), la diversité des époques d'implantation et des compagnies qui en sont à l'initiative est la règle. Cela s'avère déterminant dans le choix des rues parcourues et l'inscription dans les jeux de pouvoir locaux. On peut observer tout d'abord que les deux rues qui reçoivent un tramway dès 1881 sont représentatives des voies comprises dans le premier réseau de dix lignes de tramways concédées à la compagnie OTL. Ce sont de grands axes de circulation suffisamment larges et déjà équipés avec toutes les infrastructures considérées comme modernes à cette époque : larges trottoirs asphaltés, pavage en pavés d'échantillon, égouts. Ces premiers tramways ne révolutionnent donc pas l'aménagement des rues de la fin du XIX^e siècle, ce qui explique en grande partie leur intégration sans conflit majeur dans les rues lyonnaises.

Les points de conflit portent principalement sur deux moments importants des infrastructures des premiers tramways, correspondant à deux problématiques bien différentes. Une première expression conflictuelle peut avoir lieu au moment de l'enquête publique en amont de l'implantation des lignes et concerne des questions d'atteinte au stationnement riverain pointées par des propriétaires. Par contre, les conflits qui surviennent au moment de transformations importantes de lignes comme l'électrification ou le doublement des voies intègrent des opposants et des revendications plus divers mais toujours à l'échelle d'une rue.

³⁶⁵ Films Lumière, « Place des Cordeliers, à Lyon », 1895, 0'57.

³⁶⁶ Par exemple Brest en 1877 ou Lille en 1874. Voir François Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Paris, Recherches, 2011, p. 111 et 152.

³⁶⁷ G. Borgé *et al.*, *op.cit.*, p. 19.

³⁶⁸ D. Larroque, « L'expansion des tramways en France », *art cit.*, p. 142-144.

Rue	Revêtement de chaussée	Compagnie et date de création de la ligne	Système de voies de tramways	Configuration morphologique particulière
rue Bugeaud	cailloux roulés	Compagnie Lyonnaise des Tramways (CLT), 1897	voie métrique unique avec deux croisements	Revêtement de chaussée inadapté pour un tramway
montée de Choulans	Empierrement, voies de tramways avec pavés d'échantillon	Société Anonyme du Tramway de Lyon à Sainte-Foy, 1898, Compagnie Fourvière-Ouest Lyonnais (FOL), 1908	voie métrique unique avec croisements	Forte déclivité et revêtement de chaussée inadapté pour un tramway
pont de la Guillotière	pavés d'échantillon	Compagnie Omnibus et Tramways de Lyon (OTL), 1881	double voie normale	Pentes et forte fréquentation par les véhicules et les piétons
rue de la République	pavés d'échantillon	Compagnie OTL, 1881	double voie normale à caniveau central	Conflit sur des enjeux esthétiques, avec des oppositions au fil aérien (1896)

Tableau 3 : Situation des rues étudiées par rapport aux tramways, 1880-1920

Les problématiques d'atteinte au stationnement riverain sont bien intégrées par les pouvoirs publics, concernant quelques rues peu larges pour lesquelles les voies de tramways risquent d'être trop proches du trottoir. C'est le cas dans la grande rue de la Guillotière, dont la faible largeur obligerait déjà à réduire certains trottoirs pour respecter les écartements prévus au cahier des charges³⁶⁹. Cette problématique riveraine ne fait pas obstacle à la déclaration d'utilité publique prononcée le 17 mai 1879 pour tout le réseau, mais oblige par la suite à une enquête de *commodo et incommodo* auprès des propriétaires potentiellement concernés « dans les passages étroits où il pourra être porté atteinte à la faculté de stationnement devant les propriétés riveraines » (Figure 13). Cette obligation provient d'une circulaire ministérielle du 12 mars 1877 sur ce sujet, qui montre que cette question de droit de stationnement est loin d'être une particularité lyonnaise. Cette enquête recueille une trentaine d'observations de propriétaires de la grande rue de la Guillotière, ce qui constitue une infime minorité par rapport au nombre de logements existant dans cette artère densément peuplée, d'autant que chaque riverain a été informé individuellement de cette enquête. La plupart ne protestent pas contre le principe de la ligne de tramway (à une exception près) mais contre la double voie. Beaucoup proposent de mettre la voie de tramway au centre de la chaussée et de réduire la largeur de certains trottoirs pour préserver le droit de stationnement³⁷⁰, solution adoptée pour mettre en place cette ligne. Le Conseil municipal valide les propositions des ingénieurs dans sa séance du 14 décembre 1879, permettant d'initier les premiers travaux de mise en œuvre du tramway à Lyon pour une ouverture au public moins d'un an après pour la première ligne³⁷¹.

³⁶⁹ AML 925 WP 8, Rapport sur les résultats de l'enquête publique, 8 septembre 1876.

³⁷⁰ AML 335 WP 27, Rapport au Conseil municipal de la Commission des intérêts publics, 14 décembre 1879.

³⁷¹ J. Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, op. cit., p. 10.



Figure 13 : Affiche pour l'enquête de Commodo et incommodo du réseau de tramways de Lyon, 8 août 1879 (AML 335 WP 27)

Les problèmes posés en amont de l'implantation des lignes sont donc peu nombreux en raison du choix de voies larges et bien équipées pour la plupart des parcours. Contrairement au cas parisien récemment revisité³⁷², les enjeux importants du tramway en termes d'inégalités socio-spatiales ne se traduisent pas en termes d'oppositions locales à l'implantation de lignes : les élites lyonnaises et les commerçants semblent accueillir plus favorablement le tramway sur leurs grandes artères, sans remettre en cause son utilité sociale. La conflictualité autour des infrastructures de tramways à Lyon est relancée lors de leur conversion à la traction électrique à la fin des années 1890, avec un conflit en deux temps qui révèle dans un premier temps une

³⁷² Alain Faure, « Les invasions barbares ou le tramway criminel (Paris, 1872-1914) », *Le Mouvement Social*, 2019, vol. 266, n° 1, p. 87-110.

méfiance courante à cette époque face aux risques électriques³⁷³ et dans un second temps un conflit d'usage qui se cristallise sur une seule rue, montrant l'attachement des élus lyonnais à l'image esthétique du centre-ville qui serait mise en péril par ces infrastructures.

Le début de l'année 1896 est le théâtre d'une spectaculaire campagne de dénigrement du tramway à traction électrique, qui s'avère peu durable suite à la réaction des autorités publiques. Des affiches anonymes s'opposant à l'implantation du fil aérien (dit « trolley ») sont placardées dans la ville pour dénoncer l'attitude de la municipalité dans cette affaire, dans un contexte d'élection renouvelant le Conseil municipal le 31 mars 1896. Parmi les deux affiches conservées dans les fonds du Service du Contrôle du SOPC, l'une dénonce la concession des tramways électriques comme un monopole donné à la compagnie OTL, alors que l'autre insiste davantage sur les problèmes de sécurité posés par le trolley (voir Annexe 12)³⁷⁴. Les récits de la réaction municipale face à ces affiches montrent que ces accusations sont prises au sérieux : la compagnie OTL convie les membres du Conseil municipal, de la Commission municipale des Travaux publics ainsi que plusieurs journalistes à des expériences pour démontrer l'innocuité du fil aérien, en soumettant ces notables à une électrocution de 500 volts par contact avec un fil aérien, pour montrer que cela ne provoque qu'une légère commotion³⁷⁵. Le conseiller municipal Victor Augagneur, alors en campagne pour le fauteuil de maire, se prête au jeu. Outre cette démonstration de soutien politique, les discussions de la commission chargée d'étudier l'électrification des tramways conduisent à ajouter une clause à la délibération pour établir l'obligation pour la compagnie OTL d'adopter « tout nouveau système de traction procurant des avantages importants au point de vue de la sécurité, de la commodité, du bas prix d'exploitation et permettant d'enlever le fil aérien ». Cette clause hypothétique semble être conçue pour rassurer les opposants potentiels, participants aux débats politiques ou simples citoyens, sur le caractère réversible du système du trolley³⁷⁶. Cela porte ses fruits, puisqu'une fois l'élection passée et le maire Antoine Gailleton reconduit, ce type de protestation n'apparaît plus. Il semblerait que la question de l'électrification des tramways ait été instrumentalisée pour influencer la campagne électorale mais ne soit pas vraiment conflictuelle en soi. Cependant, la prompt réaction de la compagnie et des autorités municipales montre l'attention toujours forte accordée par les pouvoirs publics à une bonne intégration du tramway et du nouveau système projeté dans la ville.

L'électrification des lignes du premier réseau de tramways s'opère entre 1894 et 1899³⁷⁷ avec une conflictualité quasi inexistante dans les territoires concernés, excepté pour la rue de la République. Cette rue avait échappé aux réclamations sur le stationnement riverain car la chaussée est suffisamment large pour accueillir une double voie au milieu en laissant un espace de circulation suffisant de chaque côté. Cependant, son statut particulier de principale artère commerçante du centre-ville conduit le Conseil municipal à contester la pertinence d'y établir des fils aériens pour passer à la traction mécanique, au nom de considérations esthétiques et d'image de la ville. La correspondance échangée entre la ville et la compagnie OTL et les débats au Conseil municipal montrent une opposition tranchée sur les solutions techniques à adopter, alors que la nécessité de l'électrification des tramways fait consensus.

La question principale est celle du choix entre le trolley ou la solution dite du « caniveau souterrain » qui permet une alimentation électrique par un caniveau placé entre les rails et ainsi

³⁷³ Dominique Larroque, « L'électrification des transports urbains » in Maurice Lévy-Leboyer et Henri Morsel (dir.), *Histoire de l'électricité en France*, tome II, Paris, Fayard, 1994, p. 1135-1149.

³⁷⁴ Voir le dossier ADR S 1916, Tramways de Lyon : affaires diverses (1888-1897).

³⁷⁵ ADR S 1916, Coupure de presse, « Les tramways électriques », *Le Peuple*, 27 mars 1896.

³⁷⁶ AML 923 WP 94, P.V. du CM du 17 avril 1896.

³⁷⁷ G. Borgé et al. *op. cit.*, p. 70-71.

de se passer du fil aérien. La compagnie OTL préconise le trolley car il serait six à sept fois moins coûteux et plus facile à entretenir que le système de caniveau souterrain réclamé par le Conseil municipal dans la plupart des rues du centre-ville. Les débats mobilisent plusieurs séances du Conseil municipal au cours de l'année 1896, principalement pour négocier l'étendue des rues qui se passeront de trolley. La municipalité souhaitait au départ y inclure toutes les rues et places du centre de Bellecour aux Terreaux alors que la compagnie OTL voulait se limiter à la rue de la République, artère symbolique du centre-ville. Un compromis est trouvé avec l'implantation du caniveau sur la rue de la République dans sa totalité avec les quatre places qu'elle relie, ainsi que sur la place des Terreaux, c'est-à-dire à l'ouest de l'hôtel de Ville³⁷⁸. Les enjeux esthétiques et symboliques semblent ici avoir pris le pas sur les considérations techniques de coût et de facilité d'emploi des dispositifs, pour des lieux ciblés pour leur puissance symbolique aux yeux des Lyonnais comme des visiteurs. Le projet d'électrification des tramways est donc adopté en ces termes et le caniveau est mis en service à l'été 1898. Ce retard de deux ans fait suite à un délai du ministère des Travaux publics pour accorder la Déclaration d'Utilité publique car les ingénieurs du Conseil général des Ponts-et-Chaussées souhaitaient se livrer à un examen approfondi des conditions matérielles d'implantation de ce système à Lyon³⁷⁹. Cela s'explique par le fait qu'il s'agit d'un système nouveau, dont les enjeux de sécurité par rapport au risque d'électrocution sont plus importants qu'avec un trolley placé à au moins trois mètres de hauteur. Ces enjeux sont probablement renforcés par les controverses qui ont lieu au même moment à Paris, dans un contexte bien plus conflictuel qu'à Lyon sur l'interdiction du trolley et, de manière plus générale, les infrastructures de tramways³⁸⁰.

Ces péripéties relatives à la diffusion du fil aérien se retrouvent dans plusieurs grandes villes françaises, ce qui ne l'empêche pas de devenir la technique quasi-exclusive du tramway en France, à l'imitation des États-Unis, à partir de 1894. Cette prépondérance est due au fait qu'il s'agit du système le moins cher du point de vue des coûts d'établissement, le plus fiable et le moins dangereux pour les autres usagers de la rue, évitant tout risque d'électrocution ou d'explosion. Les arguments esthétiques mobilisés contre le fil aérien à Lyon se retrouvent à la même période à Paris, dont la plupart des rues centrales qui accueillent un tramway sont pourvues d'un système à caniveau central : en 1903, le rapporteur de la commission chargée de l'électrification des tramways souligne la nécessité de « maintenir intact le souci de l'esthétique de nos voies. Leur beauté est la caractéristique de Paris »³⁸¹. Mais, contrairement à Lyon, l'opposition est bien moins souple et les autorités parisiennes obtiennent une large diffusion du système à caniveau central dans les rues du centre-ville³⁸². On peut observer que les arguments mobilisés contre le fil aérien sont les mêmes mais que la municipalité lyonnaise est davantage dans la recherche d'un compromis, ce qui s'explique probablement par le fait que le tramway soit le seul transport de masse à Lyon (alors que Paris voit son métro ouvert en 1900) et que les fortes attentes de la population vis-à-vis de l'amélioration du service sur les lignes centrales imposent aux pouvoirs publics une prise de décision rapide.

Ces conflits des premiers temps du tramway sont donc peu durables, ils apparaissent circonscrits à des lieux peu nombreux et essentiellement portés à l'échelle de la rue. Ils n'ont qu'une faible influence sur l'aménagement des rues, à l'exception du cas particulier de la rue de la République et de ses alentours. Ils prennent une autre dimension lorsque les réseaux, les compagnies et les dispositifs techniques adoptés se diversifient, à partir des années 1890.

³⁷⁸ AML 923 WP 94, P.V. du CM du 17 avril 1896.

³⁷⁹ ADR 104 W 922, Rapport de l'ingénieur ordinaire du Service du Contrôle, 18 juin 1898.

³⁸⁰ A. Faure, « Les invasions barbares ou le tramway criminel (Paris, 1872-1914) », art cit, p. 104.

³⁸¹ D. Larroque, *art cit*, p. 141-142.

³⁸² *Ibid.*, p. 143.

1.2. Années 1900-1920 : une affirmation progressive du tramway dans le territoire

Les premiers tramways semblent s'intégrer facilement à Lyon, comme dans la plupart des grandes villes françaises, car ils sont demandés par les habitants³⁸³. Face au succès de ce mode, deux nouvelles compagnies se lancent dès la fin des années 1880. Les rues étudiées montrent que l'implantation du tramway dans le paysage urbain se fait par des adaptations aux configurations locales, y compris face aux revendications des habitants ou des pouvoirs publics. Cette seconde phase d'implantation provoque davantage de conflits d'usage car certaines lignes s'installent sur des voies encore incomplètement équipées.

Tenir compte des rues : des demandes croissantes d'adaptation des infrastructures de tramways

Le succès des premiers tramways et les demandes d'ouverture de nouvelles lignes de la part des compagnies ou de populations non encore desservies affluent sur les bureaux des services de voirie. Plusieurs projets de prolongement des dix premières lignes vers des quartiers périphériques ou des communes de banlieue sont rapidement concrétisés et de nouvelles lignes sont ouvertes dès 1887. À ces extensions correspond l'éclosion de nouvelles compagnies qui n'adoptent pas les systèmes techniques choisis par la compagnie OTL pour le premier réseau. Cela diversifie le paysage des tramways lyonnais et pose de nouveaux problèmes matériels.

Le réseau initial semble peu touché par cette nouvelle donne du point de vue des infrastructures : seules quelques adaptations sont demandées par les autorités dans les années 1900, principalement pour des raisons de sécurité relatives aux arrêts. Une fois encore, c'est un changement dans l'exploitation des lignes qui motive ces sollicitations : l'électrification des lignes s'accompagne de la définition d'arrêts fixes, l'arrêt à la demande n'étant plus compatible avec l'exploitation intensive et rapide permise par la traction électrique. En 1908, le Conseil municipal demande ainsi 18 déplacements d'arrêts qu'il juge dangereux car trop proches d'intersections très fréquentées par la circulation générale de véhicules et piétons. Satisfaction est donnée à toutes ces demandes, également approuvées par le Service du Contrôle³⁸⁴. Hormis ces quelques modifications, les adaptations d'infrastructures sont demandées par les compagnies, dans l'intérêt de l'exploitation ou pour l'ouverture de nouvelles lignes.

Les réseaux de tramways s'étendent rapidement à partir de la fin des années 1880 (Figure 14), avec une diversification des systèmes techniques pour adapter ce mode de transport aux configurations diverses des rues lyonnaises. Par rapport au réseau des années 1880, les premières lignes de la compagnie OTL, figurées ici en rouge (n°1 à 10), se sont étendues vers les communes de banlieue, en parallèle de la création de nouvelles lignes par d'autres compagnies, représentées en bleu. Les lignes n°11 à 22 et 31 à 33 sont des lignes nouvelles créées dans cette même logique entre 1889 et 1911, dont certaines reprennent le tracé de lignes d'omnibus préexistantes. Les lignes n°23 à 28 sont celles de l'ancienne CLT et les lignes 29-30 de la FOL, rachetées par la compagnie OTL entre 1906 et 1911.

³⁸³ Voir par exemple Hisao Kokubu, « Le tramway et la formation des Comités d'intérêt de quartier à Marseille », *Histoire urbaine*, 2016, n° 45, p. 107-108.

³⁸⁴ ADR S 1758, Rapport de l'ingénieur ordinaire du Service du Contrôle (SOPC), 29 mai 1908.

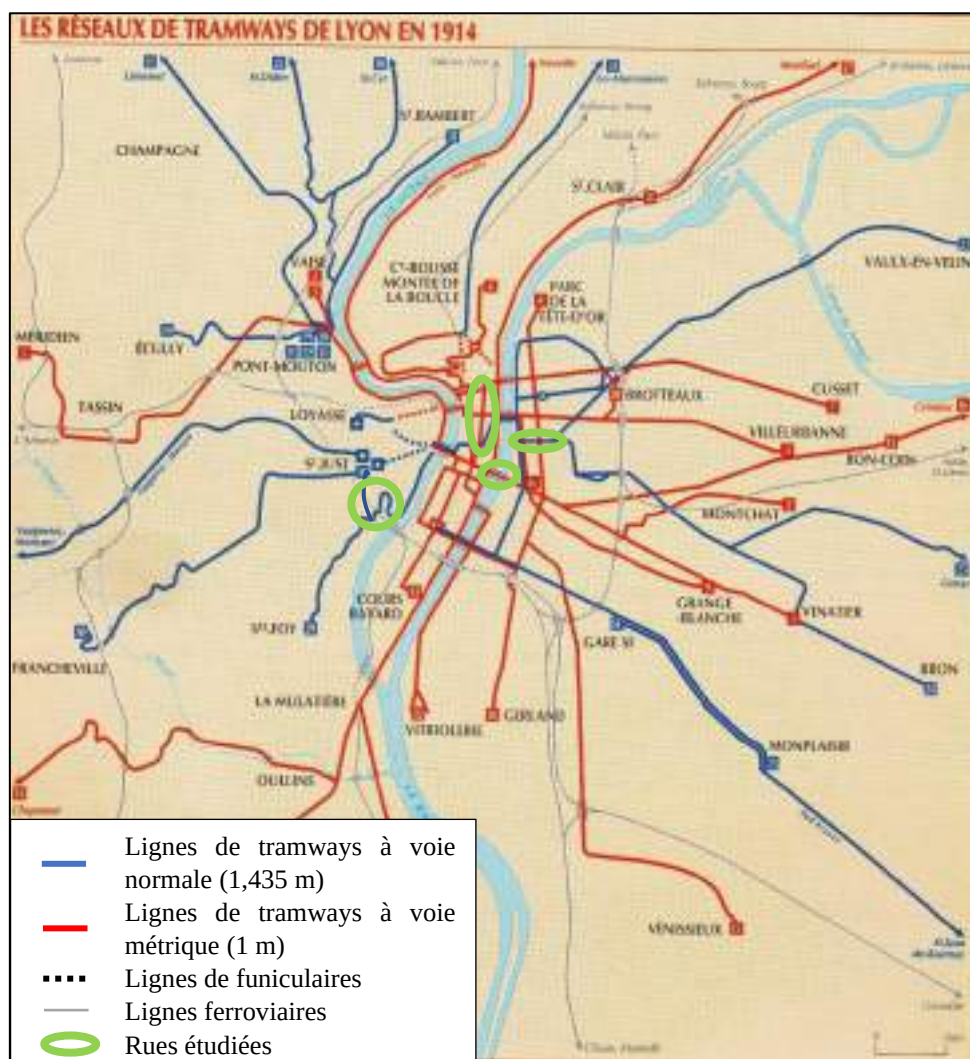


Figure 14 : Plan du réseau de tramways de Lyon en 1914³⁸⁵ (avec ajouts de l'auteur).

Comme nous avons pu le voir sur le tableau précédent (Tableau 3), aucune des quatre rues de notre corpus n'est aménagée avec les mêmes dispositifs dédiés au tramway. Cela montre une certaine souplesse des systèmes techniques dans cette période d'expérimentation, mais aussi l'importance des caractéristiques morphologiques du réseau viaire hérité dans les choix d'implantation. Ainsi, la rue de la République et le pont de la Guillotière adoptent une double voie de tramways à dimension normale (largeur de 1,435 m entre les voies) par le choix de la compagnie OTL d'en faire des axes majeurs du réseau qui accueillent plusieurs lignes de tramways. Ce n'est pas le cas de la montée de Choulans et de la rue Bugeaud, rues moins larges et moins fréquentées, qui sont pourvues d'un tramway par des compagnies nouvellement créées (respectivement la Compagnie Lyonnaise des Tramways et la compagnie Fourvière-Ouest-Lyonnais) qui doivent faire face à de fortes contraintes morphologiques dans ces rues. Cela les conduit à adopter des systèmes techniques originaux et adaptés au contexte. Au même moment, on observe des travaux de modernisation de ces deux voies périphériques (tant en termes de localisation que de place dans le réseau viaire lyonnais) qui montrent que ces voies sont aménagées pour le tramway, au contraire des deux rues centrales précédemment citées.

La montée de Choulans est un environnement peu favorable à l'établissement de voies de tramways, par sa forte déclivité (pentes à 7 %), sa succession de virages en épingle, sa largeur

³⁸⁵ J. Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, op. cit., p. 22.

irrégulière et souvent faible (6 mètres par endroits) ainsi que son revêtement en empierrement. Pourtant, elle est une des voies d'accès les plus praticables au plateau de Saint-Just et la seule voie permettant de relier le centre de Lyon et la commune de banlieue de Sainte-Foy située au sud-ouest. C'est de cette dernière commune que vient l'initiative de créer une ligne passant par la montée de Choulans, concédée par le Conseil municipal le 6 décembre 1898 à la Société anonyme du Tramway de Lyon à Sainte-Foy, à l'issue d'une enquête publique qui ne comporte aucune observation sur des questions d'infrastructures. Le tronçon empruntant la montée de Choulans sert aussi à la ligne reliant Lyon à Francheville, autre commune périphérique de l'Ouest lyonnais, concédée la même année³⁸⁶. Les spécificités techniques de cette ligne sur la montée de Choulans illustrent l'adaptation aux conditions matérielles de la voie : la traction électrique par fil aérien est adoptée dès le départ pour fournir suffisamment de puissance face à la pente, la faible largeur de la chaussée conduit à aménager une voie unique sur le côté droit et non dans l'axe de la chaussée, un écartement dit « étroit » d'un mètre est adopté et l'espace des rails est pavé par les soins de la compagnie, le reste de la voie restant en empierrement. Il est intéressant de noter qu'une attention particulière est accordée à l'insertion paysagère de cette ligne par les ingénieurs qui rédigent un mémoire à destination des autorités publiques en 1897. Ils proposent de classiques poteaux en métal pour le fil aérien, sauf sur la montée de Choulans où des poteaux en bois sont privilégiés « afin de mieux s'harmoniser avec les plantations disposées tout le long »³⁸⁷ de cette montée alors peu densément bâtie. Sans doute les ingénieurs veulent-ils éviter des controverses sur l'esthétique des infrastructures de leur ligne, moins d'un an après les débats de 1896 autour du fil aérien et de l'électrification des lignes du centre.

Ces spécificités plutôt lourdes en termes d'investissement dans les infrastructures expliquent sans doute le retard entre le premier projet de ligne envisagé en 1891 et sa mise en service définitive en 1898. Par la suite, la compagnie Fourvière-Ouest-Lyonnais (FOL), qui exploite aussi les deux funiculaires allant de Saint-Jean à Saint-Just et Fourvière, rachète la ligne de Sainte-Foy en 1900. Ces lignes correspondent aux lignes 29 et 30 sur la Figure 14, numérotation définie par la compagnie OTL après son rachat de la compagnie FOL en 1911, dernière étape vers l'unification du réseau de tramways sous la seule bannière OTL, qui rachète toutes les autres compagnies entre 1906 et 1911³⁸⁸. Ces adaptations trouvent leurs limites car ces lignes sont rapidement dépassées par leur succès : une première pétition d'habitants réclame des départs plus fréquents en 1906³⁸⁹, doléance renouvelée en 1912 et assortie d'une demande d'utilisation de voitures plus spacieuses ou de remorques, ce que le gabarit des voies et l'absence de garage aux terminus rend impossible selon la compagnie³⁹⁰.

La rue Bugeaud est aussi concernée par ces problématiques d'adaptation de lignes de tramways à des contextes viaires peu favorables. Elle accueille un tramway à voie unique en 1897 pour relier la place des Cordeliers à Villeurbanne (banlieue est de Lyon), non sans des adaptations techniques importantes dues à sa faible largeur et sa forte densité de population. D'autre part, elle est la seule ligne de tramway à Lyon à être implantée sur une chaussée en cailloux roulés, revêtement moins stable et moins résistant à la circulation que le pavage en pavés d'échantillon. Là encore, l'établissement de la ligne fait l'objet d'un retard de réalisation dû aux aspects techniques. La première pétition évoquée dans les archives pour réclamer cette ligne date du 25 février 1890, elle est renouvelée le 1^{er} mars 1891 avec plus d'un millier de

³⁸⁶ AML 923 WP 43/3, État récapitulatif des lignes de la compagnie OTL, sd (vers 1920).

³⁸⁷ ADR S 3544, Mémoire du projet de ligne St-Just St-Foy, 24 avril 1897.

³⁸⁸ J. Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, op. cit., p. 19.

³⁸⁹ AML 923 WP 104, Rapport de l'ingénieur du service du contrôle, 2 août 1906.

³⁹⁰ AML 923 WP 104, Lettre du directeur de la compagnie OTL à l'ingénieur en chef du SMV, 8 novembre 1912.

signatures dont 186 émanent de riverains de la rue Bugeaud³⁹¹. Une opposition se fait jour en 1891 chez les ingénieurs du Service de la Voie publique dépendant du SMV, qui jugent inutile et peu rentable cette ligne qui est strictement parallèle et n'est située qu'à 300 mètres de la ligne 7, la plus fréquentée de la ville³⁹². Le service du contrôle dépendant du SOPC étant souverain, la Déclaration d'Utilité publique est octroyée en 1897 pour un tramway mécanique à vapeur mais les premiers essais ne semblent pas concluants. Cela conduit la Compagnie Lyonnaise de Tramways (CLT) concessionnaire de la ligne à projeter un système de traction électrique mixte à accumulateurs dans la partie centrale de la ligne et à fil aérien dans la partie périphérique en 1899³⁹³. Ces deux systèmes de traction originaux montrent que le débat sur le fil aérien a laissé des traces, puisque son absence est le principal argument mobilisé par la compagnie, avec le soutien de la Chambre de Commerce et d'Industrie, qui parle d'un « grand pas fait dans la voie du progrès », alors qu'elle dénonçait l'inutilité de cette ligne quelques années auparavant³⁹⁴. Ce mode de traction innovant ne semble pourtant pas donner satisfaction, puisque la CLT choisit finalement le classique fil aérien sur tout le parcours. La faible largeur de la chaussée de la rue Bugeaud impose le choix d'une voie unique sur tout le parcours avec deux « garages d'évitement », petite portion en double voie permettant aux tramways des deux sens de se croiser. L'un est implanté sur la portion où la rue est la plus large, l'autre tire profit des dispositions de la place Edgar Quinet pour établir une voie de chaque côté de la place.

Dans ces deux cas, les compagnies de tramways ont dû compenser par des solutions techniques originales les contraintes de ces voies peu favorables à l'installation d'infrastructures de tramways. Cela s'observe pour plusieurs lignes établies à partir des années 1890 à Lyon. Ces adaptations sont motrices de travaux de modernisation qui permettent d'améliorer la circulation générale. Concernant la montée de Choulans, le Service vicinal accepte de compléter le pavage des voies jusqu'au trottoir pour garantir la continuité du revêtement³⁹⁵, ce qui permet d'avoir une largeur pavée de près de 2,70 m sur toute la voie. Cette partie de voie pavée pour le tramway devient un passage privilégié pour les véhicules ordinaires, car plus confortable que l'empierrement du reste de la chaussée. Sur la rue Bugeaud, l'arrivée du tramway a contribué à accélérer les travaux de construction d'un égout (décidés et terminés en 1897 pour précéder l'établissement des voies³⁹⁶) et l'approbation des alignements, peut-être en prévision d'un doublement des voies une fois la rue élargie à 18 mètres³⁹⁷. Par contre, cela ne semble pas avoir eu d'incidence sur les travaux de pavage, qui n'ont pas été accélérés par la présence du tramway. Celui-ci semble circuler sans difficulté sur la chaussée en cailloux roulés de cette rue : la compagnie OTL ne fait aucune réclamation concernant ce revêtement et les riverains n'évoquent pas le tramway comme argument dans leurs demandes de pavage.

L'installation de tramways dans des contextes viaires peu favorables amène aussi des conflits avec les riverains dans les rues peu larges, qui se soldent souvent par des compromis entre amélioration de l'exploitation et doléances des habitants. Ainsi, la rue Bugeaud fait l'objet d'une plainte de riverains lorsque la largeur insuffisante de la rue conduit à la décision de réduire les trottoirs pour respecter les dispositions réglementaires qui imposent de laisser 2,60 mètres de chaussée entre les voies et le trottoir pour permettre la circulation et le

³⁹¹ ADR 104 W 543, Pétition au Conseil municipal de Lyon, 1er mars 1891.

³⁹² AML 923 WP 100, Rapport de l'ingénieur du SMV sur le projet de ligne Cordeliers-Cusset, 4 mars 1891.

³⁹³ AN 19890432/53, Lettre du ministère des Travaux publics à M. Colombet (riverain qui demande des renseignements sur les retards de mise en œuvre de cette ligne), 31 juillet 1899.

³⁹⁴ ADR 104 W 535, Délibération de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, 15 décembre 1898.

³⁹⁵ AML 330 WP 56, Rapport de l'agent-voyer d'arrondissement du Service vicinal du Rhône, 19 août 1892.

³⁹⁶ AML 925 WP 204, P.V. du Conseil municipal du 9 mars 1897.

³⁹⁷ AML 923 WP 245, Plan des alignements de la rue Bugeaud, 5 février 1909.

stationnement des voitures. Cela se produit dès la construction de la ligne en 1897-1898³⁹⁸ et lorsque la compagnie OTL veut ajouter des voies d'évitement pour améliorer l'exploitation en voie unique en 1908-1909³⁹⁹. Dans les deux cas, des compromis sont trouvés pour satisfaire les riverains tout en maintenant l'aménagement de ces infrastructures : les trottoirs sont préservés, au prix de la suppression de la faculté de stationnement sur un côté de la chaussée avec l'accord des quelques propriétaires concernés. Le second conflit, en 1908-1909, montre la complexité de la prise en compte des attentes des usagers et des habitants par les différents services à l'œuvre. À la différence du moment d'établissement de la ligne où les revendications sont exprimées en amont du projet, les riverains protestent auprès de la municipalité alors que les travaux sont terminés, par une pétition non conservée aux archives mais décrite dans plusieurs rapports d'ingénieurs des services de voirie. Face à la pétition transmise par les services municipaux au Service du Contrôle, son ingénieur M. Fabrègue met en avant le strict respect des dispositions réglementaires (faculté de stationnement préservée des deux côtés, trottoirs réduits à une largeur supérieure à la dimension réglementaire d'1,10 m) et la volonté de ne pas supprimer le stationnement des voitures particulières pour éviter les protestations des « propriétaires, commerçants et industriels habitant les immeubles riverains »⁴⁰⁰. La compagnie OTL réagit en mobilisant les mêmes arguments et en déclinant toute responsabilité en cas de réclamations ou d'accidents si ces dispositions sont modifiées⁴⁰¹. Quelques jours après, dans un nouveau rapport, l'ingénieur du Service du contrôle prend en compte les doléances municipales en reconnaissant la largeur insuffisante du trottoir réduit et en proposant quatre solutions à ce conflit (voir le croquis dressé en Annexe 13)⁴⁰². La solution choisie consiste à rétablir le trottoir réduit et à déplacer les voies du côté Nord quitte à supprimer le stationnement sur ce côté. Rapidement mis à exécution, ce compromis semble satisfaire toutes les parties en présence, en l'absence de protestation par la suite.

Ces conflits autour des voies d'évitement se produisent aussi à la même période sur la montée de Choulans, voie beaucoup moins peuplée dont les riverains sont des établissements scolaires et/ou religieux. Leurs bâtiments sont souvent éloignés de la rue et séparés par des parcs et jardins privés sur la majeure partie du parcours. Le conflit est moins vif car les riverains ne se mobilisent pas directement contre des infrastructures de tramways mais les évitements posent aussi question dans les enquêtes publiques. En témoignent les réclamations émises lors de l'enquête sur le maintien du tronçon Tilsitt-Choulans de la ligne de Sainte-Foy en 1906. L'une de ces protestations (sur trois reçues) prône la suppression des « voies d'évitement inutiles » à trois endroits et le report du premier croisement avant Choulans « car il encombre la montée ». Cette mise en cause de toutes les voies de croisement de cette ligne sur la commune de Lyon au nom de leur encombrement est révélatrice des tensions autour de ce type d'infrastructures pourtant indispensables à l'intensification de l'exploitation souvent réclamée par les usagers. Ici, cette demande n'est pas jugée légitime par l'ingénieur du service du contrôle, qui explique que ces croisements ont été établis en accord avec son service pour minimiser les risques d'accident et la gêne pour la circulation⁴⁰³. Son rapport montre cependant que la réclamation est prise au sérieux, probablement à cause des précédents conflictuels sur les voies d'évitement des lignes à voie unique.

³⁹⁸ ADR 104 W 531, Rapport de l'ingénieur ordinaire du Service du Contrôle, 3 janvier 1898.

³⁹⁹ AML 923 WP 100, Rapport de l'ingénieur du Service du Contrôle, 12 août 1909.

⁴⁰⁰ AML 923 WP 100, Rapport de l'ingénieur du Service du Contrôle, 2 août 1909.

⁴⁰¹ AML 923 WP 100, Lettre du directeur de la compagnie OTL à l'ingénieur en chef du SOPC, 7 août 1909.

⁴⁰² AML 923 WP 100, Rapport de l'ingénieur du Service du Contrôle, 12 août 1909.

⁴⁰³ AML 923 WP 104, Rapport de l'ingénieur du Service du Contrôle Fabrègue, 2 août 1906.

L'établissement de ces nouvelles dessertes dans des rues peu accueillantes pour les tramways s'explique par plusieurs facteurs. D'une part, la municipalité veille à éviter la concentration de lignes de tramways dans les voies les plus fréquentées par la circulation générale, notamment en interdisant systématiquement le passage de plusieurs lignes sur une même voie, sauf sur les ponts ou sur les grandes artères suffisamment larges. En revanche, elle encourage la multiplication des lignes dans des rues différentes, peut-être pour une question d'augmentation des recettes des droits de voirie. Le SOPC semble s'accorder sur cette position. D'autre part, la variété de systèmes techniques et la concurrence entre les compagnies interdisent souvent de faire passer des voies de compagnies différentes dans la même rue. Cela conduit à un réseau très dense composé parfois de lignes de même direction, qui empruntent des rues parallèles et proches (Figure 14). Cette grande diversité géographique et technique des réseaux de tramways lyonnais perdure après le rachat de toutes les compagnies par OTL, qui reprend aussi les véhicules et infrastructures des compagnies rachetées. Ce mouvement de diversification puis de concentration des compagnies de tramways au cours des années 1910-1920 n'est pas propre à la ville de Lyon, à l'image du cas parisien⁴⁰⁴. De manière plus générale, cette dynamique se retrouve souvent dans l'implantation de réseaux techniques innovants dans les villes occidentales contemporaines⁴⁰⁵. Elle a pour conséquence principale d'avoir affiné le maillage des lignes de tramways et permis la modernisation de certaines voies périphériques.

Ce réseau, qui semble unifié et cohérent en 1914, est en fait le résultat de deux décennies de conflits entre compagnies de tramways qui prennent les infrastructures de voirie pour enjeu. Cette concurrence conduit les compagnies à affirmer leur présence dans l'espace viaire par des infrastructures de plus en plus visibles, ce qui provoque des conflits avec les autorités.

À la conquête de la rue : l'affirmation des infrastructures de tramways, de la voirie aux arènes politiques

Les compagnies de tramways veillent à affirmer leur présence dans l'espace viaire par leurs dispositifs matériels, de manière progressive en raison de l'encombrement croissant du paysage de la rue : des doubléments de voie sont demandés par les compagnies, l'électrification des réseaux à partir des années 1890 ajoute les fils aériens, leurs supports, aiguillages et armoires électriques sans opposition notable, hormis rue de la République. Les compagnies obtiennent souvent gain de cause de la part de l'administration préfectorale, au nom de la commodité de l'exploitation, ce qui montre une différence de doctrine avec des services municipaux plus prudents qui préfèrent multiplier les rues à voie unique plutôt que doubler les voies existantes et regardent avec méfiance les demandes d'installation de mobilier urbain aux arrêts pour les rues et places très fréquentées.

Dès les années 1880, les compagnies de tramways demandent au préfet l'autorisation d'établir une double voie dans plusieurs rues qui en étaient privées par décision du SMV. C'est le cas de la rue Puits-Gaillot, qui accueille la ligne de tramways la plus fréquentée de la ville au débouché Nord de la rue de la République. Pour appuyer leur demande, les ingénieurs de la compagnie OTL retournent les arguments classiques mobilisés par les ingénieurs municipaux contre l'implantation de nouvelles voies de tramways. Selon les premiers, une double voie rue Puits-Gaillot réduirait considérablement les encombrements (causés par l'attente du tramway

⁴⁰⁴ D. Larroque, *art cit.*

⁴⁰⁵ Denis Bocquet et Samuel Fettah, *Réseaux techniques et conflits de pouvoir : les dynamiques historiques des villes contemporaines*, Rome, École française de Rome, 2007.

venant en face et le croisement sur les voies de garage établies dans cette rue) et les « nombreuses réclamations qui surgissent chaque jour » de la part d'usagers contre cet état de fait, sans donner de précision sur le nombre et les auteurs de ces réclamations⁴⁰⁶. L'autorisation d'établir une double voie est parfois accordée dans des portions de rues peu larges comme la rue Bugeaud (Figure 15). Ici, une portion réduite de la rue accueille une double voie qui sert de garage pour tenter de pallier les désavantages de la voie unique.



Figure 15 : La rue Bugeaud vers 1910 (carte postale, Musée Gadagne, non cotée).

Par ailleurs, des réflexions sont initiées au sujet d'éléments non indispensables à l'exploitation mais utiles aux usagers, comme le mobilier urbain servant à l'achat des billets ou à l'attente des voyageurs, ou encore la signalisation des lignes et des arrêts. Dans ces discussions, la municipalité semble adopter une position relativement passive et défensive, puisqu'elle se contente de transmettre des demandes et de valider ou non les emplacements et les modèles d'infrastructures proposés par les compagnies.

Les compagnies de tramway insistent par exemple pour implanter des kiosques pour vendre les billets et renseigner les voyageurs sur les principales rues et places de la ville dès les années 1880, alors que la municipalité tente de modérer leur diffusion au nom de leur encombrement. En matière de mobilier urbain, la municipalité veille surtout à ce qu'il n'empiète pas sur les espaces de circulation des piétons et véhicules, sans volonté d'adaptation des espaces concernés à ces infrastructures. Ainsi, l'établissement de « bureaux d'attente et de correspondance » se fait sur des places centrales comme la place Bellecour et la place de la Comédie, aux extrémités de la rue de la République. En revanche, sur la place de la République, l'établissement d'un bureau est refusé en 1881 car considéré comme « un embarras de la voie publique » sur un trottoir déjà encombré⁴⁰⁷, mais qui aurait pu être élargi tant la chaussée est large à cet endroit. L'action municipale en la matière semble devenir de plus en plus restrictive : sur les 27 kiosques établis par OTL en 1881 aux terminus des lignes et à quelques points intermédiaires, le Conseil municipal en fait enlever trois en novembre 1882, au grand dam de la compagnie⁴⁰⁸. Cette dernière n'a aucun moyen de contester ou de solliciter l'arbitrage du service du contrôle, puisque les locaux pour l'attente des voyageurs ne sont pas compris dans le

⁴⁰⁶ ADR 104 W 922, Lettre du directeur de la compagnie OTL au préfet, 4 septembre 1882.

⁴⁰⁷ AML 923 WP 121, Rapport du commissaire principal, 20 janvier 1881.

⁴⁰⁸ AML 945 W P71, Lettre du président d'OTL à l'ingénieur en chef du SMV, 9 décembre 1887.

cahier des charges national des lignes de tramways. L'administration municipale, seule décisionnaire pour ces infrastructures, veille à en limiter les emplacements, même dans le contexte d'éclosion du nombre de lignes et de compagnies à partir des années 1890 : en 1904, seules 21 rues lyonnaises comportent des kiosques des quatre compagnies alors en activité, dont certaines admettent des installations de plusieurs d'entre elles⁴⁰⁹.

Parmi les efforts des pouvoirs publics pour tenter de réguler la place du tramway dans le paysage des rues, on peut aussi relever une action sur l'environnement sonore entre 1899 et 1908, à travers un débat au sujet du dispositif d'avertissement du tramway. La corne d'appel est jugée trop bruyante et inefficace par les ingénieurs des services de voirie, en raison des nombreux tramways qui sillonnent désormais les rues. Plusieurs essais d'un timbre avertisseur moins puissant sont entrepris sur les lignes urbaines à la demande des autorités. Un premier est tenté en 1899, mais la compagnie OTL conclut à son inefficacité car ce dispositif n'arrive pas à « obliger les voituriers à sortir des voies de tramways qu'ils empruntent systématiquement » par l'insuffisance de puissance du son. La lettre montre aussi que la compagnie est consciente de la gêne ressentie par les habitants des rues empruntées par des tramways, mais la justification par les nécessités de circulation est présentée comme irréfutable⁴¹⁰. L'affaire est relancée en 1907, avec un nouvel essai de timbre demandé par le préfet. Il s'avère concluant, à la grande satisfaction du Syndicat d'Initiative associé à cette campagne, qui proclame dans sa revue *Lyon-Touriste* : « Lyon aura cessé d'être la ville cornante ! »⁴¹¹. Cette affaire montre que l'intégration du tramway en ville ne se fait pas sans heurts, comme l'absence de protestation d'habitants et commerçants à l'échelle de la ville semblait le montrer. Ces populations n'ont pas intérêt à rejeter en bloc un mode de transport qui a transformé les déplacements intra-urbains, mais elles ne sont pas insensibles à ses nuisances. Les usagers des transports semblent éloignés de ces débats, ce qui est en partie un effet des sources disponibles. Leurs demandes sont exprimées par les moyens classiques observables pour les travaux de voirie : des lettres individuelles envoyées à la municipalité ou à la compagnie OTL, ou des pétitions collectives d'habitants transmises par les CIL et/ou les membres du Conseil municipal. La plupart des pétitions conservées dans les fonds de la compagnie OTL ou de la commission des tramways concernent les horaires et les tarifs et celles qui sont relayées par les conseillers municipaux n'ont pas été conservées. Par ailleurs, les usagers des transports en commun n'ont pas d'association à l'échelle de la ville pour porter leurs doléances. Cependant, les interventions de conseillers municipaux et quelques échos dans la presse montrent que les populations ne sont pas restées inactives, notamment sur les questions relatives à la desserte (horaires, tarifs) et sur des problèmes ponctuels d'aménagement des infrastructures comme la position et la signalisation des arrêts.

Les infrastructures indiquant les arrêts sont alors modestes et identiques sur toutes les lignes : de simples plaques indiquant les stations sont fixées aux poteaux ou aux candélabres publics en face de l'arrêt, afin d'éviter au maximum l'encombrement des trottoirs⁴¹². Ainsi, les débats sur la signalisation des lignes et des arrêts sont initiés par des demandes de conseillers municipaux, comme celle de M. Nové-Josserand, qui expose dans la séance du 12 avril 1910 que de nombreuses personnes se trompent de direction dans la rue de la République par manque d'indications sur les voitures et aux arrêts⁴¹³. Cela s'inscrit dans une période de réflexion sur les infrastructures des arrêts, pour répondre aux problèmes de manque de lisibilité et d'organisation de l'attente. Ainsi, en 1912, une nouvelle demande du Conseil municipal à la compagnie OTL

⁴⁰⁹ AML 923 WP 110, Lettre de l'ingénieur en chef du SMV au maire de Munich, 5 juillet 1904.

⁴¹⁰ AML 923 WP 94, Lettre du directeur de la compagnie OTL à l'ingénieur en chef du SMV, 1^{er} septembre 1899.

⁴¹¹ ADR PER 1780/1, Revue *Lyon-Touriste*, décembre 1907, p. 3.

⁴¹² AML 923 WP 100, Arrêté préfectoral d'approbation des arrêts de la ligne Cordeliers-Cusset, 29 juin 1900.

⁴¹³ AML 945 WP 71, P.V. du Conseil municipal du 12 avril 1910.

conduit à réfléchir à l'emplacement et à l'éclairage des arrêts : leur lisibilité est jugée mauvaise le jour, car les plaques placées parallèlement à la chaussée ne seraient visibles que de près, et nulle la nuit faute d'éclairage. La compagnie répond qu'elle ne peut pas éclairer les arrêts car cela nécessiterait une lourde dépense énergétique (implanter et éclairer au moins cinq lampes à chaque arrêt) et refuse de modifier la position des plaques « choisie après de nombreux essais », car les plaques « en saillie sur l'alignement sont arrachées par les voitures de foin ». La compagnie accepte cependant le principe d'un essai de coloration des globes d'éclairage public en rouge ou bleu pour marquer les arrêts⁴¹⁴. Cet essai se révèle peu concluant car la teinte fait perdre une grande partie de la luminosité des lampadaires publics et ces lampes sont jugées trop hautes par les ingénieurs du SMV pour attirer l'attention des usagers. Ces discussions sur les arrêts montrent que les compagnies de tramway sont peu enclines à investir dans des infrastructures plus lourdes pour marquer davantage les arrêts de tramways. Au contraire, elles cherchent à investir *a minima* sur ces dispositifs. Cela est probablement dû au fait qu'ils ne participent pas directement à la rentabilité de l'exploitation mais seulement au confort de l'utilisateur. La municipalité, récipiendaire de nombreuses lettres à ce sujet (d'après les conseillers municipaux, qui s'en réclament, sans qu'il soit possible de les dénombrer), semble s'en préoccuper davantage que les compagnies. Cela est d'autant plus vrai à partir des années 1920, lorsque la compagnie OTL demande à supprimer des arrêts pour faire des économies de personnel en réduisant la durée des parcours, au grand dam de l'administration municipale⁴¹⁵.

L'affirmation rapide du tramway dans la ville de Lyon s'accompagne aussi d'une évolution vers une situation plus conflictuelle entre les compagnies et les pouvoirs publics, due notamment aux conséquences de la rigidification et du vieillissement des infrastructures de tramway. Dès les années 1880, les ingénieurs des services de voirie pointent une usure accélérée des revêtements par le tramway, alors même que l'installation des rails avait amené un renouvellement du pavage dans certaines rues concernées. Ainsi, dès 1883, les ingénieurs du SOPC mettent en demeure la compagnie OTL de remettre en état le pavage sur les portions de la route nationale 6 empruntées par des tramways dans la zone qui lui incombe, quatre ans après une campagne de grosses réparations terminées en 1879. L'ingénieur constate que des travaux ont été faits par la compagnie, mais qu'« il faudra toutefois encore un certain temps pour faire disparaître toutes les imperfections »⁴¹⁶. Cette situation se retrouve pour de nombreuses rues lyonnaises qui accueillent des tramways, dont nos quatre cas. Les travaux pour pallier cette usure accélérée du pavage par les tramways sont compliqués par la concurrence entre compagnies avant 1911, notamment dans les rues où leurs rails coexistent. Il en est ainsi sur le pont Lafayette, muni d'une double voie avec trois rails, pour permettre la circulation des tramways des compagnies OTL et CLT dont les écartements sont différents. En 1896, le président de la compagnie OTL tente d'utiliser cette situation pour s'opposer à la création d'une nouvelle ligne par la compagnie concurrente qui emprunterait ce pont. Il écrit à l'ingénieur en chef du Service du Contrôle pour se plaindre de « la déformation anormale du pavage, causées, sans aucun doute, par le passage réitéré de charges roulantes possédant une masse importante et une vitesse relativement élevée » : il désigne ainsi les « trains » de la compagnie CLT, qui en a augmenté le nombre, par rapport aux tramways à chevaux de la compagnie OTL qu'il considère comme plus légers et usant moins le pavage. Il demande de répartir les travaux d'entretien entre les compagnies en fonction des dommages causés par les véhicules (et non

⁴¹⁴ AML 933 WP 84, P.V. de la Commission des Tramways, 26 décembre 1912.

⁴¹⁵ AML 923 WP 102, Rapport de l'ingénieur ordinaire du Service du Contrôle, 18 novembre 1921.

⁴¹⁶ ADR S 1918, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC Delocre sur l'état des chaussées des routes nationales, août 1883.

plus à parts égales comme depuis la construction des rails en 1889) et évoque une « impossibilité matérielle » de faire circuler autant de lignes sur ce pont (deux lignes OTL et trois lignes CLT), dans la perspective du remplacement des tramways à chevaux par des tramways électriques⁴¹⁷. L'ingénieur en chef du service du Contrôle réfute cette impossibilité technique et propose, comme solution de compromis, de conserver les dispositions prévues, sauf « si pendant une période d'un an à dater de l'ouverture à l'exploitation, les accidents se renouvelaient trop souvent », auquel cas la compagnie CLT devrait reporter le terminus de sa nouvelle ligne à l'entrée Est du pont Lafayette pour éviter sa traversée⁴¹⁸. Le Décret d'Utilité publique pour la nouvelle ligne CLT est accordé le 31 août 1896 et jamais remis en cause par la suite. Cet exemple montre l'instrumentalisation des infrastructures des tramways dans le cadre d'une concurrence entre les compagnies qui connaît un paroxysme dans les années 1900, avant le rachat des autres compagnies de tramways par OTL.

Cette conflictualité est particulièrement forte entre l'administration municipale et la puissante compagnie OTL, surtout à partir de 1911 lorsque cette dernière se trouve dans une situation de monopole sur les tramways lyonnais après le rachat de toutes les autres compagnies. Alors que le Service du Contrôle dépendant du SOPC gère surtout les aspects techniques des « chemins de fer d'intérêt local » dont une grande partie est extra-urbain, le SMV et le Conseil municipal attendent des dessertes nouvelles pour accompagner l'urbanisation de Lyon vers l'Est, ainsi que des améliorations de tarifs et de confort des véhicules, dont certains ont plus de trente ans dans les années 1910. Ces demandes ne sont pas toujours réalisées par la compagnie OTL, qui objecte des questions de responsabilité et de coûts d'infrastructures à établir ou réparer. Une évolution est perceptible entre les années 1900-1910, où des compromis sont trouvés pour hâter les travaux de réfection dans l'intérêt de l'exploitation et les années 1920 où la situation semble bloquée. Dans ce contexte tendu entre OTL et la ville, les travaux de voirie sont des facteurs de conflit avec des enjeux de pouvoir sur le territoire de la rue. Par exemple, le conseiller municipal Claude Legouhy accuse la compagnie en 1921 de voler les pavés de la ville lors des chantiers de réfection des voies. Cette accusation, qui se révèle infondée, appuie une critique sur l'exécution du pavage autour des voies de tramways par des paveurs employés par OTL au lieu des paveurs municipaux. Le maire Herriot convient qu'il serait plus pertinent d'étendre le pavage en régie municipale au domaine entretenu par les compagnies de tramways, composé de l'entre-rail et d'une bande de 0,50 m à côté de chaque bord, selon le cahier des charges national défini pour les lignes de tramway en 1880. Dans les premiers temps du tramway, la compagnie OTL faisait faire les travaux par les paveurs municipaux et en réglait la facture auprès de la municipalité. Elle cesse de le faire à partir des années 1910, probablement pour ne plus dépendre des services municipaux et parce que l'étendue de son réseau peut justifier cette nouvelle activité. Une mise en régie du pavage dans et autour des voies nécessiterait un accord amiable avec la compagnie mais le maire reconnaît que « l'état actuel de nos relations avec la compagnie est tel qu'il ne permet pas de négocier amiablement »⁴¹⁹. Cette question fait donc l'objet d'un *statu quo*, qui perdure jusqu'aux années 1950.

Les autorités lyonnaises semblent tenir à ces négociations avec la compagnie OTL hors de la tutelle étatique réglementaire, puisqu'elles mettent en place une commission *ad hoc* dès 1908. L'évolution des objectifs et des membres de cette Commission des Tramways révèle la montée en puissance des tensions entre la compagnie OTL et la municipalité. Cette institution

⁴¹⁷ ADR 1490 W 24, Lettre du président du conseil d'administration de la compagnie OTL à l'ingénieur en chef du Service du Contrôle, 4 mars 1886.

⁴¹⁸ ADR 1490 W 24, Rapport de l'ingénieur en chef du Service du Contrôle, 28 mai 1896.

⁴¹⁹ AML 945 WP 53, P.V. du Conseil municipal du 5 septembre 1921.

a été créée sous l'impulsion du préfet pour « intervenir par voie de conciliation et si possible d'arbitrage officieux dans les différends existant entre la compagnie et son personnel »⁴²⁰. Composée de conseillers municipaux et généraux, d'ingénieurs du SMV et du Service du Contrôle, ainsi que de représentants de la Chambre syndicale des employés des tramways, cette instance se réunit à un rythme mensuel. Il est important de noter que cette commission ne concerne que la compagnie OTL : elle n'a pas encore le monopole des transports en commun en 1908 mais la municipalité semble considérer que tel est le cas. Cependant, les élus du Conseil municipal de Lyon semblent en attendre plus : cette commission devient rapidement le principal espace d'expression des doléances des usagers envoyées à la municipalité, comme le montrent les procès-verbaux de plusieurs séances conservées aux Archives municipales de Lyon. Les questions d'horaires et de tarifs sont majoritaires mais les demandes de création ou de modernisation d'infrastructures y sont aussi débattues⁴²¹. La composition restreinte de la commission (une dizaine de membres tout au plus) et le déroulement des séances semblent traduire un souci d'efficacité et de réactivité dans le traitement des demandes. Chaque dossier est attribué à un membre de la commission qui se charge d'en faire un bref rapport pour la séance suivante, ce qui permet l'examen de plus d'une dizaine d'affaires à chaque séance. Par ailleurs, le nombre de représentants est réduit : la Chambre de Commerce n'y compte aucun délégué alors qu'elle est amenée à donner son avis sur chaque projet de ligne de tramway dans les années 1890-1900, les comités de quartier ne s'expriment qu'à travers des pétitions sur des demandes ponctuelles et leur fédération, la Ligue lyonnaise, est considérée comme « sans mandat » et voit sa demande d'admission d'une délégation refusée en 1907⁴²².

Les objectifs de cette commission sont recentrés sur les relations entre la compagnie et la municipalité dès 1909 : elle devient exclusivement municipale à partir du 22 octobre 1909 et surtout composée de conseillers municipaux, les représentants de la compagnie et les ingénieurs des services concernés n'y assistent qu'« à titre consultatif » et moins fréquemment, alors que les représentants du personnel la désertent⁴²³. Elle devient dès lors un organe d'aide à la décision plutôt qu'un lieu de conciliation entre la compagnie et son personnel. La Première Guerre mondiale interrompt ses travaux mais elle est reconduite dès 1917, avec les mêmes objectifs⁴²⁴. Par la suite, cette institution est au centre de la mise en place d'un programme de travaux pour les infrastructures de la compagnie OTL, abordé lors de sa séance du 31 août 1921⁴²⁵. Après la mise en œuvre du programme général d'investissement du réseau OTL soutenu par la municipalité en 1924, elle semble avoir été absorbée dans la Commission municipale de Circulation, qui s'occupe de questions relatives aux tramways depuis sa création.

Cette dynamique d'affirmation du tramway dans le paysage des rues connaît donc une évolution du point de vue des infrastructures et de la conflictualité qu'elle concentre : cette dernière est faible dans les années 1880 car ce nouveau mode fait consensus, mais l'extension des réseaux et la diversification des infrastructures conduisent à des revendications croissantes, amplifiées par le vieillissement des infrastructures à partir des années 1910. Cette conflictualité nouvelle autour des infrastructures de tramway fait aussi écho à la mise à l'agenda politique des problèmes de circulation, qui font l'objet de règlements spécifiques à partir des années 1910 et de débats au cours desquels le tramway est souvent désigné comme responsable de la plupart des problèmes par son encombrement.

⁴²⁰ AML 933 WP 84, Lettre du préfet au maire, 6 avril 1908.

⁴²¹ AML 933 WP 84, P. V. du CM du 20 janvier 1908.

⁴²² AML 93 3WP 84, Lettre du Conseil d'Administration de la Ligue lyonnaise au maire, novembre 1907.

⁴²³ AML 933 WP 84, P.V. de la Commission municipale des Tramways, 26 octobre 1909.

⁴²⁴ AML 933 WP 84, Lettre du préfet au maire, 6 novembre 1917.

⁴²⁵ AML 47 WP 41, P.V. de la réunion de la commission mixte, 11 mars 1922.

2. Une mise en politique tardive des problèmes de circulation

Au-delà de la figure classique du centre-ville encombré, mobilisée depuis l'époque moderne tant à Paris⁴²⁶ que dans les autres grandes villes⁴²⁷, il est nécessaire de se pencher sur les temporalités et le contenu des réactions des autorités publiques aux problèmes de fluidité de la circulation. L'apparition de la circulation comme catégorie d'action publique est formalisée après l'arrivée de l'automobile au cours des années 1910⁴²⁸. Cependant, il est intéressant de remarquer que le développement de l'automobile réactive des problèmes posés depuis l'implantation du tramway voire dans la ville hippomobile et en apporte de nouveaux. L'espace public des débats sur la rue apparaît plus large, dans la mesure où il inclut des associations de promotion des nouveaux modes de transport (TCF, ACR), la compagnie OTL et les services de police, de plus en plus concernés par les problèmes de circulation. L'étude des solutions débattues montre que la plupart considèrent encore l'échelle de la rue comme la plus pertinente pour régler ces problèmes, avec des solutions adaptées aux contextes micro-locaux. Contrairement à Paris où la circulation fait l'objet d'une mise en politique dès la seconde moitié du XIX^e siècle⁴²⁹, celle-ci est plus tardive à Lyon, avec des dispositifs matériels qui restent limités avant les années 1920.

2.1. Les problèmes de circulation : de la sécurité à la diversité

Dans la continuité de la période précédente, les réflexions sur la circulation sont focalisées sur des questions de sécurité. Les pouvoirs publics cherchent à modifier la répartition spatiale des usages dans certaines rues pour éviter des confrontations brutales entre modes dont les différences de vitesse et d'encombrement tendent à s'accroître : les interactions piétons/tramways puis piétons/automobiles sont les cibles privilégiées de l'action publique, dans un contexte où la circulation reste peu dense et où les modes hippomobiles restent très présents jusque dans les années 1920⁴³⁰. Ces conflits d'usage sont rarement considérés comme tels car souvent ramenés à des erreurs humaines : l'infrastructure n'est mise en cause que tardivement et ne fait alors pas partie des priorités politiques sur les questions de circulation, tant comme problème que comme solution.

⁴²⁶ S. Barles et A. Guillerme, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, op. cit.

⁴²⁷ Asha Weinstein, « Congestion as a cultural construct: The 'congestion evil' in Boston in the 1890s and 1920s », *The Journal of Transport History*, 2006, vol. 27, n° 2, p. 97-115.

⁴²⁸ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit.

⁴²⁹ Sabine Barles, « L'essor de la circulation à Paris au cours du premier XIX^e siècle : quantification, réponses techniques et réglementaires », colloque "Networks and crossroads", Berlin, 2000.

⁴³⁰ Clay McShane et Joel A. Tarr, *The horse in the city : living machines in the nineteenth century*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007.

Des accidents à cibler, dans une circulation modérée

Parmi les problèmes de la circulation qui attirent l'attention des gestionnaires des voies, les accidents sont régulièrement évoqués dans les débats au Conseil municipal ou dans les rapports des services de voirie. L'intérêt public pour ce problème apparaît croissant entre les années 1880 et 1920, dans des rues lyonnaises où la circulation reste modérée et les encombrements relativement rares. Cela s'inscrit dans un contexte de modernité industrielle où les accidents sont de moins en moins perçus comme des fatalités mais comme des événements susceptibles d'être évités⁴³¹. La préoccupation ancienne des autorités publiques pour la sécurité des rues dans le cadre d'une mise en ordre de l'espace public est réactivée avec les nouveaux modes de transports. Le danger de la circulation dans les rues devient un problème politique, avec des controverses sur les accidents impliquant des tramways et des automobiles. Toutefois, ces conflits dépassent rarement la sphère des discussions politiques, contrairement aux pays anglo-saxons où des « mouvements pour la sécurité » se créent dès les années 1920 pour forcer les pouvoirs publics à réagir⁴³². Dans les villes françaises, ils sont plus souvent exprimés dans la presse locale, dont la rubrique des « faits divers » tend à se structurer à partir des années 1880. Celle-ci comporterait environ un tiers d'accidents, d'après l'étude d'Anne-Claude Ambroise-Rendu sur plusieurs journaux parisiens⁴³³, dont les orientations sont confirmées dans notre étude du quotidien local *Le Progrès*. Ces faits interpellent les pouvoirs publics par leur caractère répétitif, mais le fatalisme de la société envers la dangerosité du cheval⁴³⁴ cède la place à des appels de plus en plus pressants pour règlementer et aménager l'espace public en vue d'éviter les accidents de tramway, de bicyclettes ou d'automobiles.

Ces nouveaux modes sont surtout blâmés pour leur vitesse et leur encombrement, qui les distinguent des chevaux et des piétons car ils sont susceptibles de provoquer des décès et plus seulement des dommages matériels ou des blessures. Faute de statistiques fiables, il reste difficile d'estimer l'évolution des accidents, qui se voit surtout dans la presse. Celle-ci montre la rue comme une menace dans la continuité du XIX^e siècle : les dangers de la circulation viennent alors s'ajouter à la délinquance et aux problèmes d'hygiène⁴³⁵. Ces modes apportent leur lot de nouveautés, qui restent marginales en tant que problèmes publics mais sont relatées dans la presse. L'arrivée du tramway ajoute une nouvelle cause d'accident, médiatisée et prise au sérieux par les autorités publiques : les chutes de voyageurs qui tentent de monter dans un tramway en marche ou d'en descendre. Sur notre base de données constituée à partir de sondages de trois mois tous les cinq ans dans le quotidien local *Le Progrès*, 200 accidents ont été relevés entre 1879 et 1929. Sur les 27 qui impliquent des tramways (14 %), seuls quatre sont dus à des voyageurs montant ou descendant d'un tramway en marche. Concernant l'automobile, le délit de fuite est souligné pour accroître le sentiment d'indignation du public, avant qu'une loi ne le punisse en 1908, supprimant ce thème des journaux⁴³⁶.

⁴³¹ Magda Fahrni, « La lutte contre l'accident », in David Niget et Martin Petitclerc, *Pour une histoire du risque : Québec, France, Belgique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 177.

⁴³² *Ibid.*, p. 177-179.

⁴³³ Anne-Claude Ambroise-Rendu, « Le fait divers », in Dominique Kalifa, Philippe Régner et Marie-Ève Therenty (dir.), *La civilisation du journal : histoire culturelle et littéraire de la presse française au XIX^e siècle*, Paris, Le Nouveau monde éditions, 2011, p. 985-988.

⁴³⁴ Jean Orselli, *Usages et usagers de la route : requiem pour un million de morts : 1860-2010*, Paris, L'Harmattan, 2011, p. 26.

⁴³⁵ Anne-Claude Ambroise-Rendu, « Le sang des Parisiens, Éléments pour une étude des représentations des menaces urbaines à la fin du XIX^e siècle », in Ludvine Bantigny et al., *Printemps d'histoire : la khâgne et le métier d'historien pour Hélène Rioux*, Paris, Perrin, 2004, p. 329-331.

⁴³⁶ J. Orselli, *Usages et usagers de la route*, op. cit., p. 329-330.

Face à ces problèmes de circulation, les pouvoirs publics tentent de réagir en réfléchissant à des règlements, selon l'idée que diminuer la vitesse réduirait les accidents⁴³⁷, ainsi qu'à des aménagements pour limiter les risques de confrontations entre ces modes de transport très différents. Cependant, ces propositions provoquent des controverses importantes dans l'arène politique et leur traduction matérielle reste modeste, car les infrastructures de voirie ne sont pratiquement jamais mises en cause dans les récits et rapports d'accidents de la circulation. Les discussions sur ce point montrent que cette problématique est prise en compte à l'échelle de la ville mais rarement en ce qui concerne des rues particulières : les riverains, commerçants et usagers s'expriment peu sur ces questions, qui se résument à des échanges entre les services et les défenseurs de chaque mode, en particulier les compagnies de tramways et l'ACR.

La mise en politique des accidents de la circulation comme un problème d'action publique se heurte au manque d'information des services concernés, qui empêche les décideurs d'avoir une vision globale de ce problème et d'identifier des lieux précis pour agir. Cela s'observe dans les débats au Conseil municipal de Lyon comme celui de la Figure 16 : le conseiller municipal Legouhy n'appuie ses propositions que sur des constatations empiriques d'accidents arrivés dans l'année précédant son intervention. Le maire reconnaît la pertinence de cette « expérience personnelle » mais s'en remet au Service du Contrôle pour avoir des éléments plus précis. Ce dernier est censé être mieux informé sur ces accidents, notamment parce qu'il doit recevoir directement les rapports d'accidents de tramway envoyés par les compagnies⁴³⁸. Cependant, bon nombre d'accidents impliquant des véhicules de transports en commun ne sont pas signalés à la police par les compagnies, probablement pour éviter de perturber l'exploitation. Les ingénieurs du Service du Contrôle s'en plaignent à plusieurs reprises, de même que les commissaires de police, qui déplorent par exemple, à l'occasion d'un accident survenu le 9 novembre 1916 entre un tramway et une motocyclette conduite par un policier, « ne pas avoir été avisés, comme d'habitude » (l'ingénieur du Service du Contrôle auteur du rapport souligne) de cet accident par la compagnie OTL⁴³⁹. Il en est de même pour la transmission des statistiques et rapports d'accidents par les services de police, qui ne semble pas se faire avant les années 1950 : les seuls documents d'archives municipaux sur les accidents concernent des réclamations envoyées au SMV ou des contentieux judiciaires et sont lacunaires. Par contre, la communication est effective entre administration municipale et préfectorale sur ces débats : le Service du Contrôle garde trace des discussions du Conseil municipal de Lyon dans ses dossiers intitulés « Affaires diverses, accidents »⁴⁴⁰. Il est intéressant de noter que les services municipaux ne réclament aucun supplément d'information sur ces accidents. Cela montre qu'ils ne souhaitent pas en avoir une vision à l'échelle de la ville à cette époque, contrairement aux problèmes hygiénistes comme les maladies contagieuses, soigneusement cartographiées dans les bilans municipaux des années 1880-1920⁴⁴¹. Cela renvoie aux solutions adoptées, qui reposent sur des dispositifs réglementaires à l'échelle de la ville, ne nécessitant pas d'outils statistiques d'aide à la décision.

Par ailleurs, dans la plupart des accidents de la circulation, la responsabilité des êtres vivants est évoquée quel que soit le mode de transport concerné. Cela fait écho à des figures classiques dans les imaginaires urbains du XIX^e siècle, qui persistent au début du XX^e, tant dans la rubrique « faits divers » que dans les débats politiques : le cheval en panique, le piéton imprudent ou encore le conducteur irresponsable. Ces *topoi* proviennent de la presse, qui

⁴³⁷ P.D. Norton, *Fighting traffic*, op. cit., p. 31.

⁴³⁸ ADR S 1757, P.V. du Conseil municipal du 30 décembre 1914.

⁴³⁹ AML 925 W P8, Rapport de l'ingénieur du SOPC, Service du Contrôle, 8 décembre 1916.

⁴⁴⁰ Voir les dossiers ADR S 1755 à S 1760, qui regroupent des dossiers d'accidents de la circulation envoyés par la compagnie OTL.

⁴⁴¹ AML 2 C 400810, Bilans municipaux en ligne, Bureau d'hygiène municipal.

reprend un vieux fond de mécontentement à l'égard des risques de la circulation adapté aux évolutions technologiques des véhicules : la figure du dangereux omnibus des années 1870 cède ainsi sa place au dangereux tramway dans les années 1900⁴⁴². Cela s'observe en ce qui concerne les accidents impliquant des tramways, sur lesquels l'attention municipale semble focalisée, dans la mesure où sa marge de manœuvre est plus grande que sur les modes individuels, par l'action auprès des compagnies. Ainsi, la plupart des accidents compulsés dans les dossiers du Service du Contrôle concluent à la responsabilité du wattman (conducteur de tramway). Celle-ci est aussi pointée par le conseiller municipal Legouhy dans trois des dix causes d'accidents de tramways OTL qu'il dénonce au Conseil municipal du 30 décembre 1914 (Figure 16). Parmi les autres raisons exposées, cinq concernent les voitures de tramways et leur entretien. Seules les deux premières sont liées au principal domaine d'action publique, la réglementation, pour laquelle le conseiller dénonce « l'inconscience voulue des autorités chargées du Contrôle », visant le SOPC, seul habilité à agir sur les règles d'exploitation des lignes de tramways⁴⁴³.

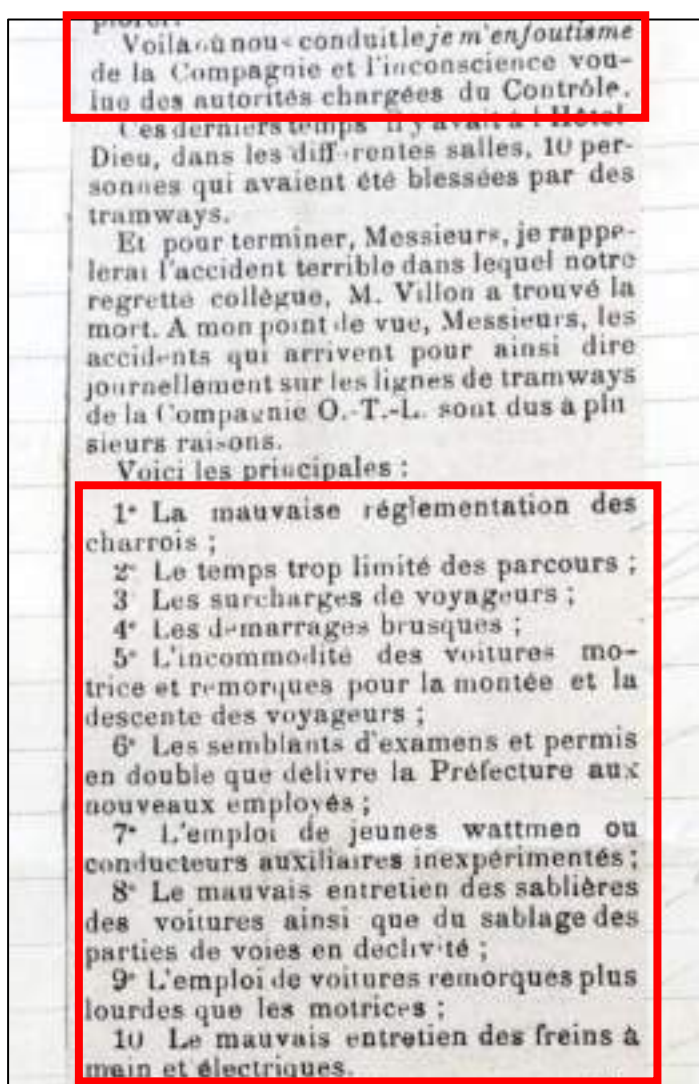


Figure 16 : Question de M. Legouhy au sujet des accidents qui se produisent sur les lignes de la compagnie OTL (extrait), Conseil municipal de Lyon, 30 décembre 1914 (ADR S 1757)

⁴⁴² Anne-Claude Ambroise-Rendu, « Le sang des Parisiens, Éléments pour une étude des représentations des menaces urbaines à la fin du XIX^e siècle », in Ludvine Bantigny et al., *op.cit.*, p. 329-331.

⁴⁴³ ADR S 1757, P.V. du Conseil municipal de Lyon, 30 décembre 1914.

Cet extrait de débat permet aussi de mettre en évidence l'intensité de la conflictualité autour des accidents de la circulation. Les termes forts utilisés (« je m'en foutisme », « inconscience », « semblants d'examens ») le sont à dessein selon leur auteur, qui explique plus loin avoir voulu « donner de l'ampleur » à son intervention, s'agissant d'une question de sécurité. Cette expression de colère et d'exaspération face à la compagnie OTL et à l'incurie des autorités qui en contrôlent l'exploitation s'inscrit dans la continuité des interventions de M. Legouhy, qui dénonce régulièrement depuis son élection en 1912 au Conseil municipal les insuffisances de la compagnie OTL. Ici, il monte en généralité en parlant des responsabilités des services préfectoraux dans la délivrance de permis de conduire les automobiles à des conducteurs qui n'en auraient pas l'aptitude et pourraient provoquer des accidents. La violence des termes utilisés dans ces débats ne fait l'objet d'aucune contradiction, plusieurs conseillers municipaux ainsi que le maire Édouard Herriot marquant leur adhésion à ces propos.

Au-delà de ce plaidoyer à charge contre la compagnie OTL, il est intéressant de remarquer qu'il n'est à aucun moment question des infrastructures, que ce soit les rails de tramways ou d'autres dispositifs. Par exemple, dans la collision entre deux tramways à la sortie du pont de la Guillotière qui se produit le 2 novembre 1912, la principale raison avancée est la lourdeur excessive du convoi, le tramway percuteur étant équipé d'une remorque qui expliquerait qu'il n'ait pas pu gravir la pente du pont et soit redescendu⁴⁴⁴. Les conseillers municipaux mettent aussi en cause la suppression par la compagnie des employés chargés de sabler les voies par temps pluvieux. Cette question du sablage des voies pour diminuer leur caractère glissant pour les véhicules et les chevaux est un sujet de conflit depuis les années 1880 dans la répartition des responsabilités entre le SMV et la compagnie OTL⁴⁴⁵, ce qui expliquerait qu'elle soit peu mentionnée lors des débats sur les accidents. Dans ce cas, la compagnie se défend sur le poids des remorques et attribue la faute « au manque de sang-froid du wattman » qui n'aurait pas respecté les procédures⁴⁴⁶. Une analyse est donnée par l'ingénieur en chef du SMV Camille Chalumeau, qui réfute le fait que ce pont soit particulièrement dangereux par rapport « aux autres points analogues » et propose comme solution la pose d'un panneau « prenez garde au tramway »⁴⁴⁷. La mise en politique des accidents de la circulation est donc réelle à partir des années 1900 à Lyon, principalement par l'action de conseillers municipaux.

Par ailleurs, les accidents de la circulation sont souvent mobilisés dans l'affrontement public qui commence à se faire jour dès les années 1900 entre compagnies de tramways et partisans de l'automobile. Cela est visible dans la revue de l'Automobile-Club du Rhône, qui consacre plusieurs articles à partir de 1905 aux accidents d'automobiles pour réfuter les accusations de dangerosité de ce mode nouveau qui connaît alors une croissance exponentielle dans les villes. Reprenant la figure classique de « l'écraseur » qui peuple les faits divers des journaux, le propos tient à distinguer la minorité d'automobilistes qui provoquerait des accidents par son inconscience de la majorité parfaitement capable de s'intégrer sans dommage à la circulation urbaine⁴⁴⁸. Par la suite, en 1908-1909, le propos se fait plus offensif envers les tramways, avec des discours qui dénombrent et commentent les accidents impliquant ce mode et ceux qui concernent des automobiles. Pour cela, l'ACR s'appuie sur son propre recensement des « accidents de la locomotion dans le Rhône et l'Ain », sans aucun contact avec les pouvoirs publics. La brièveté des explications et des détails sur les circonstances indique qu'ils sont probablement repris des récits de faits divers des quotidiens. Au cours de l'année 1908, ce sont

⁴⁴⁴ AML 923 WP 102, P.V. du Conseil municipal du 4 novembre 1912.

⁴⁴⁵ AML 923 WP 121, Lettre du directeur d'OTL à l'ingénieur en chef du SMV, 3 novembre 1883.

⁴⁴⁶ AML 923 WP 102, Lettre du directeur d'OTL à l'ingénieur en chef du SMV, 23 novembre 1912.

⁴⁴⁷ AML 1140 WP 94, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV au maire de Lyon, 1^{er} février 1913.

⁴⁴⁸ ADR PER 1900/1, Revue de l'ACR, 1902-1907.

près de 693 accidents ayant eu lieu sur le territoire de Lyon qui sont répertoriés. Outre le récit orienté qui vise à minorer le rôle de l'automobile dans ces accidents, l'ACR présente une statistique comparative mensuelle et annuelle des accidents de la circulation par mode de transport. Ces données servent de support à une rhétorique anti-tramways qui pointe son encombrement et sa dangerosité : l'ACR tente ainsi de montrer que les accidents de chemin de fer sont plus fréquents et plus souvent mortels que les accidents d'automobiles. Ces statistiques ne servent qu'à appuyer ses revendications auprès de la puissance publique de durcir les règlements sur les tramways et d'assouplir les règlements restrictifs adoptés pour l'automobile depuis 1899⁴⁴⁹. L'ACR est le seul utilisateur de ces statistiques, qui auraient pu être mobilisées par les pouvoirs publics, dont plusieurs membres des services de voirie comptent parmi ses adhérents. Cela montre que les accidents de la circulation ne sont alors pas considérés comme des problèmes qui peuvent être résolus par des travaux de modernisation de voirie. L'imaginaire partagé pour ces problèmes reste celui du maintien de l'ordre, avec une résolution par des mesures réglementaires et une application policière.

La sécurité dans la rue reste donc un problème politique important, au sein duquel la lutte contre les accidents de la circulation prend une nouvelle dimension avec l'arrivée du tramway et de l'automobile. Les problèmes de circulation mis à l'agenda se diversifient à partir des années 1910, englobés dans la notion d'encombrement des rues.

De la rue dangereuse à la rue « encombrée » : diversification et diffusion des problèmes de circulation

Outre la sécurité des usagers, qui ne disparaît pas des préoccupations, la fluidité de la circulation devient une problématique politique à Lyon à partir des années 1910. Le vocable d'« encombrement » est alors employé par tous, des conseillers municipaux aux riverains en passant par les policiers. La question des encombrements n'est pas nouvelle mais désormais pensée à l'échelle du quartier plutôt que de la rue. Les encombrements du XIX^e siècle n'étaient pointés que sur certains axes ou carrefours à la morphologie jugée inadéquate par rapport à une circulation intensive. Cette vision avait inspiré plusieurs projets de percées ou d'élargissements, ou encore une partie des règlements spécifiques à une seule rue. Ce problème d'encombrement prend un écho nouveau avec la diversification des modes de transport et surtout de leurs vitesses, qui occasionne des confrontations plus fréquentes et accroît l'impression de ralentissement pour les conducteurs des modes les plus rapides.

Avec la diffusion de l'automobile, les encombrements changent de nature : ils tiennent autant au nombre de véhicules qu'à leur mouvement désordonné⁴⁵⁰, ces deux phénomènes étant croissants avec l'augmentation du nombre d'automobiles et de leur vitesse. Ainsi, l'acception des « encombrements » est en fait plus large qu'un simple obstacle à une circulation fluide : le terme peut désigner aussi bien des blocages de la voie publique que des mouvements qui risquent de s'entrechoquer. Ce terme est à rapprocher de la notion de « congestion », appliquée à la ville vers 1850 : issue du vocabulaire médical, de même que le terme d'« embarras », elle apparaît consubstantielle à la ville à cause de la multiplicité des activités dans l'espace public⁴⁵¹. Le problème vient notamment des confrontations entre les circulations et les usages moins mobiles. L'augmentation de la circulation est vue par les édiles du XIX^e siècle comme un signe

⁴⁴⁹ ADR PER 1900/2, *Revue de l'ACR*, 1908-1909.

⁴⁵⁰ M. Desportes, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 216.

⁴⁵¹ S. Barles et A. Guillerme, *art cit*, p. 4.

de vitalité économique à encourager, ce qui motive des règlements dès 1832 à Paris, qui affirment que « la voie publique est spécialement affectée à la circulation » et cherchent à repousser de la chaussée les usages non circulatoires⁴⁵². Le terme se banalise dans les arènes politiques autour des années 1910 en France, dans un contexte de préoccupation des responsables locaux des grandes villes⁴⁵³. La congestion sert aussi de cadre de compréhension des problèmes urbains pour élaborer des stratégies de changement : elle devient la métaphore privilégiée d'une maladie due à la densité de population, dont les encombrements de la circulation ne sont qu'une dimension⁴⁵⁴.



Figure 17 : L'entrée du pont de la Guillotière, huile sur toile, Nicolas Sicard, 1879 (Musée des Beaux-Arts de Lyon).

De même que les fameux « embarras » de Paris, les encombrements lyonnais font partie des lieux communs des descriptions de la ville dès le XIX^e siècle, comme le montre ce tableau (Figure 17). Il représente l'un des points les plus encombrés de la ville en 1879, qui le demeure jusqu'au début des années 1950. Le peintre lyonnais Nicolas Sicard s'attarde ici sur la représentation des mouvements des personnages et l'encombrement qui paraît n'être le fruit que de quelques voitures se croisant, alors que la chaussée du pont semble dégagée. La représentation d'un croisement et non du pont lui-même renvoie aussi à cet imaginaire du carrefour encombré, qui ne s'étend pas encore à des rues entières. De plus, la représentation de conditions météorologiques pluvieuses permet d'accroître l'impression de saturation de cet espace avec les parapluies ouverts. Ce contexte permet à l'artiste d'associer les encombrements aux préoccupations hygiénistes de son époque, avec une insistance sur les pavés humides par la lumière et une tache de boue au premier plan. L'impression de désordre est aussi renforcée

⁴⁵² *Ibid.*, p. 5-6.

⁴⁵³ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 114-115.

⁴⁵⁴ Christian Topalov, « La ville « congestionnée ». Acteurs et langage de la réforme urbaine à New York au début du XX^e siècle », *Genèses*, 1990, vol. 1, n° 1, p. 86-111.

par la représentation d'animaux, soulignant la diversité des personnages. Si la chaussée est encombrée, le trottoir n'échappe pas à cette impression de saturation, avec la représentation de mobiliers urbains massifs (colonne Morris, kiosque à journaux) qui réduisent l'espace des piétons. Si cette œuvre nous est parvenue sans élément contextuel permettant d'expliquer les choix du peintre, celui du pont de la Guillotière apparaît symbolique, à la fois comme élément patrimonial identifié à la ville⁴⁵⁵ et comme infrastructure viaire déjà saturée. Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées du Rhône se plaignent dès 1861 de sa faible largeur, qui expliquerait qu'il soit « constamment recouvert de deux files continues de voitures et de cavaliers, et d'une foule énorme de piétons qui donne lieu chaque jour à de fâcheux encombrements » selon l'ingénieur en chef du SOPC⁴⁵⁶. Un élargissement pour doubler sa largeur et une réparation des trottoirs sont alors envisagés pour y remédier, sans succès.

Toutefois, le phénomène d'encombrement apparaît moins problématique pour les pouvoirs publics à Lyon qu'à Paris, où ceux-ci s'en préoccupent dès les années 1870 en effectuant des comptages de flux aux carrefours et en mettant en place des aménagements pour fluidifier la circulation⁴⁵⁷. Les édiles lyonnais s'inspirent des initiatives parisiennes, notamment en matière de réglementation. Ainsi, le volumineux rapport du conseiller municipal de Paris Émile Massard « sur la circulation générale des voitures et des piétons » de 1910 est étudié et en partie repris dans les premiers règlements de circulation lyonnais⁴⁵⁸. Les solutions débattues sont alors classiques dans le paysage urbain des années 1920 : projets d'élargissement de rues, mobilisation de la police pour faire respecter les règlements, sens uniques et interdictions de stationnement aux endroits les plus encombrés. C'est par exemple ce que Peter Baldwin a observé pour la ville moyenne américaine de Hartford à la même période⁴⁵⁹. L'entrée de la congestion dans l'arène politique lyonnaise est aussi marquée par le fait que ce phénomène agrège d'autres problèmes de circulation plus anciens. Ainsi, l'encombrement est souvent mis en lumière comme une conséquence des accidents de la circulation dans les rapports à partir des années 1900. C'est surtout le cas pour les accidents de tramways, spectaculaires donc susceptibles de rassembler des foules : lors d'une collision entre deux tramways sur la place des Cordeliers le 24 février 1904, l'ingénieur ordinaire du Service du Contrôle M. Monin insiste, après l'inventaire des dégâts humains et matériels, sur le fait que cela a provoqué « un rassemblement de 200 personnes environ »⁴⁶⁰. Ce problème rencontre un écho particulier sur cette place qui concentre alors près de dix lignes de tramways et fait l'objet d'un projet de « désencombrement » par la déviation de plusieurs d'entre elles⁴⁶¹. Ces récits de rassemblements lors des accidents apparaissent courants dans la presse et sont souvent l'occasion d'une dénonciation de l'inaction de la police.

Cela renvoie à une rhétorique classique d'interpellation des autorités dans la presse par l'exagération de faits divers, qui révèle la force de l'imaginaire de l'ordre public hérité du XIX^e siècle⁴⁶². Ici, la volonté de maîtriser la circulation renvoie à celle de contrôler l'espace et l'organisation de la ville, dans des récits qui mêlent l'accident, l'encombrement voire la

⁴⁵⁵ Joëlle Burnouf, *Le pont de la Guillotière : franchir le Rhône à Lyon, approche interdisciplinaire*, Lyon, Alpara, 2016.

⁴⁵⁶ ADR 1030 W 1, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC du Rhône, 20 mars 1861.

⁴⁵⁷ S. Barles, « L'essor de la circulation à Paris au cours du premier XIX^e siècle : quantification, réponses techniques et réglementaires », art cit.

⁴⁵⁸ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 40-42 et 80-81.

⁴⁵⁹ P.C. Baldwin, *Domesticating the street*, op. cit., p. 208.

⁴⁶⁰ ADR S 1961, Rapport de l'ingénieur ordinaire du service du contrôle M. Monin, 11 mars 1904.

⁴⁶¹ ADR S 1755, Lettre du directeur de la compagnie OTL à l'ingénieur en chef du SMV, 30 avril 1902.

⁴⁶² Anne-Claude Ambroise-Rendu, « Le sang des Parisiens, Éléments pour une étude des représentations des menaces urbaines à la fin du XIX^e siècle », in Ludivine Bantigny et al., op.cit., p. 334-337.

délinquance. Cette attente d'une présence policière plus marquée dans les rues fait partie intégrante de la codification croissante des circulations, comme l'a montré Quentin Deluermoz pour le cas parisien⁴⁶³. Ces interpellations des pouvoirs publics au sujet de la police urbaine persistent jusqu'aux années 1920 et au-delà, sans résultat significatif à cause de la situation particulière de cette police qui dépend du préfet. Dès lors, la municipalité lyonnaise relaie régulièrement ce mécontentement auprès du représentant de l'État et tente d'agir contre la congestion des voies par des règlements âprement débattus.

Dans ce contexte de préoccupation vis-à-vis des encombrements, les véhicules les plus volumineux sont ciblés par l'action municipale des années 1900-1910. Outre le tramway, pour lequel la seule marge de manœuvre réside dans les autorisations d'ouvertures de lignes et les négociations avec les compagnies, les véhicules « dits de poids-lourd » font l'objet d'une attention particulière. Auparavant, seules les « voitures de roulage », c'est-à-dire les véhicules transportant des marchandises, faisaient l'objet d'une réglementation, pour des questions d'encombrement et d'hygiène. À partir des années 1910, leur poids est pris en compte en plus de leur gabarit, car ces véhicules sont jugés responsables d'une partie des encombrements, d'une dégradation accélérée des revêtements de chaussées et de vibrations endommageant les immeubles. On peut alors observer, à partir de 1913, la définition d'une nouvelle catégorie réglementaire, celle des « véhicules dits de poids-lourd », dont les critères de poids ont varié mais pas l'intention municipale d'en restreindre la circulation dans les rues centrales de la ville.

Cette menace de restriction de circulations entraîne l'émergence dans le débat public de groupements professionnels liés au monde des transports de marchandises, qui s'inscrivent durablement dans les débats sur la circulation à Lyon. Leur réaction est précoce, puisqu'ils protestent contre le premier arrêté municipal de réglementation de la circulation promulgué le 16 novembre 1912, qui ne concerne pas spécifiquement ce type de véhicules (voir Annexe 8). Par exemple, le Syndicat des ouvriers-camionneurs-messagistes réagit rapidement par une lettre au maire de Lyon le 11 décembre 1912⁴⁶⁴. Le collectif met notamment en évidence que l'obligation pour tout conducteur de se tenir à droite de la chaussée, affirmée dans l'article 1 du règlement de circulation, lèserait leurs intérêts : « pour qui connaît la topographie de nos rues, il est facile de se rendre compte qu'une voiture chargée est en mauvaise posture ainsi [...] car la chaussée étant en dos d'âne, la seule partie potable c'est-à-dire plane est occupée par les tramways ». Il met ainsi en cause l'infrastructure viaire et les conflits d'usage comme causes des difficultés de circulation sans pour autant critiquer directement la politique municipale. Il adopte une attitude conciliante pour défendre ses intérêts en espérant obtenir d'Édouard Herriot une modification d'un règlement tout juste adopté. Cette protestation reprend la rhétorique classique anti-tramway fondée sur son encombrement et insiste sur le danger des chargements larges « pour les piétons du bord du trottoir déjà encombré par les étalages de toute sorte », reliant explicitement ces problèmes à des questions déjà anciennes d'occupation de la voie publique par des activités commerciales. Ce point de vue montre aussi un lien entre encombrement et vitesse, établi dans les débats politiques bien avant la généralisation de l'automobile : parmi les revendications figure la distinction entre les voitures chargées circulant au pas et au trot, pour permettre à ces dernières d'emprunter les voies de tramways pour doubler les véhicules les plus lents afin de « désencombrer la voie publique »⁴⁶⁵. Cette position, qui reprend les termes des préoccupations municipales du moment, est partagée par les représentants de l'ACR et du Syndicat des Entrepreneurs de Transport de la Région lyonnaise

⁴⁶³ Q. Deluermoz, *Policiers dans la ville*, op. cit.

⁴⁶⁴ AML 1140 WP 94, Lettre du Syndicat des Ouvriers-camionneurs-messagistes au maire, 11 décembre 1912.

⁴⁶⁵ *Ibid.*

qui réclament aussi des travaux de modernisation et d'entretien pour améliorer certaines infrastructures de voirie (voir Annexe 9), sans succès avant les années 1920.

Par la suite, ces groupements liés au monde automobile se mobilisent à nouveau lors du projet d'arrêté municipal réglementant la circulation des poids-lourds dans Lyon en 1920, en contestant la légalité de certains articles et l'efficacité du règlement⁴⁶⁶. Malgré ces protestations, un arrêté municipal est promulgué le 7 octobre 1921 en reprenant la majeure partie des dispositions de ce projet : interdiction des camions dont les roues ne sont pas entourées de bandages en caoutchouc (pour atténuer les vibrations au sol), limitation de la vitesse à 12 km/h, interdiction d'emprunter les voies de moins de huit mètres de large (voir Annexe 14)⁴⁶⁷. La municipalité prend alors soin de donner une définition précise et chiffrée de ce qu'est un véhicule poids-lourd pour permettre l'application de cet arrêté : le seuil est fixé à 2 500 kg pour le véhicule non chargé, donnée censée être indiquée par une plaque sur chaque véhicule pour vérification, en l'absence d'appareil de pesée utilisable par les services de police⁴⁶⁸. La fixation de la définition de ces véhicules sert sans doute à prévenir d'éventuelles contestations de la part des collectifs de transporteurs, qui s'affirment alors dans les débats sur la circulation. Par ailleurs, la circulation des poids-lourds et l'augmentation de la circulation générale produisent des problèmes qui sont mis sur l'arène politique mais ne reçoivent pas de solution immédiate. C'est le cas de la projection d'éclats de boues, qui ferait l'objet de nombreuses plaintes de commerçants et de piétons d'après les services municipaux, sans que les archives en aient gardé trace. Ce problème comporte des enjeux économiques, tant pour les commerçants et les dommages à leurs étalages que pour les automobilistes si un nouvel équipement leur est imposé. Cette question est déclarée « à l'étude » par le maire en 1920 et préoccupe d'autres villes françaises qui correspondent avec Lyon pour s'informer sur les solutions⁴⁶⁹. Herriot projette un concours pour tenter de trouver un dispositif au meilleur rapport simplicité/prix/efficacité, mais aucun n'est jugé satisfaisant et le SMV juge cette question « insoluble », en soulignant que Paris et le Touring-Club de France y ont aussi réfléchi sans résultat⁴⁷⁰.

De même, le problème du bruit des véhicules à moteur commence à apparaître comme une préoccupation politique dès le début des années 1910, mais n'est pas résolu au début des années 1920, en partie parce qu'il n'est vu que sous l'angle de l'équipement des véhicules. En témoigne l'interpellation du maire par un conseiller municipal au sujet du bruit des motocyclettes en 1920 : Herriot considère que « c'est une question de mécanique » sans mentionner le rôle des infrastructures viaires (comme le pavage) et demande au service de voirie d'étudier « un moyen d'empêcher ce bruit ». Il rappelle l'existence de son arrêté du 4 août 1913 interdisant l'échappement libre, c'est-à-dire non muni de dispositif silencieux, à Lyon⁴⁷¹. Les dispositifs techniques des véhicules semblent appelés à pallier l'impuissance à faire respecter les règlements municipaux, mais aucune solution n'est trouvée car aucun dispositif n'est jugé convenable, d'autant qu'une municipalité ne peut pas légalement imposer un équipement aux automobilistes. Face à ces obstacles techniques et législatifs, cette question est ajournée.

Parmi ces problèmes politiques occultés pour des raisons techniques, la question des vibrations transmises au sol et aux immeubles par les véhicules est particulièrement aigüe dans les années 1910-1920. Cette problématique est posée dès les années 1910 sur la table du Conseil municipal de Lyon, suite à des plaintes d'un collectif de propriétaires évoquant un risque de

⁴⁶⁶ AML 1140 WP 94, Lettre du Syndicat des Entrepreneurs de transport de la région lyonnaise, 14 octobre 1920.

⁴⁶⁷ AML 1140 WP 123, Arrêté du 7 octobre 1921 sur la circulation des poids-lourds.

⁴⁶⁸ AML 1140 WP 94, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique (SMV) Aubert, 24 février 1921.

⁴⁶⁹ Voir par exemple : AML 1140 WP 94, Réponse du maire de Lyon au maire de Nantes, 28 avril 1920.

⁴⁷⁰ AML 1140 WP 123, Note du SMV au maire de Lyon, 10 juin 1920.

⁴⁷¹ AML 1140 WP 94, P.V. séance de Commission générale, 14 juin 1920.

détérioration des immeubles et des réseaux techniques en sous-sol. La Chambre syndicale des Propriétés immobilières de Lyon demande dès 1913 à la municipalité de réglementer la vitesse des poids-lourds et d'imposer l'emploi de bandages amortisseurs autour des roues pour éviter des « trépidations dangereuses » pour les immeubles et les réseaux d'égouts⁴⁷². Les pouvoirs publics reconnaissent la réalité du problème, mais il leur est difficile de réagir par manque de connaissance de ses causes précises. Une fois encore, la réglementation de la vitesse apparaît comme le principal moyen d'action. Ainsi, le règlement sur la circulation des poids-lourds du 7 octobre 1921 (voir Annexe 14) répond aux souhaits des propriétaires sur la réglementation de la vitesse et l'obligation d'être munis de bandages en caoutchouc pour les poids-lourds. Les arguments de la Chambre syndicale des Propriétés immobilières concernant les dommages aux biens immobiliers et aux réseaux techniques sont repris en préambule de l'arrêté, ajoutant une insistance sur la sécurité qui montre la priorité toujours donnée à cette question dans les années 1920 : « Considérant [...] que la circulation de ces véhicules cause des trépidations qui troublent la tranquillité et le repos des habitants et compromettent gravement la solidité des immeubles, celles des égouts et des canalisations souterraines, qu'il y a là un danger pour la sécurité et la salubrité publiques, Considérant d'autre part que souvent leur vitesse excessive fait courir aux piétons des risques continuels »⁴⁷³. Cette insistance sur la sécurité constitue aussi une manière de prévenir d'éventuelles réclamations concernant cet arrêté, qui seraient difficiles à porter sur ce terrain sécuritaire qui ne fait alors l'objet d'aucune statistique à Lyon.

L'accumulation de ces motifs montre l'imbrication des questions de sécurité, nuisances et hygiène dans les imaginaires des décideurs. Les revendications des plaignants sont satisfaites pour la plupart, même si l'interdiction des bandages métalliques n'est temporairement pas appliquée pour rester conforme au Code de la route et que l'application de ce règlement est difficile en l'absence d'appareil de mesure de la vitesse. Son efficacité apparaît douteuse, d'autant que la Chambre syndicale des Propriétés immobilières relance sa doléance d'interdiction des poids-lourds automobiles en 1923. Face à cela, la municipalité demande de désigner certaines voies publiques où ces effets néfastes pourraient être démontrés, mais le collectif de propriétaires déclare son impuissance car « tous les propriétaires des rues passagères se plaignent de ces trépidations »⁴⁷⁴. Cela renvoie aussi au manque de moyens techniques pour quantifier la réalité de cette nuisance, l'attribuer à un moyen de transport (la plupart de ces « rues passagères » étant aussi parcourues par des tramways) et justifier une interdiction de circulation pour certains véhicules. Ces recherches de solutions techniques s'inscrivent dans le mouvement des municipalités réformatrices de l'Entre-deux-guerres, caractérisé par la richesse des échanges entre municipalités sur ces questions de circulation et d'hygiène⁴⁷⁵. Cependant, ces questions de bruits, de projection et de vibrations provoquées par les moyens de transport modernes ne trouvent aucune solution immédiate.

Ces préoccupations politiques ne s'appliquent pas qu'au mouvement des véhicules, puisque le stationnement devient un problème croissant, même s'il n'est traité que de manière localisée par les pouvoirs publics avant les années 1920. À Lyon, les premiers arrêtés qui concernent le stationnement apparaissent en 1912 (voir Annexe 8), comme dans la plupart des

⁴⁷² AML 1140 WP 94, Bulletin de la Chambre syndicale des Propriétés immobilières de Lyon, n°411, août-septembre 1913.

⁴⁷³ AML 1140 WP 123, Règlementation de la circulation des véhicules automobiles dits de « poids lourd », 7 novembre 1921.

⁴⁷⁴ AML 1140 WP 94, Lettre de la Chambre syndicale des Propriétés immobilières de Lyon au maire, 6 novembre 1923.

⁴⁷⁵ Renaud Payre, *Une science communale ? réseaux réformateurs et municipalité providence*, Paris, CNRS éditions, 2007.

grandes villes françaises excepté Paris⁴⁷⁶. Cela s'inscrit dans la continuité des mesures destinées à encadrer la circulation automobile et assurer la sécurité des autres usagers, au début du XX^e siècle⁴⁷⁷. L'évolution réglementaire de cette pratique qui pose surtout problème avec l'automobile (il était auparavant difficile de laisser longtemps un cheval au même endroit) suit le même schéma que les règlements sur la circulation précédemment étudiés. Des interdictions de stationner sont d'abord établies sur certaines rues et connaissent une extension progressive, jusqu'au Règlement général de la Circulation de 1926 qui prononce une interdiction absolue de stationner sur la rue de la République et d'autres voies du centre-ville « en raison de l'intensité de la circulation »⁴⁷⁸. Du point de vue des infrastructures, le décalage chronologique entre la réglementation et les implantations de panneaux ou de marquages au sol illustre à nouveau la prudence des autorités lyonnaises sur la question du mobilier urbain au début du XX^e siècle.

Si le règlement de 1912 confirme « l'interdiction de stationnement sur la voie publique de tout véhicule ne devant pas servir à un besoin immédiat », cette disposition reste sujette à interprétation et aucun panneau mis en place par la ville ne signale les interdictions. Cela se voit dans la demande d'autorisation exaucée du magasin « Le Grand Bazar » situé rue de la République pour faire poser une plaque stipulant le « stationnement interdit aux voitures », suite à plusieurs plaintes de clients verbalisés pendant leurs achats en 1914⁴⁷⁹. À partir du moment où le demandeur prend à sa charge la totalité de l'infrastructure, la municipalité le laisse volontiers faire, dans la même dynamique que les installations de panneaux pour automobilistes ou cyclistes effectuées par le TCF ou l'ACR dans les années 1900. Ces implantations de mobilier urbain montrent une montée en puissance des acteurs privés dans l'aménagement des rues. Il s'agit davantage d'une privatisation de l'initiative que de l'espace public, dans la mesure où les panneaux deviennent propriété de la municipalité, que le SMV se charge de leur entretien et peut les enlever lorsqu'il le souhaite. Par ces aménagements, les organismes privés pallient les carences des services publics qui ne s'intéressent que peu à ces aménagements à faible technicité : cela se voit dans l'absence de contractualisation pour ces panneaux ou de recensement des implantations avant les premiers plans de signalisation routière des années 1920⁴⁸⁰. Cela renvoie au caractère empirique et à la variété des premiers panneaux de signalisation observables dans toute l'Europe, qui font l'objet d'un mouvement progressif d'harmonisation à partir des années 1920⁴⁸¹.

Les problèmes de circulation construits et mis sur l'agenda politique suivent donc la même dynamique de diversification que les transports urbains. Ils restent dépendants du contexte de chaque rue, ce qui se retrouve dans les solutions débattues, marquées par des visions localisées des acteurs intéressés par l'amélioration de la circulation urbaine.

⁴⁷⁶ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 110-112.

⁴⁷⁷ Mathieu Flonneau, « Temps et lieux de l'auto-immobile. La bataille du stationnement payant de surface » in *Transport/Environnement/Circulation*, 2011, n°211, p.4-6.

⁴⁷⁸ AML, BMO du 28 février 1926, Règlement général de Circulation, p. 169.

⁴⁷⁹ AML 1140 WP 94, Lettre du directeur du Grand Bazar au maire de Lyon, 25 juin 1914.

⁴⁸⁰ Louis Baldasseroni et Luc Charansonney, « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours. », *Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires*, 2018/3, n° 113, p. 24-40.

⁴⁸¹ Marina Duhamel-Herz, *Un demi-siècle de signalisation routière : naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France, 1894-1946*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1994.

2.2. Des solutions variées débattues : de la responsabilisation des usagers aux infrastructures de séparation des flux

Face à ces problèmes de circulation, les services municipaux et préfectoraux sont à la recherche de solutions, débattues notamment au sein du Conseil municipal de Lyon, de la Commission des Tramways ou de la Commission municipale de Circulation (CMC). Cette dernière a été mise en place en 1912 pour accompagner l'instauration du premier règlement de circulation des véhicules à Lyon (voir Annexe 8)⁴⁸². Ces espaces publics de débats voient des solutions variées discutées, avec une vision commune de la place des infrastructures viaires. On peut observer une évolution entre les années 1880-1910, où les approches sont centrées sur la prévention ou l'éducation des différents usagers par du personnel spécialisé (police, agents des compagnies de tramway), et les années 1910-1920 où des dispositifs matériels plus contraignants sont envisagés. Ces deux tendances s'entrecroisent car les coûts et l'encombrement des dispositifs restent problématiques, ce qui explique que la plupart des aménagements envisagés avant les années 1920 ne soient pas durablement implantés.

Années 1880-1910 : une réponse humaine plutôt que matérielle

Les années 1880 à 1910 sont celles d'une inflation réglementaire sur les questions de circulation, avec des objectifs de sécurité publique et de maintien de l'ordre dans la continuité de la période précédente. Cohabitant avec les règlements plus anciens toujours en vigueur, ces nouvelles dispositions visent à réguler les usages en ciblant les usagers en tant qu'individus. Les débats sur ces questions mettent souvent en avant la mise en ordre de la rue pour résoudre la majorité des problèmes, évoquant peu son aménagement, à la fois pour des questions de coût et de représentations des problèmes de circulation : les accidents et les encombrements sont considérés comme des anomalies de comportements individuels.

Les facteurs humains sont donc au centre de l'attention politique, qui compte aussi sur des humains, les gardiens de la paix et agents de police, pour assurer cette discipline. Cet appel constant à un renforcement de la présence policière s'observe dans la presse⁴⁸³ et dans les débats du Conseil municipal, où la rareté des gardiens de la paix et l'inefficacité de leur action sont souvent dénoncées. Ces réclamations se retrouvent dans la plupart des grandes villes occidentales à la même époque et trouvent leurs racines dans l'époque moderne⁴⁸⁴. La situation particulière de Lyon, où la police municipale est placée sous l'autorité du préfet, conduit à une correspondance constante entre le maire de Lyon et le préfet du Rhône au cours de cette période : le premier demande régulièrement au second des efforts en termes d'effectifs et de moyens, pour faire respecter les arrêtés municipaux édictés pour ordonner la circulation.

⁴⁸² AML 1140 WP 94, Communiqué de presse de la mairie de Lyon, sd (novembre 1912).

⁴⁸³ Anne-Claude Ambroise-Rendu, « Le sang des Parisiens, Éléments pour une étude des représentations des menaces urbaines à la fin du XIX^e siècle », in Ludvine Bantigny *et al.*, *op.cit.*, p. 331-334.

⁴⁸⁴ Quentin Deluermoz, « Rouler à la baguette ? Les agents du service des voitures et la difficile codification des circulations à Paris (1892-1914) », *Crime, Histoire & Sociétés*, 2010, vol. 14, n° 1, p. 8.

Entre les années 1880 et 1920, la police lyonnaise connaît un double mouvement de croissance et de spécialisation des effectifs en matière de contrôle de la circulation. En 1886, le maintien de l'ordre est assuré dans toute l'agglomération lyonnaise (comprenant Lyon et ses onze communes de banlieue) par un corps de 600 gardiens de la paix qui surveillent la voie publique et maintiennent « la liberté de la circulation », ainsi que 112 agents de police à pied et sans uniforme⁴⁸⁵. Un mouvement de spécialisation est initié par les autorités municipales, à l'image de la dynamique parisienne : la réorganisation du service des voitures menées à Paris en 1892 avec l'introduction d'agents fixes pour réguler les principaux carrefours⁴⁸⁶ fait forte impression à Lyon. La modernisation de la voirie passe aussi par ces agents spécialisés : visibles par leur tenue, ils symbolisent la modernité de la gestion des flux plutôt que la logique ancienne de confrontation pour maintenir l'ordre. Les édiles lyonnais semblent conquis par ce principe, de même que les populations. Ainsi, dans le dossier consacré au « désencombrement de la place des Cordeliers », une pétition signée « un promeneur » se réclame des exemples de Londres et de Paris pour demander à Lyon la présence d'agents « revêtus d'une autorité spéciale avec un insigne à déterminer » (tel le bâton blanc parisien) dont la position indiquerait l'arrêt ou la marche. Ces agents seraient postés à certains carrefours pour assurer l'ordre de la circulation. La pétition est directement transmise par le maire au préfet, pratique peu courante pour une lettre anonyme, ce qui montre l'intérêt de la municipalité pour cette pratique policière⁴⁸⁷. Cette demande ne semble pas avoir d'écho immédiat, mais reste une constante jusqu'aux années 1920 dans les débats politiques autour de la police de la circulation à Lyon. Les services préfectoraux tiennent compte de cette pression municipale en accroissant le nombre de gardiens de la paix (ils sont plus de 800 à partir de 1908) et en dotant le service d'une brigade cycliste de 15 agents dès 1912⁴⁸⁸ puis d'une brigade dédiée à la circulation en juillet 1920⁴⁸⁹. Cela s'inscrit dans un contexte plus global de mise en évidence dans la presse d'une supposée insécurité des rues de Lyon, dans lequel l'accent porte davantage sur la délinquance et la prostitution que sur les désordres de la circulation. On retrouve ici le même phénomène que pour le cas parisien, étudié par Dominique Kalifa pour les années 1890-1910⁴⁹⁰.

Cependant, les problématiques de gestion du trafic montent en puissance à partir des années 1910 à Lyon : les automobilistes sont ciblés comme fauteurs de trouble⁴⁹¹ et la question d'une force policière spécialisée pour réprimer les infractions au règlement de circulation revient dans les débats. Par ailleurs, la focalisation de la CMC sur les encombrements conduit les autorités publiques à envisager de mettre des agents de police aux principaux carrefours encombrés. Leur but, outre la régulation du passage en fonction de l'affluence, serait aussi de donner l'éducation qui manquerait aux usagers, en particulier les automobilistes, pour bien se comporter dans la rue. Cela s'inscrit dans un contexte national de construction d'un « État éducateur » sous la III^e République⁴⁹², qui peut s'appliquer aux questions de circulation. Cette nécessité d'éducation des usagers de la rue constitue par exemple l'argument principal mobilisé par les commissaires des quartiers du centre-ville de Lyon, interrogés en 1922 sur « les mesures à prendre en vue de réorganiser le service de la circulation » :

⁴⁸⁵ ADR 4 M 7, Règlement relatif à l'organisation de la police dans la ville de Lyon et l'agglomération lyonnaise, 18 janvier 1886.

⁴⁸⁶ Q. Deluermoz, « Rouler à la baguette ? », *art cit*, p. 16-18.

⁴⁸⁷ ADR S 1758, Pétition adressée au maire, 26 juillet 1906.

⁴⁸⁸ ADR 4 M 7, Rapport du chef de la Sûreté du Rhône sur l'organisation de la police, 25 novembre 1918.

⁴⁸⁹ ADR 4 M 514, Rapport du Commissaire de police du quartier Part-Dieu au Secrétaire général de la police, 22 janvier 1922.

⁴⁹⁰ Dominique Kalifa, *Les bas-fonds : histoire d'un imaginaire*, Paris, Seuil, 2013.

⁴⁹¹ Mathieu Flonneau (ed.), *Automobile : les cartes du désamour*, Paris, France, Descartes & Cie, 2009, p. 30-31.

⁴⁹² Pierre Rosanvallon, *La nouvelle question sociale : repenser l'État-providence*, Paris, Seuil, 1995.

« L'observation de ces mesures [le règlement de circulation] suffirait à elle seule, à assurer un service convenable, mais elle est illusoire du fait que l'application n'en est pas suffisamment réglée.

Au point de vue circulation, l'éducation des piétons et des conducteurs de véhicules, et en particulier des chauffeurs d'automobiles, est à faire complètement : chacun, dans les rues de Lyon, circule un peu à sa guise et n'est rappelé à l'observation du règlement qu'à coups de procès-verbaux, de contraventions, ce qui, à notre avis, n'est pas un remède.

[...] Il nous semblerait préférable d'avoir constamment dans la rue des agents à poste fixe, aux points où l'intensité du trafic est plus forte ».⁴⁹³

Cette citation résume un point de vue largement partagé par les conseillers municipaux lyonnais et les représentants de divers collectifs d'automobilistes : ni la pertinence des règlements ni les infrastructures de voirie ne sont contestées, les dysfonctionnements étant uniquement mis sur le compte d'usagers à qui il serait nécessaire d'expliquer le fonctionnement de la circulation moderne et les dispositions réglementaires locales. À ce titre, les chauffeurs d'automobiles, qui deviennent de plus en plus nombreuses en ville, sont particulièrement ciblés. Dans ce contexte, le rôle d'associations comme l'Automobile-Club est important dans la transmission des règles de circulation, comme en témoignent les nombreux articles dans la *Revue de l'ACR* et la reproduction des règlements dans les guides distribués aux adhérents⁴⁹⁴. L'insistance sur ces catégories d'usagers « à éduquer » renvoie aux imaginaires classiques du chauffard ou de l'automobiliste inexpérimenté, ou encore du « piéton fou »⁴⁹⁵, c'est-à-dire des usagers à responsabiliser pour qu'ils intègrent les normes de l'espace public circulé. Cette mise en valeur de l'action préventive des agents de police s'explique aussi par le fait que ces commissaires demandent régulièrement à leur administration des augmentations de leurs effectifs depuis les années 1900⁴⁹⁶. Cette revendication est répétée ici en ce qui concerne les agents affectés au service de la circulation, dans ce rapport adressé au Secrétaire général pour la Police, autorité la plus légitime pour transmettre leurs doléances aux services de l'État.

Cette attention donnée aux actions préventives et à la présence des agents de police dans la rue conduit à vouloir ordonner les mobilités par l'immobile en fixant davantage les agents chargés de la circulation. C'est ce qui apparaît dans un premier bilan de la brigade de circulation créée le 1^{er} juillet 1920, dans un rapport de janvier 1922 établi par le commissaire de police du quartier de la Part-Dieu dont dépend cette brigade. Si son activité est saluée à travers le chiffre de 13 800 contraventions dressées, le caractère répressif et mobile de cette brigade est remis en question. Le rapport préconise « d'installer [ces agents] à demeure en des postes fixes et de lui donner un rôle plus prévoyant et plus préventif »⁴⁹⁷. Suit une liste de cinq carrefours du 3^e arrondissement, considérés comme « les plus passants et dangereux », ce qui justifierait l'implantation d'agents à poste fixe à ces endroits. Ces revendications marquent une évolution dans la gestion des mobilités urbaines : alors que la faible mobilité des brigades était considérée comme un handicap face aux modes de transport rapide dans les années 1900 (ce qui a motivé la création de la brigade cycliste en 1912), des implantations fixes sont décrites comme la

⁴⁹³ ADR 4 M 514, Rapport des commissaires de police des quartiers du centre-ville au Secrétaire général de la Police, 21 janvier 1922.

⁴⁹⁴ E. Faugier et S. Gardon, *op. cit.*, p. 247-248.

⁴⁹⁵ Peter D. Norton, « Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street », *Technology and Culture*, 2007, vol. 48, n° 2, p. 331-359.

⁴⁹⁶ Voir par exemple ADR 4 M 7, Rapport confidentiel sur l'organisation et la situation de la police lyonnaise en 1914 et 1918, 1^{er} octobre 1918.

⁴⁹⁷ ADR 4 M 514, Rapport du Commissaire de police du quartier Part-Dieu au Secrétaire général de la police, 22 janvier 1922.

meilleure solution par les policiers au début des années 1920. Cela reflète plusieurs mutations dans les priorités des autorités publiques. Ces agents fixes auraient pour rôle de « prévenir l'encombrement si souvent source d'accidents », ce qui montre que les problématiques de fluidité du mouvement tendent à prendre la première place dans la recherche d'amélioration de la circulation à Lyon. Cela a pour conséquence une prise en compte de ces problèmes dans des lieux précis, les encombrements étant concentrés sur quelques carrefours du centre-ville et/ou de grandes artères. Enfin, cette revendication de fixation des agents de la circulation montre une attention nouvelle vis-à-vis du public en tant qu'individu, qu'il faut désormais « conseiller utilement et inviter à se soumettre aux lois » pour « lui éviter l'ennui d'une fâcheuse contravention »⁴⁹⁸. Peut-être peut-on voir ici une volonté de ménager les usagers, en particulier automobilistes, dont les plaintes vis-à-vis des contraventions émaillent les dossiers d'archives.

Suite à ces réflexions, transmises à la CMC, la police lyonnaise est rapidement dotée d'agents spécialisés dans la gestion de la circulation qui assurent la régulation du trafic sur une dizaine de carrefours du centre-ville. Toutefois, la question des effectifs reste posée puisqu'ils sont toujours jugés insuffisants par les édiles lyonnais, qui les comparent à Marseille (1 500 agents en 1918) ou Paris (environ 3 000)⁴⁹⁹. La spécialisation du matériel utilisés par les agents est aussi jugée insuffisante pour prendre en compte les problèmes nouveaux posés par l'automobile, notamment les délits de fuite : ainsi, dès 1919, le maire exprime le souhait d'une police municipale dotée d'un service équipé d'automobiles pour assurer la circulation⁵⁰⁰, sans effet immédiat puisque la brigade de circulation créée en 1920 ne semble pas en être dotée.

Les débats sur les premières infrastructures destinées à garantir la sécurité des usagers montrent cette vision centrée sur l'individu dans l'accident de la circulation, d'une part comme fauteur de trouble à éduquer et d'autre part comme solution la plus efficace aux problèmes de circulation. La plupart des dispositifs envisagés consistent en des panneaux destinés à informer le public d'un danger précisément localisé, avec l'ambition d'atténuer les conséquences d'une confrontation piétons/véhicules sans bouleverser le paysage de la rue. Plusieurs exemples sont donnés dans les cas de rues étudiés, parmi la multitude de panneaux adaptés à chaque cas que l'on peut trouver dans les rues lyonnaises jusqu'aux années 1920. Ainsi, au Conseil municipal du 9 décembre 1912, le conseiller Villon alerte sur le danger pour les automobilistes du « brusque » virage à gauche du parcours de la ligne tramway n°11 au débouché du pont de la Guillotière sur la rive droite du Rhône. Il propose un changement de terminus pour éviter ce virage mais le maire Herriot propose en attendant de mettre un panneau « Prenez garde au tramway »⁵⁰¹. La suite des discussions montre une mise en doute de la lisibilité de cet avis par les automobilistes, un conseiller regrettant que les voitures de tramways ne soient pas munies de dispositifs indiquant leur direction lorsqu'ils tournent. Le maire finit par préconiser la présence d'un « pilote aux endroits dangereux », citant l'exemple de Lisbonne mais déplorant l'impossibilité de l'imposer à Lyon, à cause du cahier des charges des tramways. Cette proposition d'un simple panneau indicateur pour pallier le manque d'effectifs policiers ou de personnel des compagnies de tramways se retrouve aussi pour divers problèmes de circulation : sur la place de Choulans pour marquer l'interdiction de stationnement des bêtes en 1886⁵⁰², ou encore pour prévenir des risques de montée en marche aux principaux arrêts de tramways comme aux extrémités de la rue de la République en 1923⁵⁰³.

⁴⁹⁸ *Ibid.*

⁴⁹⁹ Q. Deluermoz, « Rouler à la baguette ? », *art cit.*, p. 8-10.

⁵⁰⁰ AML 1140 WP 94, P.V. du CM du 17 mars 1919.

⁵⁰¹ AML 1140 WP 94, P.V. du CM du 9 décembre 1912.

⁵⁰² AML, Recueil des règlements de police, tome 6, 1876-1886.

⁵⁰³ AML 75 II 15, Lettre du directeur de la compagnie OTL à celui du Service des Cultures, 30 juillet 1923.

La diversité des problèmes de circulation qui conduisent à opter pour la solution du panneau indicateur interpelle, de même que l'argument récurrent du manque d'effectifs policiers pour justifier l'implantation de ces infrastructures légères et peu coûteuses mais souvent peu observées. Les autorités publiques sont pleinement conscientes des insuffisances de ces aménagements, ce qui les pousse dans de rares cas à doubler ces infrastructures par une présence policière aux heures où la circulation est la plus problématique.



Figure 18 : Projet de « panneau décoratif » pour le pont de la Guillotière, Touring-Club de France, 1909 et sa mise en œuvre concrète vers 1930 (AML 1125 WP 16)

Dans le cas du pont de la Guillotière, si le panneau pour automobilistes projeté n'est finalement pas réalisé, la problématique de la sécurité des piétons a conduit à établir un panneau aux entrées et sorties du pont (Figure 18) avec l'inscription « Piétons, tenez la gauche », conformément à l'arrêté municipal du 24 novembre 1909. C'est le Touring-Club de France, association intéressée par le développement du tourisme cycliste et automobile, qui propose ce panneau et finance son implantation, comme il le fait dans de nombreuses villes à cette époque⁵⁰⁴. Dès 1910, un rapport du Secrétaire général de la Police pointe le non-respect de cet arrêté par les piétons. La solution trouvée pour pallier cela est de mobiliser un gardien de la paix à chaque extrémité du pont « aux heures où la circulation est intense, c'est-à-dire de 11 heures du matin à 2 heures du soir et de 5 à 7 heures du soir, pour obliger les passants à se conformer à [cet] arrêté »⁵⁰⁵. Cette action qui combine infrastructure et présence humaine s'avère durable car encore présente dans les années 1930 (Figure 18). Cependant, les déplacements de piétons sur le mauvais côté du pont montrent l'inefficacité de cette disposition réglementaire qui tente d'imposer un usage peu naturel de l'espace public, avec une infrastructure peu visible par les piétons à cause de sa hauteur.

Face aux problèmes de circulation, l'action publique locale est donc centrée sur une présence humaine dans l'espace public et l'information des usagers, sans recourir à l'aménagement d'infrastructures modifiant le paysage urbain. Ces choix politiques prudents se heurtent aux constats de non-respect des règlements sur la circulation, ce qui conduit à envisager des dispositifs matériels, souvent sans franchir le pas de la réalisation durable.

⁵⁰⁴ C. Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo*, op. cit., p. 194.

⁵⁰⁵ AML 1125 WP 16, Lettre du préfet du Rhône au maire de Lyon, 27 octobre 1910.

Années 1900-1920 : des aménagements projetés mais pas réalisés

Les actions d'information des usagers et de mise en ordre des circulations sont rapidement reconnues comme insuffisantes pour faire respecter les arrêtés municipaux. Des dispositifs de séparation des usages pour contraindre certains mouvements sont alors envisagés à partir des années 1900-1910. Cela intéresse surtout le SMV, ce qui s'explique en partie par sa marge de manœuvre budgétaire et décisionnelle importante dans ce domaine, par rapport aux services de police et aux autres services de voirie. Celui-ci commence à envisager les infrastructures de voirie comme des outils de séparation des usages dans l'espace public, susceptibles de résoudre à la fois les problèmes d'accidents de la circulation et les encombrements. Les dispositifs soumis à débat apparaissent plus variés : aux traditionnels aménagements de chaussées et trottoirs s'ajoutent des réflexions autour du mobilier urbain et de la signalisation, ou encore du marquage au sol d'emprises réservées ou interdites à certains usages. Ces infrastructures connaissent un développement chaotique, fondé sur des essais localisés qui s'avèrent infructueux et peu durables. Les seuls aménagements durablement implantés relèvent de dispositifs plus anciens qui font davantage consensus, comme les refuges pour piétons.

Cette volonté de mettre en ordre la circulation s'exerce sur tout l'espace viaire, y compris les trottoirs. Une partie du constat d'échec des règlements visant à y cantonner les piétons est attribuée à un problème d'encombrement lorsque des piétons nombreux circulent sur un trottoir peu large et/ou encombré par divers éléments de mobilier urbain (poteaux, kiosques, étalages, ...). Cette problématique ancienne pour quelques grandes voies commerçantes se diffuse aux arrêts de tramways très fréquentés. La concentration de voyageurs montant et descendant est considérée comme un risque d'accidents et de trouble à l'ordre public, des altercations éclatant parfois pour des raisons de priorité pour monter dans le tramway. Pour lutter contre ce problème, la réglementation préfectorale du service des tramways du 26 décembre 1891 prévoit la distribution de numéros d'ordre dans les bureaux d'attente et de correspondance « en cas d'affluence » pour ordonner la montée dans le tramway par des files d'attente⁵⁰⁶. Cette disposition semble être peu utilisée dans les premières années, mais son rappel par voie d'affichage en 1894 et sa généralisation à tous les jours de la semaine (au lieu du seul dimanche) en 1898 montrent que cela devient rapidement un problème pour les pouvoirs publics⁵⁰⁷. Dans un premier temps, la présence des employés délivrant ces billets et l'appel à la responsabilité des usagers sont au fondement des premières réflexions. Cependant, en juillet 1900, l'examen d'un projet de kiosques demandés par le Conseil municipal à la compagnie OTL pour abriter les employés concernés montre la volonté de pérenniser cette pratique, y compris à des endroits non pourvus de bureaux d'attente. Ce projet se heurte à l'examen par une commission extra-municipale qui rejette deux kiosques sur les huit proposés en raison de leur encombrement pour la circulation et réclame « une étude plus poussée » des emplacements des six autres⁵⁰⁸. D'autre part, OTL y est peu favorable en raison des coûts d'établissement de l'infrastructure et du paiement des deux contrôleurs par poste nécessaires à cette activité⁵⁰⁹. Il est probable que ces kiosques spécifiques n'ont jamais été implantés, puisque de nouvelles infrastructures pour canaliser les foules de voyageurs font l'objet d'un essai près d'un an plus tard, en août 1901 : OTL demande au préfet l'autorisation d'établir des « barrières mobiles aux

⁵⁰⁶ AML 75 II 284, Réglementation du Service des tramways, 26 décembre 1891.

⁵⁰⁷ AML 75 II 284, P.V. du CM du 17 juillet 1900.

⁵⁰⁸ AML 75 II 284, P.V. du Conseil municipal du 17 juillet 1900.

⁵⁰⁹ AML 75 II 284, Lettre du directeur de la compagnie OTL à l'ingénieur en chef du SMV, 17 juin 1901.

points d'embarquement des tramways les jours d'affluence » pour remplacer les numéros d'ordre. Il s'agit d'infrastructures légères composées le plus souvent de potelets métalliques reliés par des chaînes. Un essai est tenté sur la place de la Charité, située en centre-ville mais qui ne fait pas partie des grandes places monumentales de la ville et n'est pas traversée par de grands axes de circulation. Bien que ce premier essai soit peu concluant d'après les ingénieurs du Service du Contrôle⁵¹⁰, aucun palliatif n'est trouvé pour faire face à une forte affluence aux terminus de lignes de tramway. Ainsi, lors de la Commission des Tramways du 1^{er} juillet 1914, le conseiller municipal Nové-Josserand parle de « chicanes » installées sur le trottoir au terminus du tramway de la Vitriolerie (lignes 8 et 32), point peu central dans le réseau des tramways lyonnais mais très fréquenté lors de l'Exposition urbaine qui s'y déroule à ce moment⁵¹¹. Par la suite, des solutions plus encombrantes et plus pérennes sont étudiées, comme des « chicanes en palissade » avec deux guérites en 1923⁵¹² ou des « panneaux métalliques mobiles » destinés à « supprimer la circulation à chicanes aux heures de non affluence » place Antonin Poncet en 1924⁵¹³. Aucun de ces dispositifs ne s'avère durable et l'absence totale de photographies ou de croquis dans les archives semble indiquer leur peu d'importance pour les services de voirie et la compagnie de tramways.

On peut donc observer que l'évolution des solutions mobilisées face à ce problème d'encombrement et d'ordre public passe par des infrastructures de plus en plus rigides et étendues sur les trottoirs. La marge de manœuvre des autorités pour demander des effectifs dédiés à la compagnie étant inexistante en raison de la rigidité du cahier des charges qui régit l'exploitation des tramways, les dispositifs matériels sont présentés par les ingénieurs des services de voirie comme seuls capables de garantir l'efficacité de ce système. Cependant, ces aménagements rigides sont reconnus comme des échecs, comme le montre le débat lors de la Commission des Tramways du 1^{er} juillet 1914. Le conseiller municipal Nové-Josserand n'en pointe pas l'encombrement mais seulement l'inefficacité, expliquant que « le public turbulent prend les voitures d'assaut à leur arrivée, au préjudice de ceux qui attendent », rendant l'infrastructure inutile. Il prône la délivrance de numéros d'ordre sur le modèle parisien, solution faisant reposer la responsabilité de l'ordre public sur les employés de la compagnie, à quai et dans le tramway. Le président de la compagnie OTL M. Guillon rappelle que ce système a déjà été essayé sans succès et pointe le « défaut du service d'ordre », c'est-à-dire l'insuffisance de gardiens de la paix, rhétorique classique à Lyon. Le maire de Lyon Édouard Herriot répond que ce rôle est dévolu à la compagnie, qui devrait alors augmenter le nombre de contrôleurs. S'ensuit une « vive discussion » (dont le contenu n'est pas précisé) qui se conclut par une promesse de M. Guillon de « prendre des dispositions pour assurer la sécurité »⁵¹⁴. Ce débat montre la tension toujours présente entre moyens humains et dispositifs matériels : malgré les tentatives de remplacement des agents par des infrastructures, le maintien de l'ordre semble toujours une question de présence humaine.

Au-delà de ces essais limités d'infrastructures, des réflexions plus générales sont progressivement menées à l'échelle de la ville. Contrairement aux années 1880-1890 qui montraient un monopole des ingénieurs des services de voirie sur ces travaux, le gouvernement par commissions appliqué à Lyon à partir des années 1910-1920 pour la mise au point des

⁵¹⁰ AML 75 II 284, Lettre de l'ingénieur en chef du Service du Contrôle (SOPC) au directeur de la compagnie OTL, 30 avril 1902.

⁵¹¹ AML 933 WP 84, P.V. de la Commission des Tramways, 1^{er} juillet 1914.

⁵¹² AML 75 II 284, Lettre du directeur général de la compagnie OTL au maire de Lyon, 26 juin 1923.

⁵¹³ AML 75 II 284, Lettre du directeur général de la compagnie OTL au maire de Lyon, 13 mai 1924.

⁵¹⁴ AML 933 WP 84, P.V. de la Commission des Tramways, 1^{er} juillet 1914.

règlements de circulation de 1912, 1919 et 1926⁵¹⁵ permet à des acteurs plus divers de s'exprimer. C'est dans cette optique que des représentants extérieurs au SMV sont invités par la municipalité à émettre des propositions d'aménagements ou de modification de la réglementation. Dans le cas suivant (Figure 19), ces huit propositions d'améliorations non signées émanent des services de police. Elles accompagnent un projet de réorganisation du service de la circulation présenté le 23 janvier 1922 par quatre commissaires de police et quatre officiers de paix (commandants de compagnies de gardiens de la paix). Leurs propositions adressées au SMV montrent la volonté municipale de rassemblement sur les questions de circulation, bien avant l'instauration d'une commission municipale de circulation permanente en 1931⁵¹⁶. Ici, la plupart des revendications ne concernent pas directement l'action policière mais visent à la faciliter. Les rigidités liées à la situation particulière de l'exercice de la police municipale à Lyon semblent donc reconnues par tous, y compris les commissaires implantés dans chaque quartier dont les propositions sont synthétisées ici.



Améliorations dépendant du Service de la Voirie municipale

- 1°_ Plaques indicatrices.
- 2°_ Circulation dans un sens pour certaines rues parallèles.
- 3°_ Circulation des voitures hippomobiles et des camions automobiles dans les rues parallèles à certaines grandes artères.
- 4°_ Autos-taxis.
- 5°_ Terrasses des cafés et arbustes placés sur la chaussée.
- 6°_ Marchands ambulants.
- 7°_ Création de trottoirs refuges.
- 8°_ Refonte de l'Arrêté municipal du 17 novembre 1919.

Figure 19 : Propositions d'améliorations de la circulation, sd (v. 1922), ADR 4 M 514

Ces propositions marquent une attention nouvelle vis-à-vis des infrastructures viaires, dont la modernisation est vue comme un complément indispensable aux réformes des services de police. Cela s'observe avec la répétition de ces propositions dans plusieurs rapports de commissaires adressés au Secrétaire général de la Police (leur supérieur hiérarchique direct). L'ensemble de ces revendications montre que l'action réglementaire est peu remise en cause par les policiers, au contraire des groupements automobiles précédemment cités. Ici, la seule revendication sur l'arrêté municipal du 17 novembre 1919 (point 8) qui réglemente la circulation des véhicules consiste à ajouter une disposition qui impose l'arrêt « lorsqu'un agent de la circulation lui en fait le signal, en élevant le bâton blanc dont il est muni », appuyant ainsi les

⁵¹⁵ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 359-360.

⁵¹⁶ *Ibid.*, p. 162.

demandes d'agents spécialisés fixes pour gérer la circulation. Cela fait écho aux enjeux de maintien de l'ordre de ces policiers, qui semblent compter sur l'aménagement d'infrastructures pour faciliter leur travail, dans le cadre de « la coopération de tous les services publics intéressés » que les commissaires appellent de leurs vœux et présentent comme indispensable à la gestion de « la question difficile de la circulation moderne »⁵¹⁷.

Cette attention pour les aménagements matériels comme compléments indispensables à l'application de la réglementation explique que les deux premiers points évoqués concernent les sens uniques, dont plusieurs viennent d'être établis par un arrêté municipal du 26 juin 1922⁵¹⁸. Ils exposent des propositions précises d'implantations de plaques destinées à mieux informer les conducteurs de véhicules de cette nouvelle règle, afin de « faciliter et rendre plus efficace l'action de la Police ». Suit une liste de sept emplacements où des plaques devraient être implantées ou modifiées pour renseigner « les conducteurs de véhicules étrangers à Lyon ». Deux cas concernent l'adaptation de plaques existantes à ces nouvelles dispositions réglementaires et deux autres recommandent la modification de l'emplacement de plaques existantes pour les rendre plus visibles. Seules trois nouvelles plaques sont demandées, nombre plutôt faible tenant peut-être compte de la faible appétence du SMV pour ce type d'aménagement. Par contre, la proposition n°3 montre une volonté d'étendre ce principe de restreindre certains usages sur des voies déterminées pour faciliter la circulation générale : « la circulation des voitures hippomobiles et des camions automobiles dans les rues parallèles à certaines grandes artères » vise à séparer formellement les modes les plus lents et encombrants du reste de la circulation générale. Cette proposition reprend une revendication portée par des groupements de transporteurs automobiles⁵¹⁹, aux côtés desquels les représentants de la police avaient siégé dans la commission chargée d'élaborer le règlement de circulation de 1912. Les auteurs du rapport demandent « d'envisager la possibilité de décongestionner ces grandes artères, notamment en couvrant en pavés d'échantillons la chaussée des rues parallèles à ces artères ». Cette idée de séparation radicale entre deux types de circulation vient du constat que ces véhicules encombrants empruntent préférentiellement ces « grandes artères » pour leur revêtement « commode » (le pavé plat), accroissant l'encombrement dû à « la circulation intensive des tramways » sur ces voies. Le caractère peu abouti de ce projet, dont l'imprécision des voies concernées contraste avec l'exhaustivité des espaces visés par les autres propositions, montre que les policiers ont conscience de l'ampleur des aménagements demandés et n'envisagent pas une réalisation immédiate. Ce projet n'est effectivement jamais mis en œuvre par le SMV. Par contre, les sens uniques supplémentaires proposés dans l'item n°3 reçoivent une application partielle dans le nouveau règlement de 1926 et dans ses versions suivantes. En l'absence de document discutant directement ces propositions dans les archives du SMV, les réalisations concrètes qui ont suivi ce rapport permettent d'estimer sa prise en compte par les autorités municipales. En la matière, force est de constater que seules les propositions les moins révolutionnaires et les moins coûteuses pour le SMV sont effectivement concrétisées, avec un certain décalage chronologique.

Cela s'observe par exemple avec les propositions concernant plusieurs thèmes à forts enjeux économiques pour la ville qui posent problème depuis le XIX^e siècle, comme les marchands ambulants ou les terrasses de cafés. Le rapport dénonce « la gêne considérable pour la circulation des piétons et des voitures » apportée par ces activités et recommande d'annuler

⁵¹⁷ ADR 4 M 514, Rapport du Commissaire de police du quartier Part-Dieu au Secrétaire général de la police, 22 janvier 1922.

⁵¹⁸ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 40-41.

⁵¹⁹ AML 1140 WP 94, Lettre du Syndicat des Ouvriers-camionneurs-messagistes au maire de Lyon, 11 décembre 1912.

les autorisations données pour certains emplacements localisés, sans préciser les raisons du choix de ces points : on observe qu'il s'agit de rues centrales peu larges comme la rue Grenette et d'angles de rues ou places très fréquentés et potentiellement dangereux comme au débouché de la montée de la Grande-Côte. Sur ces points, ces recommandations apportent peu de nouveauté par rapport aux débats sur l'encombrement des trottoirs qui préoccupe les services municipaux depuis le XIX^e siècle et aucune évolution n'est apportée par la municipalité aux règles existantes, marquées par une certaine tolérance (voir Chapitre 1).

Par contre, la municipalité s'intéresse davantage aux « trottoirs-refuges pour les piétons », solution adoptée dès le milieu du XIX^e siècle à Paris⁵²⁰ et à partir des années 1870 à Lyon. Ces refuges consistent en des trottoirs établis entre deux voies de circulation (d'où leur désignation comme « trottoirs-refuges » dans la plupart des rapports), pour surélever les piétons par rapport à la chaussée. Cette solution ancienne revient régulièrement dans les débats politiques et dans des pétitions adressées à la mairie entre les années 1880 et 1920 car elle est vue comme un aménagement commode pour assurer la sécurité des piétons, notamment aux principaux arrêts de tramways ou dans la traversée des places. Ici, ces aménagements sont justifiés, outre leur but originel de sécurisation des piétons qui attendent le tramway sur la chaussée, par « l'avantage d'obliger les conducteurs de véhicules à tenir nettement leur droite », c'est-à-dire à respecter la première disposition du règlement de la circulation des voitures du 16 novembre 1912 (voir Annexe 8)⁵²¹. La municipalité et le SMV sont plutôt réticents à la généralisation de ce type d'aménagement, pour des raisons de circulation et d'esthétique. Un exemple est donné lors du réaménagement de la place de la République en 1898, où l'ingénieur en chef du SMV avait recommandé d'établir trois refuges circulaires pour faciliter la traversée des piétons et l'écoulement des eaux superficielles (ils étaient prévus pour comporter des plaques d'égout). Sa proposition aux arguments sécuritaires et hygiénistes semblant répondre aux préoccupations du moment est pourtant rejetée par le Conseil municipal dans sa délibération du 28 juin 1898 car ces refuges sont jugés « gênants pour la circulation des voitures et disgracieux (sic) »⁵²².

Cette vision au cas par cas est partagée par les policiers auteurs du rapport sur les « améliorations de la circulation dépendant du service de la voirie municipale » en 1922 (voir Figure 19), qui n'identifient que cinq emplacements susceptibles de recevoir des trottoirs-refuges correspondant aux « endroits les plus fréquentés et les plus dangereux » de la ville : les places des Cordeliers et de la Comédie, ainsi que trois croisements importants sur les quais des Brotteaux et Jaÿr qui impliquent des arrêts de tramways⁵²³. Dans un premier temps, le SMV déploie une argumentation technique destinée à réserver ces aménagements à des circonstances exceptionnelles et en dernier recours. Ainsi, dans un rapport de 1921 en réponse à une lettre anonyme demandant l'aménagement de refuges sur les places des Cordeliers et Carnot, l'ingénieur municipal Joseph Aubert argumente son refus par deux types d'arguments mobilisés successivement. Dans les deux cas, l'argument de l'utilité vis-à-vis des piétons est réfuté par des données chiffrées sur la distance à parcourir d'un trottoir à l'autre ou d'un trottoir à une station (respectivement 14 et 7 mètres), considérée comme faible donc ne justifiant pas d'aménagement spécifique. Viennent ensuite pour chaque cas « les dimensions et la configuration » des lieux : selon lui, la place Carnot est déjà pourvue d'infrastructures ayant « permis de réglementer méthodiquement la circulation » (en l'occurrence deux chaussées latérales réservées aux voies de tramways et deux autres réservées aux autres véhicules) et la place des Cordeliers serait trop

⁵²⁰ Mathieu Flonneau, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, p. 69-72.

⁵²¹ AML 331 WP 21, Arrêté municipal sur la circulation des voitures, motocyclettes et bicyclettes, 16 novembre 1912.

⁵²² AML 331 WP 21, Lettre de l'ingénieur en chef du SMV Résal au maire, 23 juin 1898.

⁵²³ AML 4 M 514, Rapport sur les « Améliorations dépendant du Service municipal », sd (1922).

étroite pour un refuge, qui constituerait alors « un véritable obstacle à la circulation, qui est déjà difficile sur ce point »⁵²⁴.

Ces arguments sont révélateurs de la place croissante prise par les circulations des véhicules par rapport aux piétons dans les années 1920 : la première doit être facilitée, ou du moins éviter d'être encombrée par des infrastructures, alors que peu d'aménagements spécifiques aux circulations piétonnes sont prévus. Dans ce cas, l'ingénieur compte sur la bonne volonté des conducteurs pour s'arrêter en même temps que les tramways et surtout sur la prudence des piétons : « en prêtant seulement un peu d'attention en circulant sur cette place [la place des Cordeliers], les piétons ne sont pas en danger », déclare Joseph Aubert en 1921⁵²⁵. On retrouve le principe de gestion de la circulation des piétons par une responsabilisation individuelle, qu'un rappel à la loi par un policier suffirait à discipliner. Les débats du Conseil municipal sur ces questions mobilisent souvent la figure du piéton distrait pour faire l'économie d'une réflexion spécifique aux problèmes de ces usagers. Cela s'observe par exemple lors de la séance du 17 mars 1919, où le conseiller municipal Darne affirme qu'« il n'est pas rare de voir des gens lire leur journal en marchant au milieu de la rue » pour clore la discussion sur les dangers des traversées piétonnes⁵²⁶. Il est donc peu surprenant que les cinq refuges proposés par les policiers lyonnais en 1922 ne soient pas aménagés dans l'immédiat. Ces propositions trouvent un écho en 1931, avec un programme d'aménagement de refuges et rescindements de trottoirs de 240 000 F décidé par la CMC et mis en œuvre en 1932-1933 par le SMV. Les refuges recommandés par les policiers sont alors réalisés, sans pour autant qu'il soit fait référence à leur rapport, ce qui reflète l'établissement d'un consensus sur ces dispositifs au sein de la CMC⁵²⁷.

Les diverses propositions d'améliorations de la voirie formulées dans les années 1900-1920 montrent une timide volonté de différenciation de l'espace public entre différents modes de transport, la mixité des vitesses et des encombrements sur un même espace étant de plus en plus vue comme problématique et impossible à résoudre par des dispositions réglementaires. Cette vision reste cependant très parcellaire du point de vue des espaces concernés : les aménagements débattus concernent essentiellement les carrefours les plus encombrés ou les places les plus fréquentées, leur réalisation s'avère encore plus limitée car leur caractère contraignant et durable pose problème au Conseil municipal.

⁵²⁴ AML 945 WP 54, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique Aubert (SMV), 3 octobre 1921.

⁵²⁵ *Ibid.*

⁵²⁶ AML 1140 WP 94, P.V. du Conseil municipal du 17 mars 1919.

⁵²⁷ AML 1127 WP 54, Rapport de l'ingénieur Chalumeau sur les travaux demandés par la CMC en 1931, 2 octobre 1933.

Conclusion du chapitre

L'arrivée des moyens de transport modernes qui ont révolutionné les mobilités n'a donc pas bouleversé l'aménagement des rues. La rue apparaît comme un territoire résilient face à cette révolution des mobilités, c'est-à-dire qu'elle résiste à ce choc en intégrant ces nouveaux transports, qui viennent s'ajouter aux usages existants. Les adaptations des rues anciennes sont minimales entre les années 1880 et les années 1920 : les infrastructures consacrées à la circulation restent discrètes, les motifs hygiénistes et d'ordre public dominent les débats sur l'aménagement urbain et la circulation ne devient un problème politique qu'à partir des années 1900-1910.

Cela s'explique par le fait que ces nouveaux modes de transport s'intègrent aux rues existantes, dans un premier temps. Le tramway est alors le seul à faire l'objet d'une attention spécifique de la part des services de voirie, il est implanté dans des rues larges et déjà bien équipées voire modernisées pour l'occasion. La conflictualité avec les autres usages de la rue est donc faible et les équilibres antérieurs des usages des rues sont peu modifiés. Des évolutions importantes se font jour à partir des années 1900, avec la multiplication de lignes de tramways par plusieurs compagnies et dans des rues dont la morphologie est peu favorable et des adaptations au cas par cas nécessaires. En parallèle, le nombre d'automobiles en circulation est croissant et pointé comme un problème, ce qui conduit les pouvoirs publics à mettre à l'agenda politique des problèmes de circulation anciens (accidents) et nouveaux (congestion, stationnement, nuisances).

Face à ces changements, la gestion politique des circulations évolue vers une prise en compte de plus en plus globale par la municipalité avec une multiplication des outils réglementaires, à la fois à l'échelle de la ville et de rues particulières. Cette action s'accompagne de l'intégration de nouveaux collectifs dans l'espace public des débats, comme des groupements professionnels automobiles (notamment les transporteurs) et des associations de promotion des modes automobiles ou cyclistes comme l'Automobile-Club ou le Touring-Club. La police reste un interlocuteur privilégié pour les services municipaux, dans la mesure où les problèmes de circulation sont d'abord considérés comme des questions de maintien de l'ordre réclamant des solutions fondées sur la présence humaine, les aménagements matériels étant réservés à des cas particuliers de rues ou en dernier recours.

Sur ce dernier point, la doctrine municipale tend aussi à évoluer à partir des années 1900-1910, avec des discussions et des expérimentations de dispositifs matériels pour tenter de réguler les usages de la rue, particulièrement en ce qui concerne la circulation. Cependant, le décalage est patent entre les discussions et les réalisations. L'administration municipale reste seule décisionnaire et le SMV est prudent dans les aménagements matériels, en partie pour des questions de choix budgétaires et, probablement, à cause d'un certain désintérêt pour ces dispositifs à faible technicité. La réglementation reste le principal moyen d'action jusqu'aux années 1920 et les infrastructures réalisées se limitent à quelques places centrales ou carrefours très fréquentés du centre-ville, où elles apparaissent souvent peu durables.

Les débats sont rarement considérés à une échelle plus large, sauf dans le cas des sens uniques qui impliquent plusieurs rues, signant le début d'une approche réticulaire de la voirie urbaine, développée à partir des années 1910 dans le cadre d'un urbanisme qualifié de « moderne » par la municipalité, qui considère l'aménagement urbain à l'échelle de la ville.

Chapitre 3 : La « cité moderne » et l'inertie des rues

« On a défini l'urbanisme « l'art d'aménager les cités de telle sorte que la vie humaine s'y développe dans les meilleures conditions possibles ».

La science, en cette matière, doit tout d'abord guider nos études et les règlementer. »

Camille Chalumeau, « L'urbanisme », in *Lyon 1906-1926*⁵²⁸.

Cette citation qui ouvre la présentation de l'activité urbanistique de la Ville de Lyon par son ingénieur en chef de la Voirie municipale résume les mutations des imaginaires de l'action publique urbaine dans les années 1920 : le terme d'urbanisme est employé, avec l'évocation d'un aménagement global d'une ville par ses autorités suivant des principes scientifiques. Cela passe par deux orientations censées transcender les divisions habituelles entre les services : une meilleure gestion de la voirie par l'unification des règlements et un bouleversement du réseau viaire par les créations et élargissements de voies prévues au Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension (PAEE). Au premier abord, Lyon semble être en avance dans les dispositifs techniques de gestion de la ville et les pratiques d'aménagement. Cela s'observe particulièrement dans les années 1910-1920, période au cours de laquelle Édouard Herriot, installé depuis 1905 à la mairie et régulièrement réélu s'affirme comme un maire bâtisseur (voir Annexe 15). Il développe et met en avant dans ses discours une vision globale de l'aménagement de sa ville, avec de grands projets concernant les réseaux techniques et les bâtiments communaux (logements, équipements scolaires ou sportifs). Si ces orientations urbanistiques s'inscrivent dans les tendances de leur époque⁵²⁹, Lyon semble avoir un rôle pionnier dans ce renouveau de la planification urbaine, avec son PAEE proposé dès 1912, sept ans avant la loi Cornudet qui en prescrit l'obligation pour les villes de plus de 10 000 habitants⁵³⁰.

Cela conduit à affiner la chronologie traditionnelle de la planification urbaine fondée sur les premières réflexions sur les PAEE dans les années 1900⁵³¹, pour interroger la précocité d'une culture de la voirie qui semble plutôt voir la ville comme un territoire à unifier. Si les réflexions sur une réglementation générale de la vie urbaine sont antérieures aux réalisations de la « cité moderne » voulue Herriot⁵³², son ambition de normalisation des usages des rues conduit à en questionner l'articulation avec les pratiques existantes : les rues peuvent-elles être aménagées comme un réseau de circulation à l'échelle de la ville ?

Ce dépassement de l'échelle de la rue, revendiqué dans les discours politiques municipaux, doit être mis en perspective avec les points de vue des techniciens des divers services gestionnaires, qui transparaissent à travers leurs rapports et les débats autour de règlements destinés à mettre en ordre les usages de toutes les rues de la ville, ou encore de la planification des transformations de la ville au moyen du PAEE municipal. Ces échanges sont à appréhender sur plusieurs décennies, car l'unification des règlements de voirie et de

⁵²⁸ Association Française pour l'Avancement des Sciences, *Lyon 1906-1926*, Lyon, Impr. Rey, 1926, p. 354-355.

⁵²⁹ Vincent Berdoulay, Paul Claval (dir.), *Aux débuts de l'urbanisme français : regards croisés de scientifiques et de professionnels fin XIX^e-début XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2001.

⁵³⁰ J.-P. Gaudin, *L'avenir en plan*, op. cit., p. 95-102.

⁵³¹ J.-P. Gaudin, *L'avenir en plan*, op. cit.

⁵³² Édouard Herriot, *Jadis*, Paris, Flammarion, 1948, p. 172-175.

circulation est entamée dès les années 1880 et approfondie au cours des années 1900-1920. Elle s'opère en parallèle d'une planification des transformations urbaine à l'échelle de la ville qui vise à décroquer l'action publique sur la rue. L'étude des archives des différents services concernés permet d'éclairer les difficultés de cette vision nouvelle de la gestion des rues, les services travaillant sur un même objet mais avec des moyens différents et des intérêts parfois divergents.

L'approche par l'aménagement des rues permet aussi de mettre en évidence la grande diversité des acteurs concernés, qui ne se limite pas aux services de voirie. L'émergence d'individus et de collectifs extérieurs aux institutions publiques dans les arènes de débats sur l'aménagement des rues (notamment les commissions du PAEE ou la Commission municipale de Circulation) permet de mettre en évidence des conflits d'usages pas toujours pris en compte par les services de voirie : certains sont liés aux modes de transports modernes, dont plusieurs collectifs d'usagers professionnels ou particuliers s'expriment sur des projets de règlements ou d'infrastructures. Par ailleurs, l'attention accordée aux acteurs extra-municipaux permet d'expliquer certaines différences de temporalité de réalisation entre des travaux de même nature sur des rues différentes, dans la mesure où certains d'entre eux participent au financement des travaux. Les efforts du nouvel ingénieur en chef du SMV Camille Chalumeau (en poste de 1910 à 1940) et de divers membres des commissions municipales concernées pour normaliser les rues se heurtent parfois à des héritages difficiles à dépasser pour certaines rues, tant en termes morphologiques que de collectifs qui s'expriment à l'échelle du quartier voire de la rue. Ces tensions contribuent à expliquer les différences d'évolution d'une rue à l'autre, rendant plus complexe la construction d'un réseau viaire cohérent à l'échelle de la ville.

L'étude de plusieurs rues permet d'interroger les conséquences concrètes de cette confrontation entre les ambitions globalisantes de la municipalité et des réalisations incomplètes, qui dépendent des configurations de chaque rue concernée. Si les projets municipaux en termes de logements ou d'équipements publics sont pour la plupart achevés au début des années 1930⁵³³, la plupart des grands projets de voirie sont abandonnés, repoussés ou ne sont que partiellement réalisés. Cela a des conséquences importantes, y compris sur les voies non concernées par ces grands travaux, qui font l'objet de travaux de voirie de moindre ampleur, comme les programmes de pavage de chaussées qui sont poursuivis. Cela conduit à nuancer l'idée d'un immobilisme, suggérée par l'application partielle des plans et règlements projetés, qui se rencontre dans toutes les grandes villes françaises concernées⁵³⁴.

Au-delà des discours sur un urbanisme lyonnais et des infrastructures publiques présentés comme nouveaux, l'examen des questions relatives à la voirie urbaine permet de déconstruire ce mythe d'un âge d'or urbanistique lyonnais, forgé du temps de ses promoteurs. Par sa participation à de nombreuses expositions et son rôle de premier plan dans les réseaux de villes réformatrices, Lyon s'affirme comme une ville à la pointe de l'innovation pour les questions d'hygiène dans les années 1900-1930. Cependant, Stéphane Frioux a montré que les réalisations étaient en fait plutôt à la traîne en termes d'assainissement et de traitement des déchets⁵³⁵. Il en est de même pour les infrastructures de voirie, mises en avant avec la promotion du PAEE mais dont il faut questionner les innovations et les transformations des rues dans les faits.

⁵³³ A. Pelletier et al., *Histoire de Lyon, op. cit.*, p. 802-803.

⁵³⁴ Voir par exemple pour Bordeaux : S. Schoonbaert, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle, op. cit.*, p. 629 et suiv.

⁵³⁵ Stéphane Frioux, *Les batailles de l'hygiène : villes et environnement de Pasteur aux Trente Glorieuses*, Paris, Presses universitaires de France, 2013, p. 239-255.

1. Normaliser les usages de la rue : les règlements face aux pratiques

À Lyon comme dans d'autres villes, l'adaptation de l'action publique face aux nouveaux modes de transport urbain passe d'abord par une initiative réglementaire, avec l'ambition d'unifier les règles de circulation et de réglementer tous les usages de la voirie dans les rues de la ville dès les années 1870. Cette volonté unificatrice municipale se poursuit au cours des décennies suivantes mais se heurte à plusieurs obstacles : une application difficile car certains règlements sont peu respectés, des divisions entre services et modes de transports qui peuvent conduire à réduire la portée des arrêtés ou gêner leur application. Cela explique en partie le caractère tardif du premier Règlement général de Circulation (RGC), mis en place le 16 novembre 1912, par rapport au règlement de voirie qui en régit l'usage dès 1874⁵³⁶. Cela montre la diversité des cultures de la voirie en fonction des services, révélée par la gestion difficile des problèmes de circulation. Ces derniers sont aussi à l'origine de mobilisations de collectifs liés aux transports automobiles, qui s'opposent à plusieurs reprises à une municipalité jugée autophobe par ses arrêtés qui restreignent la vitesse ou la circulation dans certaines voies.

1.1. Vers des règlements unifiés pour normaliser la rue, non sans obstacles

Le mouvement progressif d'unification normative se heurte d'abord à l'empilement de réglementations particulières parfois propres à chaque rue, qui est la règle depuis le XIX^e siècle. Par ailleurs, le cloisonnement réglementaire reste la règle, entre les textes qui concernent la circulation et ceux qui ordonnent les autres usages de la rue. L'analyse des rapports entre règlements et travaux de voirie ainsi que les effets réels de ces initiatives doit être considérée à plusieurs échelles, à cause des contraintes imposées par la réglementation nationale et les jeux de pouvoir entre la municipalité et l'État sur le gouvernement des rues.

Un cloisonnement entre voirie et circulation, obstacle à une réglementation uniforme des rues

À partir des années 1870, la municipalité cherche à unifier les règlements qui concernent la rue et à édicter des règles généralisables à l'échelle de la ville, tant en matière de voirie que de circulation. La séparation entre les règlements sur ces deux objets reste très nette entre les années 1870 et 1920, alors que les problèmes d'encombrement des rues se posent avec une acuité croissante. Cela reflète la division entre le service de la Voie publique et le service de l'Architecture, distincts depuis 1855 mais tous deux préoccupés par l'aménagement des rues⁵³⁷.

⁵³⁶ Bernard Bonhomme et al., *Ville, plan, architecture : l'art urbain en Rhône-Alpes Grenoble, Lyon, Saint-Etienne rapport final*, Rapport du Programme pluriannuel en sciences humaines Rhône-Alpes, 1990, p. 87-103.

⁵³⁷ Pierre-Yves Saunier, « Les hommes et les organismes de la Ville », *Recherches Contemporaines*, 1995, n° 3, p. 121-137.

Cette persistance des divisions institutionnelles explique en partie les difficultés d'adaptation aux problèmes posés par les nouveaux moyens de transport. Cela montre que les conflits d'usage entre circulations et usages statiques sont pris en compte comme des problèmes politiques séparés, sans envisager une action sur la rue dans sa globalité. Ainsi, le premier règlement de voirie valable pour l'intégralité de la commune de Lyon, y compris les communes rattachées en 1852, est mis en place en 1874 sur le modèle des règlements parisiens de la période haussmannienne (notamment celui du 27 juillet 1859)⁵³⁸. Il a pour buts de normaliser le volume et la hauteur des constructions, de réglementer l'usage de la voirie (en matière d'enseignes ou d'étalages par exemple) et fait aussi office de règlement sanitaire. Seuls trois paragraphes sur les trente que comportent le règlement de 1874 concernent des problèmes liés à la circulation comme l'encombrement des trottoirs par des terrasses de cafés, des enseignes ou des étalages en saillie sur l'espace public. Ces choix réglementaires sont le reflet des divisions entre services municipaux : le service de l'Architecture, qui devient une subdivision du SMV en 1870⁵³⁹, est le principal utilisateur de ce règlement qui concerne notamment la délivrance des permis de construire. Du point de vue des réactions des usagers, ce texte retient surtout l'intérêt des architectes, dont les collectifs sont les seuls à faire pression pour son évolution, avec succès puisqu'il est modifié dès 1898, puis en 1909. L'évolution est visible pour les saillies sur alignement et les étalages, dans le sens d'une plus grande tolérance pour les commerçants. Cette évolution législative se retrouve dans la plupart des villes françaises⁵⁴⁰, afin de permettre aux municipalités d'accroître leurs revenus liés aux droits de voirie. Le but principal de ce texte semble clairement économique, alors qu'au même moment les décideurs de la réglementation de la circulation (conseillers municipaux, ingénieurs des services de voirie, policiers) réclament une plus grande sévérité sur la question des étalages et terrasses de cafés.

La priorité donnée à la réglementation des constructions s'observe sur les dessins annexés au règlement de voirie à partir de 1909, comme la Figure 20 ci-dessous. Sur les dix qui illustrent les principales dispositions du règlement, seuls ces deux dessins représentent le sol de la rue, alors que les autres figurent des alignements d'immeubles ou des détails de bâtiments (balcon, toiture, façade). En revanche, aucun changement n'est figuré par rapport aux infrastructures susceptibles d'influer sur la circulation sur les trottoirs (terrasses de cafés, étalages, mobilier urbain) et aucune référence n'est faite à la largeur des trottoirs par rapport à celle de la chaussée ou la hauteur du bâti. On observe d'ailleurs que le dessin du sol de la rue et des personnes qui y circulent a été repris d'une illustration à l'autre, ce qui montre que le sol n'est pas l'intérêt principal du document. Ces dessins de l'architecte-voyer de la Ville de Paris Louis Bonnier sont d'ailleurs directement repris des règlements parisiens, l'apport des services lyonnais ayant uniquement consisté ici à donner un exemple de rue lyonnaise de cette largeur : ici la rue Juiverie, large de six mètres, mais dont le bâti médiéval est sans rapport avec les immeubles de type haussmannien figurés. La légende des illustrations indique qu'elles proviennent des « Conférences sur les Règlements de Voirie », pour lesquelles Louis Bonnier fait référence, en tant qu'auteur principal du décret du 13 août 1902 portant règlement des hauteurs et saillies sur voirie à Paris. L'insistance est ici mise sur la hauteur et les éléments décoratifs des façades, ignorant les usages de la rue proprement dits au profit des aspects utiles lors de la construction des immeubles, les architectes étant les principaux destinataires.

⁵³⁸ Bernard Landau, « La fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle. Un territoire d'innovation technique et politique », *Annales de la recherche urbaine*, 1992, vol. 57-58, p. 24-45.

⁵³⁹ Gilles Pollet, « Administration municipale et assistance publique à Lyon sous la Troisième République », in B. Dumons et G. Pollet, *Administrer la ville en Europe*, op. cit., p. 193.

⁵⁴⁰ B. Bonhomme et al., *Ville, plan, architecture*, op. cit., p. 96-99.



Figure 20 : Rue de 6 mètres conforme au règlement de Voirie, de 1898 et 1909 (dessins de Louis Bonnier, Paris), Annexe au Règlement municipal de voirie de 1909 (AML 2 C 401965)

Ce cloisonnement des textes s'observe aussi pour l'hygiène des rues, qui fait l'objet d'un règlement distinct dès 1903, en application de la loi sur la Santé publique du 15 février 1902⁵⁴¹. *A contrario*, les dispositions concernant les saillies sur la rue changent peu dans les textes mais font l'objet en pratique de tolérances ou de dérogations répondant à des intérêts économiques, pour les commerçants du centre-ville et les finances municipales. Par ailleurs, les pratiques posant problème du point de vue de l'encombrement des trottoirs sont règlementées par des arrêtés concernant des catégories particulières, comme les marchands ambulants ou le mobilier des débits de boissons dans les rues centrales. Ce foisonnement de règles montre bien que le règlement de voirie n'a pas été pensé par rapport aux problèmes de circulation, considérés alors comme des questions de maintien de l'ordre davantage que d'aménagement. Il est d'ailleurs significatif d'observer que la plupart de ces textes sont des arrêtés préfectoraux recensés dans les « Recueils des arrêtés et règlements de police de la ville de Lyon et de l'agglomération lyonnaise »⁵⁴², y compris ceux qui sont prévus pour être exécutés par le SMV. Cette double autorité municipale et préfectorale constitue un obstacle aux volontés d'unification des règlements, pourtant partagées par les deux institutions.

En outre, cette volonté de généralisation réglementaire à l'échelle de la ville s'étend à la circulation au seuil des années 1900, à partir du moment où les mobilités deviennent un

⁵⁴¹ S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit., p. 87-93.

⁵⁴² AML 2 C 401075, Recueils des arrêtés et règlements de police de la ville de Lyon et de l'agglomération lyonnaise, 6 vol., 1852-1886.

problème par leur diversité. Les règlements étudiés suivent la logique de ceux de la voirie, avec un cloisonnement des problèmes en fonction des modes de transports. Pour l'automobile, les premiers arrêtés lyonnais sont promulgués en 1899 et 1900 et consistent à en limiter la vitesse, problème qui se pose alors dans toutes les villes⁵⁴³. Ces textes ne relèvent pas d'une logique spécifique à l'automobile, puisque ce sont des réadaptations de textes conçus pour les circulations animales, dont les problématiques restent d'actualité : à Lyon, le règlement de 1826 sur la circulation des voitures, chevaux et bêtes de somme encadre le dépassement, le stationnement et interdit la circulation de certains véhicules dans les rues les plus dangereuses⁵⁴⁴. Le premier arrêté municipal concernant la circulation générale à l'échelle de la ville n'est promulgué que le 16 novembre 1912. Ce règlement sur la « circulation des voitures, motocyclettes et bicyclettes » se définit par opposition aux circulations piétonnes, puisqu'il est destiné à « assurer la libre circulation sur la voie publique et la sécurité des passants », pour lesquels aucune disposition n'est indiquée (voir Annexe 8)⁵⁴⁵. Il ne réglemente donc que la chaussée : les trottoirs ne sont pris en compte que dans le règlement modifié du 1^{er} février 1926. Celui-ci stipule qu'il est « interdit aux piétons de circuler ou de stationner sans nécessité sur la chaussée »⁵⁴⁶. Les problématiques d'encombrement des trottoirs ne sont donc pas considérées dans ces textes, qui semblent les trouver suffisants pour une circulation sécurisée des piétons.

Le règlement général de voirie et celui qui porte sur la circulation connaissent un même mouvement d'évolution rapide à leurs débuts, avec un décalage d'une dizaine d'années. La différence majeure dans l'évolution de ces textes consiste dans l'héritage d'une réglementation particulière de la circulation, intégralement reprise dans les premiers RGC. On retrouve la logique empirique des services de voirie et de police pour organiser des moyens de transport dont les conséquences sur les usages de la rue sont peu connues. Ce cloisonnement s'observe aussi en ce qui concerne les lieux concernés par ces mesures : le mouvement de généralisation des normes à l'échelle de la ville se heurte à l'héritage de dispositions antérieures.

L'impossible réglementation de la circulation lyonnaise, entre héritages de rues et poids de la législation nationale

Avant 1912, les règlements de circulation lyonnais sont toujours marqués par leur caractère particulier, tant en termes des moyens de transport ou usages que des lieux d'application. Cette logique de ciblage sur un lieu et/ou un usage particulier de la rue est issue de la période moderne voire médiévale⁵⁴⁷. Elle reste déterminante pour la période contemporaine : ces règlements, en majorité des arrêtés municipaux, se multiplient et se diversifient pour contrôler de nouveaux usages et d'autres rues. Par ailleurs, l'évolution de la législation nationale, cloisonnée en fonction des modes de transport, empêche de mettre en place des réglementations multimodales et des restrictions de circulation. La rue reste donc le cadre privilégié de réflexion pour normaliser la circulation malgré ces nouveaux enjeux.

Les études de cas de rues montrent la richesse de cette réglementation localisée héritée du XIX^e siècle, puisque la moitié des cas font l'objet de règlements de circulation ou

⁵⁴³ Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 126-131.

⁵⁴⁴ A. Nuges-Bourchat, *La police et les Lyonnais au XIX^e siècle*, op. cit., p. 111.

⁵⁴⁵ AML 331 WP 21, Affiche du règlement municipal du 16 novembre 1912.

⁵⁴⁶ AML 1068 WP 1, Règlement général de la Circulation, 1^{er} février 1926, article 1.

⁵⁴⁷ Aurelle Levasseur, *Définir la rue publique du bas Moyen Âge : contribution à l'histoire du droit administratif des biens*, Besançon, France, Presses universitaires de Franche-Comté, 2017.

stationnement spécifiques avant 1912, qui persistent largement. Ainsi, l'interdiction de circuler avec des voitures employées au transport de marchandises dans la rue de la République est édictée en 1858, rappelée en 1898⁵⁴⁸ et 1913⁵⁴⁹ puis reprise intégralement dans le RGC du 17 novembre 1919 (article 9). Concernant le pont de la Guillotière, la circulation des piétons est règlementée par un arrêté du 24 novembre 1909 qui stipule l'obligation d'emprunter le trottoir gauche⁵⁵⁰ et qui persiste jusqu'à la fin des années 1940⁵⁵¹. Pour la montée de Choulans, un arrêté de 1908 précise l'interdiction du stationnement des bestiaux sur la place de Choulans⁵⁵² et reste valable au moins jusqu'au déménagement des abattoirs en 1928⁵⁵³, qui met fin à la circulation de troupeaux d'animaux sur ce chemin. Dans chacun de ces cas, les dispositions législatives concernent un mode de transport en particulier. L'examen des archives concernant la prise de décision de ces arrêtés montre qu'ils sont conçus pour répondre à des conflits d'usages précis. Ainsi, l'interdiction des véhicules de marchandises rue de la République répond au caractère d'artère de prestige affirmé par la municipalité depuis le percement de cette voie. L'arrêté concernant la circulation des piétons sur le pont de la Guillotière vise à éviter qu'ils se croisent sur les trottoirs étroits et soient « obligés de circuler sur la chaussée étroite au risque d'occasionner des accidents » avec les voitures et tramways⁵⁵⁴. Quant au stationnement des bestiaux sur la place de Choulans, son interdiction est décidée à la suite d'une plainte des commerçants de cette place en 1908, qui déplorent « le stationnement fréquent et trop longtemps prolongé de troupeaux de bestiaux [...], ce qui constitue un danger pour les passants et les consommateurs ». L'ingénieur de la voie publique auteur du rapport sur cette lettre (non conservée) met en avant le fait que « les animaux sont abandonnés pendant un temps assez long sans un seul gardien, ce qui peut présenter un danger pour la circulation », tout en reconnaissant que cette dernière est « peu importante ». Il propose tout de même, pour résoudre ce conflit, l'apposition d'un panneau interdisant le stationnement des bestiaux sur cette place⁵⁵⁵.

Ces exemples de réglementation municipale réservée à une rue voire une portion de rue ne sont pas rares au tournant du XX^e siècle, y compris pour les nouveaux textes. Ainsi, l'arrêté municipal du 13 mars 1900 limite la vitesse des automobiles à 10 km/h sur « toutes les rues comprises entre Rhône et Saône de la rue Puits-Gaillot aux voûtes de Perrache », zone centrale de la Presqu'île où la densité de circulation est la plus forte, mais aussi plusieurs axes importants de la rive gauche du Rhône dont certains ne voient leur vitesse limitée que sur la portion la plus empruntée (le cours Lafayette du quai à l'avenue de Saxe, par exemple)⁵⁵⁶. Ces restrictions territoriales peuvent s'expliquer par des questions pratiques de possibilité de surveillance policière (critère jamais évoqué explicitement), ou encore par la démarche empirique des services de voirie qui pratiquent des essais pour une éventuelle généralisation. Tel est le cas de la réglementation de la circulation des piétons sur le pont de la Guillotière qui « pourrait être d'ailleurs généralisée pour la circulation sur les trottoirs de la Ville », selon l'auteur de la note préparatoire à cet arrêté⁵⁵⁷. Cela montre la volonté précoce de la municipalité d'une mise en

⁵⁴⁸ AML 1125 WP 16, Lettre du maire de Lyon au préfet du Rhône, 9 septembre 1898.

⁵⁴⁹ AML, BMO du 22 juin 1913.

⁵⁵⁰ AML 1125 WP 16, Lettre du préfet du Rhône au maire de Lyon, 27 octobre 1910.

⁵⁵¹ ADR S 861, Rapport sur l'état actuel du pont de la Guillotière par l'ingénieur du SOPC Mook-Aray, 1947.

⁵⁵² AML 923 WP 243, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique du SMV, 16 mars 1908.

⁵⁵³ André Pelletier et al., *Histoire de Lyon : des origines à nos jours*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2007, p. 802.

⁵⁵⁴ AML 1125 WP 16, Note pour monsieur le maire sur la circulation sur le pont de la Guillotière, SMV (non signée), 19 juillet 1909.

⁵⁵⁵ AML 923 WP 243, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique du SMV, 16 mars 1908.

⁵⁵⁶ AML 1125 WP 16, Arrêté municipal du 13 mars 1900.

⁵⁵⁷ AML 1125 WP 16, Note sur la circulation sur le pont de la Guillotière, SMV (non signée), 19 juillet 1909.

ordre des circulations à l'échelle de la ville, qui commence à se concrétiser dans les années 1910. Le premier règlement sur la circulation des véhicules dans la ville de Lyon promulgué le 16 novembre 1912 (Annexe 8) énonce ainsi des dispositions censées s'appliquer à tous les modes de transport dans toute la ville. Cependant, l'examen de ses onze articles montre que seuls les trois premiers ont une application générale. Ils concernent des problématiques de sécurité des circulations, préoccupation du XIX^e siècle : ils fixent l'obligation pour les conducteurs de véhicules de tenir leur droite en circulant « le plus près possible du trottoir », d'avertir les autres conducteurs avant de tourner, ainsi que les règles pour doubler un véhicule ou un tramway. Parmi les autres articles, un seul est consacré au tramway et cinq aux véhicules hippomobiles ou automobiles. L'article 8 est dédié aux modes « à moteur mécanique » (automobiles, motos) pour en réduire les nuisances. Il reprend l'arrêté de 1899 interdisant l'échappement libre et emprunte aux premières lois sur la protection de l'environnement des dispositions sur le « danger, les fumées ou les odeurs incommodes de ces appareils »⁵⁵⁸. Seules deux dispositions spécifiques à certaines rues sont mentionnées, probablement parce qu'elles sont récentes (1910 et 1911) donc pas encore intégrées par les usagers. Les autres restent valables si elles « ne sont pas contraires aux dispositions qui précèdent », selon l'article 10.

Dans l'ensemble, ce règlement ne constitue pas une avancée significative car il n'apporte pas de nouveauté dans les usages prescrits et ne supprime pas la complexité des dispositions antérieures. Ce cas n'est pas propre à Lyon : la réglementation parisienne, malgré l'ambition du conseiller municipal Émile Massard d'établir un « code de la rue », reste déterminée par les arrêtés des périodes précédentes⁵⁵⁹. Cette logique d'empilement des textes réglementaires se poursuit lorsque le règlement général de circulation intègre de nouvelles dispositions. On peut ainsi voir sur la Figure 21 ci-dessous que les dispositions annexes sont nombreuses pour la seule année 1926, qui est pourtant l'année de promulgation du RGC révisé.

TABLE DES MATIÈRES	
	Page
Règlement général de la circulation	1 à 19
Circulation rue de Plaine	20
Circulation rue Piray	22
Circulation place Jules-Ferry	24
Circulation rue Dauphine et Grande rue des Feuillants ...	28
Circulation montée de Choulans	29
Utilisation des bicyclettes et motocyclettes	31
Circulation et stationnement des voitures sur les marchés ..	30
Stationnement des véhicules près des abattoirs	32
Occupation du domaine public par les automobiles privées ..	33
Circulation rue des Marronniers	34
Écoles-Asiles (emplacements autorisés)	35
Arrêté ministériel sur les permis de conduire	36

Figure 21 : Table des matières du Règlement général de Circulation de 1926 (AML 1125 WP 16)

⁵⁵⁸ André Guillerme, Anne-Cécile Lefort et Gérard Jigaudon, *Dangereux, insalubres et incommodes : paysages industriels en banlieue parisienne, XIX^e-XX^e siècles*, Seyssel, Champ Vallon, 2004.

⁵⁵⁹ Mathieu Flonneau, « La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile », *Cahiers de la Sécurité*, 2005, vol. 58, p. 159-172.

Sur ces douze dispositions qui font doubler le volume du règlement général, la plupart sont destinées à ordonner la circulation d'un mode de transport particulier (les bicyclettes et motocyclettes, le stationnement des automobiles privées, les auto-écoles) ou la circulation générale dans une rue ou une place (huit cas). Ces dispositions concernant des lieux spécifiques interpellent, d'autant qu'il ne s'agit plus seulement de rues de l'hypercentre ou d'artères fréquentées. Cela constitue un premier pas vers la prise en compte des problèmes de circulation à une échelle plus large que celle du centre-ville. La municipalité reste prudente pour l'instauration de sens uniques, mesure potentiellement impopulaire, en procédant par essais à partir de 1905⁵⁶⁰. La logique de détermination des sens uniques est d'abord marquée par une approche par rue, sans prise en compte des rues comme un réseau. De même, les conséquences sont envisagées en ce qui concerne les axes de report des flux dans le sens désormais interdit, sans prise en compte à une échelle plus large comme celle du quartier. Par exemple, la montée de Choulans est mise en sens unique en mai 1926 entre le quai et la rue de la Quarantaine, cette dernière étant réservée à la montée. Cette disposition est motivée par des raisons de sécurité, avec la forte pente et la chaussée peu large occupée par une voie de tramway dans sa partie gauche. Le choix du sens semble avoir été fait par le Service vicinal sans consultation du SMV ni des usagers : l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau écrit au maire le 22 octobre 1926 en lui demandant d'inverser les sens, suite à « de nombreuses réclamations » d'usagers⁵⁶¹, dont il est impossible de déterminer le nombre ni les arguments car elles n'ont pas été conservées. Le maire et le préfet manifestent leur accord et la disposition recommandée est rapidement adoptée. Cet exemple montre que les divisions entre les services de voirie jouent également dans la réglementation, faisant ici obstacle à une réflexion sur le réseau de rues d'un quartier.

D'autre part, ces règlements généraux de la circulation à Lyon apparaissent focalisés sur les automobiles et les tramways. Ainsi, celui de 1912 ignore les deux-roues, qui n'apparaissent que dans le RGC de 1926 visible ci-dessus. Cela s'explique par le fait que ces deux modes sont désignés comme les plus problématiques. Le tramway est ainsi pointé du doigt à partir des années 1910, mais la réglementation nationale héritée du XIX^e siècle rend la marge d'action de la ville très faible. Il dépend de la loi du 11 juin 1880 sur les Voies ferrées d'Intérêt local, qui comporte une tutelle de l'État à travers le ministère des Travaux publics pour autoriser l'implantation et règlemente de manière précise les infrastructures et l'exploitation. Cela représente une contrainte importante pour les municipalités des grandes villes, qui doivent obéir au cahier des charges précis et normé fixé au début de la concession et non modifiable. Cette rigidité est régulièrement dénoncée par la municipalité à partir des années 1910, d'autant que cette loi est plus adaptée aux tramways ruraux qu'à des lignes urbaines, davantage susceptibles d'évoluer dans leurs infrastructures et leurs parcours⁵⁶². Ainsi, l'arrêté de 1912 ne comporte qu'une disposition qui concerne le tramway, dans son article 4 : « les tramways sont tenus de s'arrêter strictement aux points fixés et de ne jamais obstruer, soit l'accès des rues transversales, soit l'accès des gares »⁵⁶³. Cette disposition montre l'aboutissement du mouvement de fixation des arrêts commencé dans les années 1890 et l'importance des problématiques concernant ce mode de transport : le terme « obstruer », qui désigne un blocage total de la circulation, n'est jamais employé pour désigner des automobiles ou d'autres véhicules. Ce règlement révèle aussi l'impuissance de la municipalité à régler la question de la priorité des tramways dans les rues, posée depuis les années 1880 mais non régie par un texte national. Pour pallier cela, la

⁵⁶⁰ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 37.

⁵⁶¹ AML 1127 WP 55, Lettre de Chalumeau à Herriot, 22 octobre 1926.

⁵⁶² AN F 14/13498, Rapport sur le projet de loi sur les VFIL présenté au Sénat, 11 mars 1878, 58 p.

⁵⁶³ AML 331 WP 21, Affiche de l'arrêté du 16 novembre 1912.

municipalité lyonnaise cherche à écarter le plus possible les arrêts de tramway des intersections, afin d'éviter la rencontre avec les autres modes. La loi sur les tramways est modifiée le 31 juillet 1913, avec une nouvelle réglementation qui marque des distinctions concernant les sections de voies établies sur les voies publiques, ce qui prend en compte les tramways urbains⁵⁶⁴. Cela permet à la municipalité de trancher la question de la priorité des tramways dans le RGC du 17 novembre 1919, qui reprend intégralement la disposition de 1912 et ajoute, à l'article suivant : « tout conducteur d'un véhicule quelconque, voulant couper une voie de tramway, doit ralentir, s'arrêter même si c'est nécessaire, les voitures de tramway ayant priorité pour la circulation »⁵⁶⁵.

D'autre part, la législation nationale représente une contrainte pour les ambitions municipales de restriction de l'usage de l'automobile, ciblée par les autorités dans de nombreuses villes⁵⁶⁶. La question de la réglementation des véhicules à moteur mécanique se pose dès la fin des années 1890 à Lyon. Le décret présidentiel du 10 mars 1899 régit alors la circulation automobile, avec une limitation de la vitesse à 20 km/h dans les agglomérations. Ce règlement national constitue une contrainte pour la municipalité, qui souhaiterait établir des règles plus restrictives. Celle-ci envisage d'abord l'interdiction de ces véhicules dans certaines voies à travers deux projets d'arrêtés datés de janvier 1900 : le premier porte une liste de voies interdites par arrondissement qui correspond aux grands axes de la ville, alors que le second délimite des zones d'interdiction (dont le centre de la Presqu'île)⁵⁶⁷. Ces arrêtés ne sont pas édictés car susceptibles de contrevenir à la liberté de circulation, d'après les renseignements pris auprès du ministère des Travaux publics. La municipalité se contente d'un arrêté réduisant à 10 km/h la vitesse maximale autorisée sur certaines voies publiques de Lyon (comprenant la zone centrale et plusieurs grands axes) promulgué le 13 mars 1900.

Par la suite, la question de la légalité des règlements municipaux par rapport aux dispositions nationales est mobilisée par les collectifs d'usagers s'y opposant. Ces questions de législation locale et de compatibilité avec une législation nationale encore peu développée sur la circulation s'inscrivent dans un contexte de dénonciation de l'attitude jugée hostile de certaines municipalités face à l'automobile⁵⁶⁸. Par exemple, parmi les conseils de jurisprudence donnés aux adhérents de l'Automobile-Club du Rhône dans son Annuaire 1914-1915 figure notamment l'« excès de pouvoir des maires », pour aider l'automobiliste dans sa défense en cas d'accident ou d'infraction. Il est précisé que tout arrêté local ne peut s'écarter du décret du 10 mars 1899 que par des restrictions de la vitesse autorisée, à condition d'être « légitimé par des exigences locales (rue étroite, encombrement, etc.) sinon il devient illégal »⁵⁶⁹.

C'est sur cette compatibilité entre législations locale et nationale que le Syndicat des Entrepreneurs de Transport fonde sa plainte, envoyée au préfet du Rhône en 1913, au sujet des agents de police qui verbalisent les voituriers empruntant la voie des tramways, en vertu du règlement du 11 juin 1880 sur la police des chemins de fer⁵⁷⁰. Cette organisation s'affirme comme le principal représentant des entreprises et ouvriers des transports automobiles, évoquant le 18 décembre 1912 « une réunion de bureau des délégués des trois syndicats ouvriers (messagistes, vins, farines et gros transports) et celui du Syndicat lyonnais des transports »⁵⁷¹. Son président affirme que l'interdiction d'emprunt des voies de tramways entre en contradiction

⁵⁶⁴ ADR 1650 W 222, Rapport au président de la République par Albert Claveille, 10 novembre 1917.

⁵⁶⁵ AML 1140 WP 123, Arrêté municipal du 17 novembre 1919.

⁵⁶⁶ M. Flonneau, *Automobile, op. cit.*

⁵⁶⁷ AML 1125 WP 16, Projets d'arrêté municipal sur la circulation des voitures à moteur mécanique, janvier 1900.

⁵⁶⁸ J. Orselli, *Usages et usagers de la route, op. cit.*, p. 240-250.

⁵⁶⁹ Annuaire de l'Automobile-Club du Rhône 1914-1915, p. 78, collection personnelle de l'auteur.

⁵⁷⁰ ADR 5 M 514, Rapport du capitaine Detourbet, commandant des gardiens de la paix, 16 octobre 1913.

⁵⁷¹ AML 1140 WP 94, Lettre du Syndicat des Entrepreneurs de transports de la région lyonnais au maire de Lyon, 18 décembre 1912.

avec l'article 1 du règlement municipal de 1912 qui impose de tenir la droite de la chaussée, notamment lorsque les voies de tramways ne sont pas établies au milieu de celle-ci, comme c'est le cas dans plusieurs rues lyonnaises. Face à ces protestations, les réactions des autorités vont dans le sens des transporteurs et, plus généralement, des automobilistes. Interpellé lors de la séance du Conseil municipal du 18 août 1913, le maire promet d'intervenir auprès du préfet pour que les automobilistes ne soient pas « inutilement inquiétés » dans la mise en application de l'arrêté par les gardiens de la paix. Par ailleurs, un arrêté préfectoral relatif à la circulation des tramways vise à assouplir et clarifier cette réglementation en 1914 : l'interdiction d'emprunter les rails des voies ferrées est tempérée par l'expression sujette à interprétation : « si ce n'est en cas de nécessité et sur le moindre parcours possible »⁵⁷². À la suite de cela, les archives ne semblent plus comporter de protestations similaires, les contestations de contraventions persistent mais avec une portée individuelle.

Enfin, la mise en place d'une législation nationale plus précise sur la circulation avec le Code de la route en 1921⁵⁷³ contribue à la clarification des règlements de circulation à Lyon. La multiplicité des institutions engagées et le cloisonnement modal des règlements sur la circulation apparaissent comme des facteurs importants d'inefficacité de ces règlements, difficiles à unifier dans la ville et à rendre lisibles par les usagers avant les années 1920. Le Code de la route de 1921 ajoute plusieurs dispositions contraignantes pour l'application des arrêtés, notamment en matière d'infrastructures à établir. Ainsi, l'article 44 porte obligation d'informer des dispositions réglementaires pour pouvoir dresser une contravention, ce qui sert d'argument à des usagers contestant des contraventions pour stationnement interdit au motif que les panneaux indicateurs étaient absents ou peu visibles⁵⁷⁴. La législation nationale en matière de circulation semble donc être motrice, à partir des années 1920, de diverses installations : les panneaux matérialisant les interdictions et autres règlements se multiplient, les règlements généraux de circulation sont réédités régulièrement à partir de celui de 1926 pour reprendre les arrêtés ultérieurs qui complètent ces dispositions⁵⁷⁵. Par ailleurs, le RGC est repris dans des brochures publicitaires d'établissements liés à l'automobile (garages, auto-écoles), à destination des nouveaux conducteurs ou des personnes étrangères à la ville. Cette attention nouvelle portée à la lisibilité des règlements de circulation par les étrangers s'explique en partie par le développement du tourisme automobile à partir des années 1900-1910⁵⁷⁶, mais ne se traduit dans des infrastructures conçues pour cela à l'échelle de la ville entière qu'au début des années 1930 avec les premiers plans de signalisation directionnelle⁵⁷⁷.

Le mouvement de généralisation des règlements concernant la circulation, qui devient le principal usage de la rue pour les autorités publiques, conduit donc à des arrêtés municipaux qui s'appliquent à la ville entière mais restent déterminés par une vision centrée sur les rues ou portions de rues problématiques. Ces règlements trouvent aussi leurs limites dans l'absence de prise en compte de la multiplicité des usages, source de conflits : le « Code de la rue » reste un projet parisien inachevé des années 1910⁵⁷⁸, dont l'application à Lyon n'est pas envisagée. La municipalité lyonnaise préfère s'orienter vers des règlements propres à chaque mode pour distinguer les usages en leur aménageant des territoires particuliers.

⁵⁷² Annuaire de l'Automobile-Club du Rhône 1914-1915, p. 66-67, collection personnelle de l'auteur.

⁵⁷³ Jean Orselli, « Aux origines du Code de la route (1842-1921) », *Pour Mémoire*, 2006, n° 1, p. 32-45.

⁵⁷⁴ Voir par exemple le dossier AML 1127 WP 63, Correspondance du bureau Circulation, 1910-1930.

⁵⁷⁵ Voir le dossier AML 1068 WP 1, qui regroupe près d'une douzaine de RGC édités entre 1930 et 1971.

⁵⁷⁶ Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, p. 196-198

⁵⁷⁷ L. Baldasseroni et L. Charansonney, « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours. », *art cit.*

⁵⁷⁸ M. Flonneau, « La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile », *art cit.*

1.2. Distinguer les usages pour limiter les conflits, une ambition contournée

Face à l'échec de l'unification réglementaire, les pouvoirs publics lyonnais envisagent dès les années 1900-1910 des dispositions pour séparer les usages de la rue afin de limiter les conflits dus à leur rencontre. Ces projets de règlements ciblent l'automobile et les poids-lourds, qui ont un impact significatif sur les infrastructures viaires notamment en termes d'usure des revêtements. La plupart de ces projets de règlements municipaux sont abandonnés ou amendés suite à des contestations de la part de collectifs d'usagers. Les obstacles viennent aussi de la persistance des usages antérieurs de la rue, en particulier en ce qui concerne les circulations piétonnes et les usages non circulatoires, qui empêche les cloisonnements souhaités.

L'échec des restrictions de la circulation automobile par l'action des collectifs concernés

Plusieurs historiens ont mis en évidence les bouleversements que constitue l'arrivée de l'automobile dans les villes au début du XX^e siècle : entrant rapidement en conflit avec les autres usages de la route par sa vitesse et son encombrement, son arrivée recouvre aussi des enjeux sociaux, avec des oppositions entre habitants des villes et des campagnes ou entre bourgeois et couches populaires au sein des villes⁵⁷⁹. Les initiatives pour en réglementer l'usage sont précoces, tant à Lyon que dans d'autres grandes villes⁵⁸⁰, mais sont à resituer dans un mouvement plus ancien de contrôle de la rue par le pouvoir aux moyens de normes codifiées⁵⁸¹. La focalisation sur l'automobile tient en partie à un effet des sources, dans la mesure où les protestations venant de collectifs déjà organisés comme les automobile-clubs sont bien visibles car leur répertoire d'action passe par la presse et ils sont souvent intégrés aux arènes politiques. Alors que des restrictions sont mises en place pour les cyclistes ou les piétons dès les années 1870 sans opposition, les premiers projets de réglementation des automobiles à Lyon font l'objet de protestations de groupements d'usagers qui sont écoutées par les pouvoirs publics.

Dans le cas lyonnais, l'action de ces collectifs a conduit à infléchir certaines dispositions voire à en inspirer de nouvelles, car ils s'affirment comme des forces de proposition pour améliorer la circulation. L'analyse de l'évolution des projets d'arrêtés entre les années 1870 et 1920 montre que la réglementation par rue ou ensemble de rues est souvent une conséquence de l'échec de règles prévues pour un mode de transport particulier. Les premiers textes pour ces moyens de transport individuels sont marqués par une sorte de principe de précaution qui conduit la municipalité à en interdire la circulation dans les principales rues de la ville : c'est le cas pour les bicyclettes avec un arrêté en 1874⁵⁸² et pour les automobiles avec un projet d'arrêté municipal de janvier 1900 pour « interdire la circulation des véhicules à moteur mécanique » sur la plupart des grands axes de Lyon⁵⁸³.

⁵⁷⁹ C. Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo*, op. cit., p. 196.

⁵⁸⁰ Voir par exemple Sylvain Schoonbaert (dir.), *Voirie et circulation à Bordeaux du Moyen Âge à nos jours*, Bordeaux, Société historique de Bordeaux, 2006.

⁵⁸¹ J. Orselli, « Aux origines du Code de la route (1842-1921) », art cit.

⁵⁸² AML 2 C 401075, Arrêté préfectoral du 24 janvier 1874, in *Recueils des arrêtés et règlements de police de la ville de Lyon et de l'agglomération lyonnaise*, vol.4, p. 34.

⁵⁸³ AML 1125 WP 16, Projet d'arrêté municipal, janvier 1900.

Ces règlements restrictifs montrent que ces nouveaux modes sont considérés dans un premier temps comme des loisirs de classes sociales aisées dont le potentiel dangereux par leur vitesse et l'imprudence de leurs conducteurs dépasserait leur utilité comme moyen de transport urbain⁵⁸⁴. Ainsi, l'arrêté interdisant la circulation dans les rues de Lyon à « toute personne conduisant un vélodrome » en 1874 est justifié par un unique motif mettant en cause les conducteurs : « Considérant que la sûreté publique est compromise par suite de l'inexpérience et de l'imprudence des personnes qui parcourent la ville sur des vélodromes »⁵⁸⁵. Si cette mesure d'interdiction de la circulation est radicale, elle ne semble pas déclencher d'opposition notable. Cela peut s'expliquer par le fait que les cyclistes ne disposent pas de collectif local à cette époque. Le seul organisme agissant en leur faveur est le Touring-Club de France, qui ne comporte pas de section lyonnaise et dont les préoccupations sont centrées sur les pratiques touristiques. Or les touristes ne sont pas pénalisés par cet arrêté, qui comprend comme exceptions les principales voies de promenade et de traversée de la ville dans son article 2 : « ne sont pas compris dans cette interdiction les boulevards, cours, avenues, allées du Parc [de la tête d'Or] et quais du Rhône, après la levée des marchés ». La mesure est mise en pratique, même si elle semble avoir été peu appliquée, les archives compulsées ne comportant aucun cas de contravention ni aucun rappel de ce texte par la suite.

De même, le projet d'arrêté municipal sur la circulation des automobiles en 1900 montre une volonté de conciliation des usages locaux susceptibles de cristalliser des oppositions. Ainsi, plusieurs exceptions sont prévues pour certaines catégories d'usagers : les automobiles des « maisons de commerce » et des riverains concernés sont exemptées, les ponts et quais affectés aux marchés restent autorisés à la circulation et un itinéraire dérogatoire par la place Bellecour est prévu pour « les automobiles devant traverser la ville »⁵⁸⁶. Les catégories qui feraient l'objet de mesures dérogatoires sont donc les commerçants et leurs prestataires (livreurs, représentants), les riverains et les touristes, c'est-à-dire les groupes qui se mobilisent sur les questions de circulation à partir des années 1900. Comme l'ont montré Etienne Faugier et Sébastien Gardon pour l'Automobile-Club⁵⁸⁷, ces collectifs sont bien implantés et puissants à Lyon, comme dans la plupart des grandes villes françaises⁵⁸⁸. De plus, ils plaident la cause d'un secteur économique en plein développement dans la région lyonnaise, avec des constructeurs automobiles comme Berliet ou Rochet-Schneider et de nombreuses entreprises d'industrie métallurgique liées à ce mode nouveau. Leur action est particulièrement précoce, puisque des traces d'une « Société d'encouragement pour le développement de l'industrie automobile à Lyon » sont visibles dans la correspondance de la municipalité dès 1900, c'est-à-dire au moment où les premiers règlements concernant les automobiles sont promulgués.

Malgré son recul sur la restriction de la circulation automobile sur les grands axes, la municipalité lyonnaise persiste et instaure par arrêté du 31 juillet 1900 un système inédit en France de « numérotage des automobiles » par l'apposition d'une plaque sur tout véhicule entrant dans la ville pour mieux contrôler les infractions. Cela fait l'objet de protestations de la part de cette société, dont le président écrit au maire Victor Augagneur le 29 décembre 1900

⁵⁸⁴ M. Flonneau, *Automobile*, op. cit., p. 30-32.

⁵⁸⁵ AML 2 C 401075, Arrêté préfectoral du 24 janvier 1874, *Recueils des arrêtés et règlements de police de la ville de Lyon et de l'agglomération lyonnaise*, vol.4, p. 34.

⁵⁸⁶ AML 1125 WP 16, Projet d'arrêté municipal, janvier 1900.

⁵⁸⁷ Etienne Faugier et Sébastien Gardon, « Le spectacle des transports sur papier : les revues d'un automobile-club comme lieu de l'automobilisme », in Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? : état des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 247-248.

⁵⁸⁸ Voir par exemple, pour les politiques culturelles : Loïc Vadelorge, *Rouen sous la III^e République : politiques et pratiques culturelles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005.

pour lui demander d'annuler cet arrêté. Les arguments avancés insistent sur la mise en réseau des automobilistes et industriels en évoquant les « nombreuses réclamations adressées à l'Automobile-Club de France » et « le tort considérable fait à l'industrie automobile et au commerce lyonnais car il prive la ville du passage du plus grand nombre des automobilistes », qui contourneraient la ville pour éviter cette contrainte⁵⁸⁹. Ce lien explicite fait entre la traversée de la ville par les automobiles et sa prospérité commerciale reste au fondement des arguments des promoteurs de l'automobile durant la plus grande partie du XX^e siècle⁵⁹⁰. Dans ce cas, la réponse du maire est négative, avec un ton ferme et des termes dénonçant le manque de crédibilité des arguments de cette société : « vous menacez notre commerce, mis en quarantaine par les voituristes. Nous avons fait notre compte ; l'écrasement des passants nous coûtera toujours plus que quelques journées d'hôtel ou quelques diners au restaurant ne nous rapporteront ». Il justifie son refus au nom de la lutte contre les accidents, mobilisant des chiffres : un seul accident relevé parmi les 800 voitures numérotées entre septembre 1900 et janvier 1901, contre deux morts en juillet 1900, avant le numérotage⁵⁹¹. Ce discours municipal s'inscrit dans le contexte de tensions entre les classes sociales qui se cristallisent sur les pratiques automobiles, bien avant leur massification⁵⁹². Dans les faits, cet arrêté devient vite caduc par la complexité de son application : il est considéré comme « tombé en désuétude » en 1906⁵⁹³. Il l'est probablement dès octobre 1901, avec la fermeture des bureaux d'octroi où ces plaques étaient délivrées, d'autant que cette mesure devient rapidement inutile du fait de l'obligation nationale de munir les automobiles d'une plaque décidée fin 1901.

Les protestations adressées au maire par ces collectifs d'automobilistes dès 1900 montrent leur force et ne sont pas étrangères aux précautions prises par la municipalité lyonnaise par la suite envers ces usagers, dont plusieurs figures siègent à la Chambre de Commerce (comme le constructeur automobile Marius Berliet) ou au Conseil municipal⁵⁹⁴. Dans ces conflits politiques, il est important de remarquer l'absence des riverains, tant sur le plan des revendications préalables à la décision que des protestations une fois les arrêtés promulgués. Cela peut s'expliquer par le fait que les Comités d'Intérêt Locaux sont encore trop peu puissants pour monter en généralité sur ces questions, d'autant que leur tentative d'union à l'échelle de la ville par la Ligue lyonnaise en 1907 est un échec⁵⁹⁵. Par ailleurs, ces discussions sur les règlements restent cantonnées à l'espace des débats politiques, dont les riverains sont alors peu familiers. Ces nouveaux règlements semblent mobiliser davantage sur des problématiques concernant un mode de transport particulier plutôt que sur l'aménagement des rues, domaine dans lequel la municipalité semble apporter une réponse satisfaisante aux revendications. Les échecs des premières réglementations sur l'automobile à Lyon conduisent la municipalité à adopter des dispositions restreignant ces usages nouveaux sans les interdire, avec des arrêtés au moindre potentiel conflictuel.

Par ailleurs, Édouard Herriot, pour son premier règlement sur la circulation générale, a voulu limiter cette conflictualité en créant une Commission municipale de Circulation (CMC) qui réunit des représentants de l'administration municipale et de la police, mais aussi des

⁵⁸⁹ AML 1125 WP 16, Lettre du président de la Société d'encouragement pour le développement de l'industrie automobile en France au maire Augagneur, 29 décembre 1900.

⁵⁹⁰ Cédric Ferial, « L'invention du centre-ville européen », *Histoire urbaine*, 2015, vol. 42, n° 1, p. 99-122.

⁵⁹¹ AML 1125 WP 16, Lettre du maire au président de la Société d'encouragement pour le développement de l'industrie automobile, 14 janvier 1901.

⁵⁹² E. Faugier, *L'économie de la vitesse*, op. cit., p. 76-79.

⁵⁹³ AML 1125 WP 16, Note pour le maire sur la circulation des automobiles, 24 septembre 1906.

⁵⁹⁴ E. Faugier et S. Gardon, op. cit., p. 247-248.

⁵⁹⁵ Thierry Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation : l'exemple lyonnais (1880-1983)*, Paris, CNRS, 1987, p. 36-38.

représentants de l'Automobile-Club du Rhône et de la compagnie OTL⁵⁹⁶. Il s'agit d'élaborer ce nouveau règlement, dont le résultat ne révolutionne pas les usages des rues et reprend en partie des dispositions antérieures, probablement pour satisfaire les parties en présence. Cette politique de concertation avec les professionnels des transports semble avoir fonctionné, puisque les revendications ultérieures ne réclament que des mesures d'accompagnement et non la suppression de cet arrêté promulgué le 16 novembre 1912. Ainsi, les lettres envoyées par le Syndicat des Entrepreneurs de Transports les 18 novembre et 16 décembre 1912 ne contestent pas l'arrêté mais émettent des revendications concernant les infrastructures pour permettre aux usagers de s'y conformer. La principale réside dans la suppression des caniveaux qui bordent les trottoirs et « rend impossible la circulation à droite des voitures ». Suivent des demandes concernant le sablage des voies à forte pente ou encore la modification des emplacements de certains arrêts de tramways⁵⁹⁷. Cette mobilisation de professionnels de l'automobile se situe dans une dynamique de propositions plus que dans une opposition frontale. Ces propositions sont d'ailleurs étudiées par le SMV, comme le montrent les notes manuscrites en marge de cette lettre retrouvée dans les archives du service.

L'action des collectifs automobiles puissants à Lyon semble avoir conduit la municipalité à adopter une prudence réglementaire au cours des années 1910. Cependant, le manque d'efficacité de ces textes conduit les autorités publiques à envisager l'aménagement d'infrastructures plus lourdes pour contribuer à lutter contre les problèmes de circulation.

Vers une séparation des circulations ? Les usages hérités plus forts que les règlements

Les années 1910-1920 sont marquées par un changement chez les pouvoirs publics, qui pensent désormais les règlements et l'aménagement d'infrastructures de voirie de manière coordonnée, face aux problèmes de circulation. Il est de plus en plus question, dans les débats sur la circulation, de cloisonner certains usages de la rue. Cependant, le croisement entre les archives des débats à la CMC et celles des travaux de voirie des rues étudiées montre le manque de moyens des services de voirie, qui peinent à concrétiser ces nouvelles orientations.

Ainsi, la protection des piétons n'est matérialisée que par des panneaux indiquant les espaces interdits, ce qui ne contraint pas ces usagers dans leurs déplacements et fait obstacle au respect de ces règles peu intuitives. En témoigne l'arrêté municipal du 24 novembre 1909 sur la circulation des piétons sur le pont de la Guillotière évoqué plus haut⁵⁹⁸, qui vise à définir un sens obligatoire d'emprunt des trottoirs par les piétons. Répartir les piétons sur les deux trottoirs par l'imposition d'un sens de circulation et les faire marcher du côté gauche leur permettait de faire face au danger pour mieux l'anticiper. Le non-respect de ce règlement apparaît manifeste malgré la pose d'un panneau et l'intervention d'agents de police. Il en est de même pour les dispositions réglementaires obligeant les piétons à circuler sur les trottoirs, dont la répétition dans plusieurs arrêtés et de nombreuses vues de Lyon édités dans les années 1900-1920 (dont la Figure 22 ci-dessous) montrent le non-respect. Des efforts sont faits pour tenter de différencier certains espaces de circulation et surtout de stationnement de piétons avec

⁵⁹⁶ AML 1140 WP 94, Liste des membres de la Commission chargée d'étudier les moyens aptes à faciliter la circulation des voitures à Lyon, Note aux journaux, 19 septembre 1912.

⁵⁹⁷ AML 1140 WP 94, Lettres du Syndicat des Entrepreneurs de transports de la région lyonnais au maire de Lyon, 18 novembre et 18 décembre 1912.

⁵⁹⁸ AML 1125 WP 16, Projet d'arrêté sur la circulation sur le pont de la Guillotière, 19 juillet 1909.

l'établissement de refuges pour prévenir les accidents à partir du début des années 1870. Ces refuges sont simplement constitués d'une plate-forme isolée de la chaussée aménagée de la même manière qu'un trottoir, le plus souvent revêtue d'asphalte avec des bordures en grès ou en granit et parfois agrémentée de mobiliers urbains divers (comme ici un candélabre, un poteau d'arrêt et une corbeille). Il est difficile d'évaluer leur nombre, leur étendue (ils figurent au budget municipal sous la rubrique « établissement de trottoirs et refuges ») et surtout leur efficacité. Cela montre que les questions d'accidents de piétons étaient prises en compte par les pouvoirs publics avant l'arrivée des moyens de transport modernes. Les dispositifs restent légers et peu adaptés à leurs territoires : les premiers refuges lyonnais installés en 1872 se limitent à deux des places considérées comme les plus dangereuses du point de vue de la circulation, la place Le Viste et la place du Pont. Ils sont du même type que ceux de Paris car considérés par les ingénieurs des services de voirie « comme des ouvrages de pure utilité », reléguant les questions de « décoration d'un quartier » en arrière-plan⁵⁹⁹. D'autre part, si le principe du refuge pour piétons n'est jamais contesté, les emplacements choisis font souvent l'objet d'oppositions lors des enquêtes de *commodo et incommodo*. Cela se produit surtout lorsque le droit de stationnement des riverains est menacé ou que le refuge est considéré comme un obstacle à la circulation⁶⁰⁰, d'où leur localisation privilégiée sur des grandes places.



Figure 22 : La place Le Viste et la rue de la République, carte postale, v. 1900 (AML 38 Ph 191-23)

Avec l'arrivée des tramways, ces infrastructures trouvent une nouvelle utilité qui conduit à leur diffusion : lutter contre les problèmes de sécurité aux arrêts quand les voies de tramways sont placées dans l'axe de la chaussée. Ils sont implantés sur les places qui sont des terminus ou des points de croisement des principales lignes de tramway, comme la place Le Viste illustrée ci-dessus (Figure 22). Ils restent proportionnellement moins nombreux qu'à Paris, où ce principe est aussi étendu aux chaussées des grands boulevards⁶⁰¹.

⁵⁹⁹ AML 925 WP 124, Note explicative de l'ingénieur en chef du SOPC à M. Celler, ingénieur en chef du SMV, 7 octobre 1872.

⁶⁰⁰ AML 925 WP 124, Note explicative de l'ingénieur en chef du SOPC à M. Celler, 7 octobre 1872 ; Note de service de M. Celler au maire de Lyon, 11 octobre 1872.

⁶⁰¹ M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit., p. 69-72.

Les piétons restent donc le premier flux séparé selon la tendance entamée au XVIII^e siècle qui a conduit au développement des trottoirs⁶⁰², même si ce cloisonnement paraît théorique par rapport aux usages du début du XX^e siècle, où les piétons fréquentent encore beaucoup la chaussée. Parmi les nouveaux modes de transport apparus à la fin du XIX^e siècle, le seul dont l'usage est ouvertement cloisonné dès sa naissance, tant par des règlements que des infrastructures, reste le vélo⁶⁰³ : certaines rues lui sont interdites dès 1874, des trottoirs cyclables sont aménagés en 1907 sur plusieurs quais de Lyon. Ce traitement spécifique s'explique par le fait que ce ne sont pas les pouvoirs publics qui sont à l'initiative de ces infrastructures mais le Touring-Club de France, par une pétition adressée au maire et au préfet le 21 mars 1907. La rapidité des autorisations et des travaux impressionne, puisque ces trottoirs sont mis en place dès l'été 1907, financement intégral par le Touring-Club aidant⁶⁰⁴. D'autre part, le vélo reste vu à cette époque comme un mode de transport réservé à des usages de loisirs donc suscite peu d'intérêt chez les ingénieurs des services de voirie. Cela est confirmé par la suite : les aménagements de pistes ou trottoirs cyclables ne sont pas entretenus une fois leur installation terminée ni étendus par les services. Le vélo redevient rapidement un mode de transport sans infrastructures propres, à Lyon comme dans la plupart des grandes villes⁶⁰⁵. Par ailleurs, l'inconfort des pavages, revêtements équipant la grande majorité des rues lyonnaises avant les années 1930, ne joue pas en faveur de la pratique du vélo sur les chaussées. De manière générale, les pratiques cyclistes en milieu urbain restent peu documentées avant les années 1970, période où émergent des collectifs de cyclistes urbains dont les revendications permettent aux historiens de s'informer sur leurs pratiques⁶⁰⁶.

La municipalité tente également de séparer des flux de véhicules sans pour autant aménager d'infrastructures spécifiques, à travers la solution des sens uniques. Une première expérimentation est tentée en 1905 dans les rues Sainte-Catherine, Sainte-Marie des Terreaux et Terme (petites rues proches de l'hôtel de Ville mais peu empruntées) à la demande de la compagnie OTL, dont une ligne de tramway emprunte ces rues étroites, tortueuses et pentues. L'arrêté municipal du 21 avril 1905 oblige toute voiture à suivre le sens du tramway dans ces rues, ce qui permet à la fois de prévenir les accidents et de lutter contre les encombrements⁶⁰⁷. Cet essai de sens unique marque une innovation par rapport à Paris, qui ne l'expérimente qu'en 1907⁶⁰⁸. Il est progressivement étendu à 20 rues supplémentaires, avec l'arrêté municipal du 26 mars 1922. Celles-ci sont localisées dans le centre-ville, puis dès le milieu des années 1910 s'étendent aux collines de Fourvière et la Croix-Rousse : cette diffusion qui semble rapide hors des voies encombrées du centre-ville est réservée à des rues étroites ou des descentes dangereuses⁶⁰⁹. Le sens unique simplifie les mouvements et accroît la sécurité pour toutes les véhicules, cyclistes et piétons⁶¹⁰, le tout à faible coût car il ne nécessite aucune infrastructure autre que des panneaux de signalisation.

Du côté des usagers, cet aménagement peu visible dans le paysage est dans un premier temps peu respecté : en 1911, une nouvelle plainte du personnel de la compagnie OTL au SMV

⁶⁰² A. Passalacqua, *La bataille de la route*, op. cit., p. 24-26.

⁶⁰³ F. Héran, *Le retour de la bicyclette*, op. cit.

⁶⁰⁴ ADR PER 1780/1, *Revue Lyon-Touriste*, 1^{er} août 1907.

⁶⁰⁵ Philippe Gaboriau, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1991, vol. 29, n° 1, p. 17-34.

⁶⁰⁶ Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, p. 20-21.

⁶⁰⁷ AML 1125 WP 16, Note de service du SMV au maire, 25 février 1911.

⁶⁰⁸ M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit., p. 68.

⁶⁰⁹ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 37.

⁶¹⁰ Frédéric Héran, « Le reflux des rues à sens unique », *Flux*, 2002, n° 48-49, p. 86-87.

déplore le manque de respect de l'arrêté de 1905, ce qui entraîne un avis affiché le 21 février 1911 et une note au commissaire de police lui demandant une surveillance sur ces points⁶¹¹. Par la suite, ce dispositif ne semble pas poser de problème ni soulever de protestation. Certains collectifs d'automobilistes réclament des mesures de séparation des flux au principe assez similaire, tel le Syndicat des Entrepreneurs de transports de la région lyonnaise qui propose dès 1912 au maire de Lyon l'aménagement de « rues parallèles à quelques grandes artères sillonnées de voies de tramways » pour séparer la circulation des poids-lourds de celle des tramways (voir Annexe 9)⁶¹². Cette proposition, si elle n'est pas appliquée immédiatement car elle réclame de lourds travaux de pavage des rues concernées, est partiellement reprise par la municipalité quelques années plus tard pour l'aménagement de sens uniques, sans concerner uniquement les poids-lourds. Ainsi, un rapport du SMV du 8 mars 1922 reprend le vocable de « rues parallèles » pour proposer d'établir des sens uniques dans 14 rues⁶¹³, ce qui se retrouve intégralement dans l'arrêté municipal du 26 mars de la même année. Par la suite, les débats sur ces dispositions à la Commission municipale de Circulation concernent davantage le choix des rues à mettre en sens unique que son principe même⁶¹⁴. Cet aménagement apparaît donc consensuel, ce qui explique que les autorités lyonnaises l'aient adopté durablement pour un nombre croissant de rues à partir des années 1920, au fur et à mesure des nécessités de la circulation.

Les années 1890-1920 montrent donc une prise de conscience des enjeux de circulation à l'échelle de la ville entière et non plus seulement des quelques rues encombrées du centre-ville et croisements considérés comme dangereux. Cela passe d'abord par une action publique réglementaire qui cherche à normaliser les usages de la rue. La volonté municipale d'étendre cette action de normalisation à toutes les rues et tous les modes de transport se heurte à des résistances, allant des héritages en matière de règlements et de division des services à la persistance d'usages anciens de rues encore largement multifonctionnelles. Face à cela, l'action municipale se préoccupe de la clarté des dispositions réglementaires nouvelles pour en faciliter l'application et désamorcer la conflictualité, en même temps que des réflexions vers une articulation entre réglementation et aménagements de voirie.

⁶¹¹ AML 1125 WP 16, Note de service du SMV au maire, 25 février 1911.

⁶¹² AML 1140 WP 94, Lettres du Syndicat des Entrepreneurs de transports de la région lyonnaise au maire de Lyon, 18 novembre 1912.

⁶¹³ AML 1140 WP 94, Rapport de l'ingénieur du SMV Chalumeau au maire de Lyon, 8 mars 1922.

⁶¹⁴ Voir le dossier AML 1127 WP 54, P.V. de la Commission municipale de Circulation, 1925-1942.

2. Moderniser les rues dans leur ensemble : une vision globale de la ville

Les années 1900-1910 sont considérées par les historiens de l'urbain comme un moment riche en innovations dans l'évolution des réseaux techniques urbains des villes occidentales⁶¹⁵. À Lyon, l'arrivée d'Édouard Herriot au fauteuil de maire en 1905 marquerait une rupture dans les pratiques municipales d'aménagement urbain⁶¹⁶. Cette borne chronologique commode associant un nouveau maire à une nouvelle ère de transformation de la ville est alimentée par un foisonnement d'ouvrages commandés par la municipalité pour célébrer son œuvre à partir des années 1920⁶¹⁷, ainsi que des critiques qui associent les grands travaux de l'époque à la figure du maire (voir Annexe 15). Cependant, cette borne masque les continuités, notamment le fait qu'Herriot, membre du conseil municipal depuis 1904, succède à Victor Augagneur l'année suivante, dont il poursuit les politiques urbaines à ses débuts⁶¹⁸. En ce qui concerne les travaux de modernisation de la voirie, l'action de la municipalité dirigée par Édouard Herriot est marquée par de grands projets d'infrastructures qui promettent de transformer le réseau viaire lyonnais avec une vision plus globale de la ville, traduite dans le Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement (PAEE) qu'il fait étudier à partir de 1912.

2.1. Édouard Herriot, maire bâtisseur d'infrastructures modernes ?

Comme l'a mis en évidence Bruno Benoît à travers son concept d'« herriotisme », le gouvernement municipal d'Édouard Herriot affirme sa singularité par rapport à ses prédécesseurs à travers des pratiques qui reposent sur la proximité dont il se réclame avec les Lyonnais, la valorisation de l'image de la ville à travers de multiples actions de promotion de son action et une recherche de consensus politique⁶¹⁹. Ces trois piliers de l'action municipale d'Herriot se retrouvent dans les politiques de transformation des infrastructures de voirie. Le maire veille à éviter de bouleverser les orientations des politiques héritées du XIX^e siècle pour conserver le consensus établi en la matière, tout en promouvant l'action du SMV par la participation à des expositions internationales. La confrontation des discours préparés pour ces expositions et de la place réelle des rues dans les programmes de travaux municipaux permet de mettre en avant un hiatus entre ambitions affichées et réalisations concrétisées.

⁶¹⁵ Jean-Luc Pinol (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine : expansion et limite d'un modèle. 2. De l'Ancien Régime à nos jours*, Paris, Seuil, 2003 ; S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit.

⁶¹⁶ Charles Delfante et Agnès Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, LUGD, 1994, p. 43-44.

⁶¹⁷ Par exemple : Association française pour l'avancement des sciences, *Lyon 1906-1926 : introduction historique, enseignement, mouvement artistique, littéraire et scientifique, la vie sociale, la production, la foire internationale de Lyon*, Lyon, A. Rey, 1926.

⁶¹⁸ Serge Berstein, *Édouard Herriot ou la République en personne*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1985, p. 31-36.

⁶¹⁹ Bruno Benoît, « Enquête sur l'herriotisme », in B. Benoît et M. Bernard (eds.), *Le maire et la ville dans la France contemporaine*, op. cit., p. 27-29.

Améliorer et embellir : des objectifs pour toute la ville

L'action de la municipalité Herriot des premières décennies s'inscrit dans une volonté d'extension des territoires concernés par les projets d'amélioration et de généralisation de certains aménagements à la ville entière. Ainsi, si les dispositifs techniques des infrastructures de voirie projetées sont peu innovants, de nouveaux enjeux d'harmonisation émergent parmi les objectifs politiques des programmes de plus grande ampleur. Par ailleurs, les territoires concernés par ces nouveaux projets diffèrent peu par rapport à la fin du XIX^e siècle mais le renouveau des projets de percées montre une augmentation des ambitions municipales.

Cette volonté d'un aménagement plus général des réseaux techniques lyonnais reprend des principes de planification de l'action publique mis en place à la fin du XIX^e siècle, dont l'échelle est élargie à la ville entière. Cela s'observe pour l'assainissement, avec un « Projet général de tout-à-l'égout » proposé en 1919 par l'ingénieur en chef Camille Chalumeau⁶²⁰. Si le dispositif technique est innovant, le principe d'un plan général d'assainissement pour la ville a déjà été tenté (sans succès) par l'ingénieur en chef Résal en 1898. D'autre part, Chalumeau pense son projet en adéquation avec le PAEE par sa cohérence avec le zonage projeté dans ce plan, mais sans se préoccuper des relations avec les communes périphériques, ce qui serait selon Franck Scherrer la raison principale de l'abandon de ce projet⁶²¹. L'équipement général apparaît aussi recherché en ce qui concerne les revêtements de voirie, avec l'ambition de recouvrir les rues de pavés d'échantillon. Camille Chalumeau, auteur du chapitre sur l'urbanisme dans l'ouvrage promotionnel municipal *Lyon 1906-1926*, consacre trois pages à l'« aménagement des voies publiques ». Il commence par souligner un « très gros effort fait par la Ville depuis 1906 pour améliorer les voies publiques » par des programmes de voirie. Il précise ensuite qu'« une étude a été faite, de concert avec les services de l'État et les services du département, en vue de réaliser dans un avenir prochain, le pavage de toutes les grandes voies de pénétration et le pavage de toutes les voies municipales de quelque importance »⁶²².

Il met en avant le choix du pavé comme le résultat d'une pratique rationnelle et scientifique de l'urbanisme, probablement pour nuancer l'image archaïque de ce matériau dans les années 1910-1920, qui contraste avec l'affirmation d'une cité moderne. Il justifie ce choix exclusif de revêtement pour toute la ville en mettant en avant la collaboration du SMV avec le professeur Offret de la Faculté des Sciences de Lyon pour « l'étude scientifique des diverses espèces de pavés en usage dans la ville de Lyon » et une aide pour le choix de la carrière municipale à établir⁶²³. La seule innovation réelle dans ce discours reste la création d'une carrière municipale de pavés, qui ouvre en 1922, près de quarante ans après les premiers programmes de pavages en pavés d'échantillon (Voir Chapitre 1). De même, l'ingénieur Chalumeau présente cette collaboration universitaire comme nouvelle alors qu'elle débute dès 1879⁶²⁴. De même, la construction de nouveaux ponts, évoquée par Chalumeau dans le même chapitre, a été entamée sous le mandat du maire Gailleton dans les années 1880. Les pratiques du SMV ne semblent donc pas avoir été révolutionnées par l'arrivée d'Édouard Herriot au fauteuil de maire ni celle de Camille Chalumeau à la tête du SMV. Par contre, les justifications des choix politiques d'infrastructures de voirie ont davantage varié : d'un but hygiéniste au

⁶²⁰ Marie-Clotilde Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle : enjeux territoriaux, acteurs locaux et politiques publiques dans la région lyonnaise*, Lyon, 2010, vol. 2, p. 59-61.

⁶²¹ F. Scherrer, *L'égout, patrimoine urbain*, op. cit., p. 264-266.

⁶²² Association française pour l'avancement des sciences, *Lyon 1906-1926*, op. cit., p. 365-368.

⁶²³ *Ibid.*

⁶²⁴ AML 923 WP 235, Correspondance et notes de l'ingénieur en chef du SMV Eugène Résal sur les essais de matériaux d'empierrement (quinze documents), 1879-1900.

départ, la généralisation du pavé d'échantillon pour revêtir les voies publiques lyonnaises semble désormais être une question d'harmonisation des matériaux, avec un but esthétique : d'après l'ouvrage-bilan de l'action municipale entre 1905 et 1925, le programme de « remplacement des chaussées en cailloux roulés ou étêtés par du pavage en pavés d'échantillon » doit être « méthodiquement poursuivi pour l'embellissement » de la ville »⁶²⁵.

Les projets d'aménagement sont marqués par une extension en matière d'ampleur des opérations et d'étendue des territoires concernés. La Figure 23 ci-dessous, qui représente les opérations d'aménagement urbain mises en avant par le SMV en 1922, en est un exemple. Les trois grands types de travaux d'urbanisme moderne y sont représentés : la planification des opérations à l'échelle de la ville à travers le PAEE exposé dans la section « Lyon futur » et deux plans parcellaires (en bas à gauche), l'insistance sur les opérations de création de logements sociaux (cités Philippe de Lasalle et des États-Unis), la réalisation d'équipements communaux (ici une pouponnière municipale et une usine d'équarrissage, de chaque côté de cet extrait de croquis, visible en intégralité en Annexe 16).

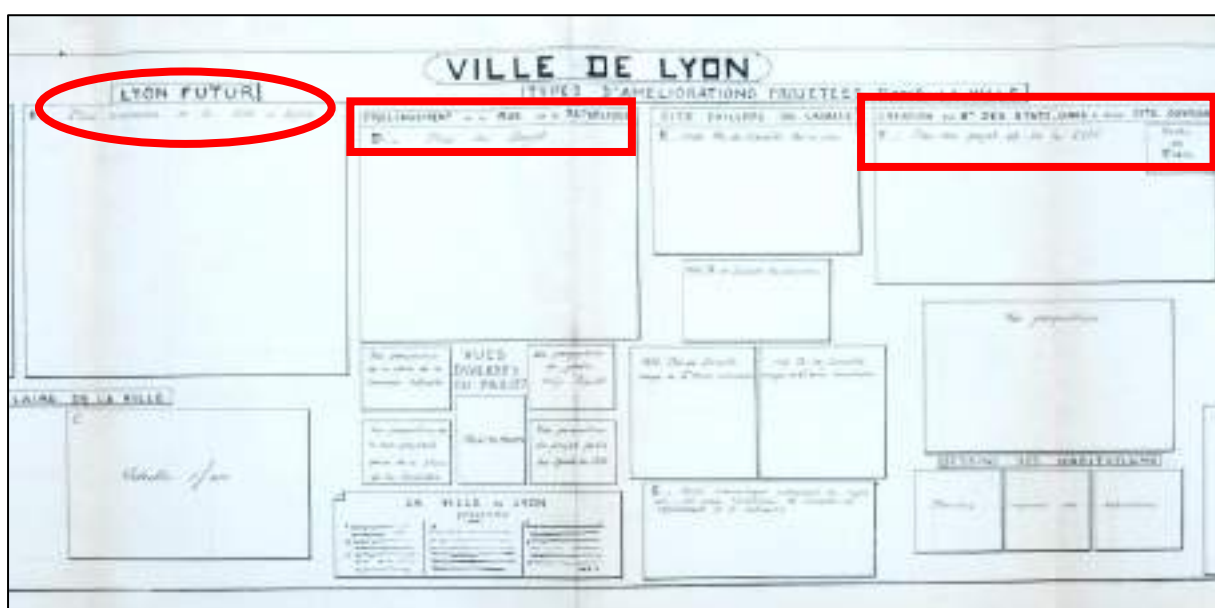


Figure 23 : Extrait du croquis du panneau d'exposition du SMV à l'Exposition nationale coloniale de Marseille - 14 avril-31 octobre 1922 (AML 923 WP 419)

La priorité donnée aux investissements en infrastructures de voirie sur la partie Est de Lyon relève du même mouvement de rattrapage de l'équipement de ces quartiers par rapport aux quartiers centraux privilégiés dans la première moitié du XIX^e siècle⁶²⁶. Ainsi, les deux projets de bâtiments publics exposés ci-dessus et le nouveau quartier des États-Unis, avec son boulevard et ses habitations à bon marché, sont situés dans les quartiers périphériques de l'Est lyonnais. Ici, une volonté d'équilibre territorial des réalisations présentées conduit à montrer le projet de prolongement de la rue de la République, en plein centre-ville et la cité Philippe de Lasalle, située dans le quartier de la Croix-Rousse, au nord de Lyon. Ces trois projets regroupés dans la catégorie « types d'améliorations projetées dans la ville » visent à transformer des quartiers entiers. Le prolongement de la rue de la République vers le Nord constitue une

⁶²⁵ *L'Œuvre municipale depuis 1905*, Lyon, Ville de Lyon, impr. Rey, 1925, p. 11.

⁶²⁶ Pierre Yves Saunier, *Lyon au XIX^e siècle : les espaces d'une cité*, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 1992, p. 841.

opération de percée d'un axe central dans un quartier au bâti ancien et dégradé, selon la logique appliquée au XIX^e siècle. Par contre, les deux autres opérations sont des créations de quartiers sur des territoires périphériques peu densément bâtis, centrés sur des immeubles d'Habitations à Bon Marché (HBM) construits par un office municipal dédié en 1919⁶²⁷. La cité Philippe de Lasalle est bâtie sur d'anciens terrains appartenant à une congrégation religieuse, tandis que la cité des États-Unis est aménagée sur des terres agricoles. Dans les deux cas, de nouvelles voies et des bâtiments publics sont prévus pour faire de ces ensembles de logements des nouveaux quartiers, avec des écoles, places publiques et équipements sportifs. En la matière, le quartier des États-Unis, prévu pour être organisé autour d'un boulevard long de près de cinq kilomètres et accueillir 50 000 personnes⁶²⁸, atteint une ampleur exceptionnelle pour Lyon. Malgré l'envergure nouvelle de ces grands travaux des années 1910-1920, force est de constater que l'opposition d'images relevée par Pierre-Yves Saunier pour les années 1890 persiste, entre les 3^e et 6^e arrondissements « quartiers d'avenir » privilégiés pour les grands projets et les 2^e et 5^e plus conservateurs laissés en marge de ce mouvement de modernisation de la ville⁶²⁹.

Du point de vue des réalisations concrètes, certaines d'entre elles relèvent de projets anciens qui connaissent une accélération dans la mise en œuvre. Cette période marque notamment le renouveau des percées urbaines avec des projets de création de grands axes de circulation intercommunaux, dont les deux principaux sont présentés sur ce panneau d'exposition (Figure 23). Cela illustre une préoccupation renouvelée de la municipalité lyonnaise pour les liens avec les communes de banlieue, notamment Villeurbanne⁶³⁰ et Caluire. Cela est aussi l'occasion de réactiver d'anciens projets de percées, comme celui du prolongement de la rue de la République, visible dans les archives du SMV dès 1864. Au départ, ce projet vise à prolonger une voie somptuaire vers le Nord pour supprimer les difficultés de circulation dans les rues étroites sur lesquelles cette grande avenue débouche⁶³¹. Ce projet est remis au goût du jour dans les réflexions de la commission du PAEE mise en place en 1912, qui en souligne les avantages pour améliorer les liaisons entre Lyon et Caluire, commune de banlieue nord de Lyon alors en pleine croissance : un nouveau projet désigné comme « Boulevard intercommunal Lyon-Caluire » à raccorder à la rue de la République prolongée est débattu lors de plusieurs séances de la sous-commission concernée⁶³².

Parmi ces projets de voies nouvelles qui comprennent désormais des territoires périphériques, celui du boulevard des États-Unis est sans doute le plus abouti du point de vue des réflexions sur sa fonction. Le projet initial est celui d'un « boulevard industriel » pour relier l'avenue Berthelot, bordée de nombreux établissements industriels dans les années 1910, à la commune de Vénissieux, située en banlieue sud-est de Lyon. L'intérêt de cette commune réside notamment dans sa gare de marchandises, qui peut être reliée directement à Lyon : cela explique le choix d'une large plateforme centrale prévue pour une double voie ferrée électrifiée et compatible avec les voies ferrées de la compagnie PLM, pour assurer le transport de marchandises des usines qui pourraient s'installer à proximité de ce boulevard⁶³³. Le caractère intercommunal de la voie est donc à la base de ce projet. Par ailleurs, cela permet à la Ville de

⁶²⁷ Claire Berthet, « Des bâtisseurs aux habitants : le quartier en question. Les États-Unis à Lyon (1917-1939) », *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, 1993, vol. 105, n° 2, p. 302-305.

⁶²⁸ AML 923 WP 69, Enquête du SMV sur les alignements du boulevard projeté, 28 Septembre 1919.

⁶²⁹ P.-Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, op. cit., p. 842-843.

⁶³⁰ Boris de Rogalski Landrot, *La fabrique matérielle et symbolique de la ville : le cas de Villeurbanne de 1900 à 1950*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2014.

⁶³¹ AML 453 WP 7, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau, 20 février 1919.

⁶³² AML 937 WP 19, Ordre du jour de la 3^e sous-commission de la Commission d'Étude du PAEE, 15 avril 1913.

⁶³³ AML 923 WP 69, Délibération de la Chambre de Commerce et d'Industrie, 4 mars 1920.

solliciter d'autres sources de financement comme le département du Rhône, la compagnie de transport ou la commune de Vénissieux⁶³⁴.

Les débuts d'Édouard Herriot à la mairie de Lyon semblent donc être marqués par une volonté particulière de faire de Lyon une « cité moderne » par de grands travaux d'aménagement d'infrastructures publiques, insistant particulièrement sur la voirie. Dans ce domaine, l'ampleur des territoires concernés et des ambitions des projets est davantage soulignée que les innovations techniques ou les inflexions politiques.

La voirie lyonnaise à la remorque de l'urbanisme moderne

Les années 1900-1920 constituent un moment charnière dans le développement de l'urbanisme, notion nouvelle souvent associée à l'adjectif « moderne »⁶³⁵. Cette cité dite moderne correspond à un modèle de ville occidentale avec une économie industrielle et une place importante des transports de masse, d'où l'importance de la voirie dans ces transformations. La modernisation des villes affirmée par leurs aménageurs durant cette période véhicule un imaginaire de changements accélérés dans tous les domaines de l'action publique urbaine⁶³⁶. Dans cette dynamique, la Ville de Lyon n'est pas en reste, puisqu'elle participe à plusieurs expositions internationales dans leur section « Urbanisme », de l'exposition universelle de Lyon en 1894 à celle de New York en 1939. Les archives relatives à ces manifestations en dévoilent les enjeux pour la municipalité et les services de voirie, permettant d'en saisir les évolutions dans les discours et la place de la rue dans ces grands travaux. D'une part, la communication municipale met en avant un urbanisme guidé par des figures réformatrices comme l'ingénieur Camille Chalumeau ou l'architecte Tony Garnier, associées au maire Herriot. L'évolution des discours d'une exposition à l'autre montre que les travaux de modernisation de la voirie urbaine occupent une place secondaire à partir des années 1920.

Dans un contexte de mise en réseau des villes innovantes en matière d'urbanisme mis en avant par Renaud Payre⁶³⁷ et Stéphane Frioux⁶³⁸, la municipalité lyonnaise tient à affirmer son importance à une échelle internationale, par les expositions et, à partir de 1910, le rôle actif de l'ingénieur Chalumeau dans les réseaux réformateurs d'ingénieurs municipaux : il participe à des associations comme le Musée social ou l'AGHTM (Association générale des Hygiénistes et Techniciens municipaux)⁶³⁹. Un point d'orgue est atteint en 1914 avec l'organisation de la première « Exposition internationale d'urbanisme » à Lyon, voulue par Édouard Herriot comme une exposition scientifique et pédagogique consacrée aux réponses aux problèmes d'urbanisme⁶⁴⁰. Cette exposition permet de mettre en avant l'action du SMV, de plus en plus associé au travail de Tony Garnier qui, s'il n'est pas architecte en chef de la Ville de Lyon, conçoit la plupart des grands bâtiments communaux réalisés entre les années 1910 et 1930⁶⁴¹.

⁶³⁴ AML 923 WP 69, Enquête du SMV sur les alignements du boulevard projeté, 28 Septembre 1919.

⁶³⁵ Viviane Claude, *Faire la ville : les métiers de l'urbanisme au XX^e siècle*, Marseille, Parenthèses, 2006, p. 73-75.

⁶³⁶ Shane Ewen, *What is urban history?*, Cambridge, UK Malden, MA, Polity, 2016, p. 92.

⁶³⁷ R. Payre, *Une science communale ?*, op. cit.

⁶³⁸ S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit.

⁶³⁹ P.-Y. Saunier et V. Claude, « L'urbanisme au début du siècle : de la réforme urbaine à la compétence technique », art cit, p. 31-32.

⁶⁴⁰ Maria-Anne Privat-Savigny (dir.), *Lyon, centre du monde L'Exposition internationale urbaine de 1914*, Fage Ed., Lyon, 2013, p. 9-10.

⁶⁴¹ Krzysztof Kazimierz Pawłowski et Jean-Michel Véchambre, *Tony Garnier : pionnier de l'urbanisme du XX^e siècle*, Lyon, Éditions du Pélican, 1993, p. 90-93.

Un tournant vers l'affirmation de la scientificité de l'urbanisme lyonnais est observable au cours des années 1910 dans les documents de présentation du SMV. Lors de l'exposition de 1894⁶⁴², dans l'ouvrage *Lyon en 1906*⁶⁴³ ou pour l'exposition universelle de Turin en 1911⁶⁴⁴, le SMV se met en scène de manière classique, avec des tableaux statistiques sur la répartition des longueurs et surface de chaussées selon la nature du revêtement, ou encore les longueurs d'égouts réalisées. Ces données, reprises des bilans municipaux, s'accompagnent de descriptions techniques de quelques grandes infrastructures réalisées, en particulier les ponts, objets de programmes municipaux de construction entre les années 1880 et 1918⁶⁴⁵. Par la suite, à partir des années 1910, la municipalité se réclame d'un urbanisme scientifique, comme l'affirme Herriot lors de l'Exposition de la Cité reconstituée à Paris en 1916 : « C'est une administration fondée avant tout sur la science et sur ses découvertes [...] qui doit gouverner la cité »⁶⁴⁶. Cela passe notamment par une insistance sur les plans, les études scientifiques sur les questions urbanistiques et l'organisation de certains services. Chalumeau décrit par exemple avec minutie, dans l'ouvrage *Lyon 1906-1926*, le travail du Service des Plans en insistant sur la précocité des plans lyonnais, la création du Laboratoire d'études des matériaux en 1920, ou encore l'organisation rationnelle du travail à la carrière municipale de pavés de Courzieu⁶⁴⁷. Cette insistance sur la pratique scientifique permet de masquer les échecs du SMV en matière d'essais d'infrastructures de voirie : alors que Chalumeau mettait en valeur les essais de différents revêtements (pavés, asphaltes) dans sa note de présentation pour l'exposition de Turin en 1911⁶⁴⁸, il n'en est aucunement fait mention en 1926, où la rationalité du choix du pavé d'échantillon et de son extraction est privilégiée. Il s'agit de valoriser les nouvelles méthodes et pratiques plutôt que la solution technique choisie, qui reste très traditionnelle. L'enjeu de cette valorisation d'un supposé caractère scientifique de l'aménagement urbain pour Lyon est à la fois d'affirmer sa place au sein des réseaux de villes réformatrices et, pour ses aménageurs, de contribuer à soutenir le développement de l'urbanisme comme discipline, comme l'ont notamment montré Pierre-Yves Saunier et Viviane Claude⁶⁴⁹.

Au sein de ces grands projets d'urbanisme, la place des infrastructures de voirie connaît aussi des évolutions importantes. Dans les années 1900-1910, les travaux sont valorisés pour leur technicité et leur organisation. Par la suite, la voirie est surtout montrée comme un élément structurant de la planification urbaine, au détriment des aspects techniques des travaux. Ainsi, dans une « notice sur le renouvellement édilitaire » préparée par le service pour l'exposition de Turin en 1911, une division en cinq chapitres est opérée pour présenter chaque branche avec un ordre descriptif, la mise en évidence des pratiques « modernes » étant opérée au sein de chaque thème, comme les matériaux de pavage ou les nouvelles techniques de nettoyage⁶⁵⁰. À partir du milieu des années 1910, c'est le PAEE qui est chargé de figurer « le Lyon du Futur » dans le panneau illustré ci-dessus (Figure 23), visible à Bombay et Gand en 1921, ainsi qu'à Marseille

⁶⁴² AML 938 WP 85, Notices sur les services de la Voirie, Exposition de Lyon 1894.

⁶⁴³ Association française pour l'avancement des sciences, *Lyon et la région lyonnaise en 1906*, Lyon, A. Rey et Cie, 1906, vol. 2, p. 571-591.

⁶⁴⁴ AML 923 WP 419, Note sur le fonctionnement des diverses branches du SMV, 1911, 35 p.

⁶⁴⁵ Louis Baldasseroni, *Des ponts vers l'avenir, quelles images pour une voirie moderne ?*, Communication au colloque Imago, Lyon, 2 février 2017, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01581935> (consulté le 20 août 2019).

⁶⁴⁶ AML 1 C 708831, *Lyon à l'exposition de la Cité Reconstituée*, p. 16.

⁶⁴⁷ Association française pour l'avancement des sciences. Congrès, *Lyon 1906-1926*, op. cit., p. 366-367.

⁶⁴⁸ AML 923 WP 419, Note sur le fonctionnement des diverses branches du SMV, 1911, p. 4-8.

⁶⁴⁹ P.-Y. Saunier et V. Claude, « L'urbanisme au début du siècle : de la réforme urbaine à la compétence technique », art cit.

⁶⁵⁰ AML 923 WP 419, Notice sur le renouvellement édilitaire, sd (1911).

en 1922⁶⁵¹. Par ailleurs, certaines grandes infrastructures de voirie montrées pour valoriser l'activité du SMV sont désormais mises en évidence pour leur caractère esthétique et monumental. Ainsi, dans la notice pour l'*Exposition de la Cité Reconstituée* de 1916, Camille Chalumeau évoque les ponts dans la rubrique « Monuments publics », aux côtés de l'hôtel-de-Ville ou de la mairie du VII^e arrondissement récemment terminée⁶⁵². Cette focalisation sur les bâtiments communaux se comprend par rapport aux réalisations en voie d'achèvement, dont la majorité est alors constituée de bâtiments communaux. *A contrario*, les grands axes de circulation projetés sont encore à l'état d'ébauche et la généralisation du pavage des chaussées ou de l'asphaltage des trottoirs est difficile à mettre en avant comme étendard de la modernisation de la ville tant elle reste inachevée.

Cette moindre mise en avant des transformations des infrastructures de voirie est aussi le reflet de mutations dans les orientations de la commission du PAEE, qui réfléchit de plus en plus à l'échelle du quartier plutôt qu'à celle d'un axe de circulation. Lors de sa fondation en novembre 1912, l'ordre du jour des premières réunions est défini par Édouard Herriot et Camille Chalumeau pour réfléchir prioritairement sur l'aménagement de nouvelles voies, avec une vision centrée sur chaque axe. Les cinq sous-commissions ont ainsi pour ordre du jour de leur première réunion de répondre aux questions suivantes sur la portion de territoire qui leur est attribuée : « Les grandes artères actuelles allant de Bellecour vers la périphérie sont-elles suffisantes ? Y a-t-il lieu et est-il possible d'en ouvrir d'autres ? Y a-t-il lieu et est-il possible d'améliorer les voies existantes ? »⁶⁵³. Ces pistes de réflexions, auxquelles s'ajoutent quelques questions sur les « espaces libres » à réserver et la suppression des murs d'enceinte, montrent la persistance de la solution héritée du XIX^e siècle de grandes percées centrales pour résoudre les problèmes du développement urbain. Rapidement, l'idée plus novatrice de « grandes artères circulaires à améliorer ou à créer » fait consensus pour compléter le PAEE projeté⁶⁵⁴. Par la suite, la commission oriente ses réflexions sur des questions d'aménagement de quartiers sur lesquels des aménagements de grande ampleur sont prévus et en partie réalisés, comme celui de La Mouche, quartier des nouveaux abattoirs. Si la création de rues et l'amélioration des voies existantes restent au cœur des préoccupations, ces travaux de voirie sont aussi pensés en fonction des nécessités de l'intégration de grands équipements publics projetés (port fluvial, hôpitaux, équipements sportifs) et du lotissement des parcelles laissées libres⁶⁵⁵. Plusieurs secteurs déjà partiellement aménagés avec des grands bâtiments publics en construction dans les années 1920 font ainsi l'objet de plans sectoriels modifiés, qui viennent enrichir la première version d'un PAEE jusqu'alors très centré sur les questions de voirie.

L'action publique sur la voirie des premières décennies du XX^e siècle semble donc se distinguer davantage par des évolutions dans l'ampleur des projets et leur valorisation internationale que par la nouveauté des solutions techniques adoptées. Si la réputation de Lyon comme une ville en voie de modernisation sous les premiers mandats d'Édouard Herriot n'est pas usurpée, force est de constater que les changements sont plus ténus en matière de voirie, domaine pour lequel les principaux objectifs et les territoires prioritaires persistent. Malgré ces héritages de l'aménagement des rues du XIX^e siècle, les pratiques de modernisation de la voirie sont remises en cause par des réflexions nouvelles sur le réseau de rues et sa hiérarchie, qui s'opèrent en parallèle des débuts de la planification urbaine.

⁶⁵¹ P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », *art cit*, p. 138.

⁶⁵² AML 1 C 708831, *Lyon à l'exposition de la Cité Reconstituée*, p. 12.

⁶⁵³ AML 937 WP 19, PAEE, Ordre du jour des 4^e et 5^e sous-commissions, 29 décembre 1912.

⁶⁵⁴ AML 937 WP 19, PAEE, Ordre du jour des 1^e et 2^e sous-commissions, 1^{er} avril 1913.

⁶⁵⁵ AML 963 WP 81, Séance de la commission du PAEE, 11 juillet 1922.

2.2. Planifier l'urbanisme : une réflexion systémique sur le réseau de rues

Parmi les innovations revendiquées par la ville de Lyon dans les années 1910-1920, son caractère précurseur dans la conception d'un PAEE est systématiquement mis en valeur, pour avoir précédé de sept ans la loi Cornudet qui les rend obligatoire pour toutes les villes de plus de 100 000 habitants en 1919. Si l'absence d'application officielle du plan reste à souligner car il n'a jamais été approuvé par les services de l'État⁶⁵⁶, il reste que les réflexions qui en guident la conception à partir de 1912 sont porteuses de changement dans l'action publique urbaine. D'une part, ce plan résulte d'une vision nouvelle du réseau routier à l'échelle de la ville qui intègre les communes périphériques et les enjeux du trafic de transit, important à Lyon. D'autre part, le système d'acteurs ayant abouti à ce plan marque une modernisation de l'action publique, dans la mesure le gouvernement par commissions s'accompagne de l'entrée de personnalités extérieures au monde politique et de représentants des communes périphériques concernées.

Le PAEE et les rues : vers une hiérarchie des voies

L'affichage constant du PAEE comme étendard de la modernité lyonnaise entre 1912 et les années 1930 tend à en masquer les évolutions : celui-ci est progressivement adapté face aux mutations des circulations et des jeux de pouvoirs. Au cours de cette période, la voirie tend de plus en plus à être pensée en termes de réseau et non plus selon une logique d'axes. L'examen des archives portant sur le processus de conception de ce plan conduit à dégager des évolutions sur la circulation comme un problème d'urbanisme : les grands projets concernent en partie des voies pensées pour la circulation de transit et les liens entre Lyon et ses communes de banlieue ; les voies à créer font l'objet d'une attention vis-à-vis de leur inscription dans le tissu existant et s'intègrent dans un zonage d'échelle métropolitaine ; certains projets visent à anticiper l'urbanisation plutôt que d'accompagner la croissance urbaine existante. Au-delà de ces objectifs nouveaux, les réflexions autour du PAEE révèlent une conception d'un réseau viaire hiérarchisé selon des fonctions déterminées et l'intensité de la circulation.

Parce qu'il permet une programmation publique de l'usage des sols qui va plus loin qu'une simple police de voirie⁶⁵⁷, le PAEE vise à redéfinir le réseau viaire en l'ouvrant davantage vers la périphérie, comme l'affirme l'ingénieur-voyer Jules Tardy dans son premier rapport sur l'étude d'un plan d'extension pour Lyon : « les plans d'extension [...] permettront l'expansion de ces cités à leur périphérie, en préparant des agglomérations futures par la prévision de vastes artères, circulaires ou intercommunales, et de places, jardins spéciaux, ou autres espaces libres »⁶⁵⁸. Dans l'esprit de ses concepteurs, le PAEE se distingue du plan d'alignement établi pour « aérer l'intérieur des cités », car il vise à encadrer « l'expansion de la cité à sa périphérie »⁶⁵⁹. Il comprend l'intégralité de la commune de Lyon avec une attention particulière portée aux quartiers périphériques Est et Ouest, ainsi que les banlieues.

⁶⁵⁶ M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, op. cit., p. 65.

⁶⁵⁷ B. Bonhomme et al., *Ville, plan, architecture*, op. cit., p. 211-212.

⁶⁵⁸ AML 963 WP 81, Rapport de l'ingénieur-voyer Jules Tardy à Herriot, 12 juin 1912.

⁶⁵⁹ B. Bonhomme et al., *Ville, plan, architecture*, op. cit., p. 261-263.

Cette nouvelle hiérarchie des voies de circulation se voit à travers les « projets du Plan d'Extension » représentés ci-dessous (Figure 24) en traits épais rouges. Ils consistent en des créations de rues, comme le boulevard des États-Unis, le nouveau pont de la Guillotière, le prolongement de la rue de la République vers le Nord ou le boulevard en corniche sur la colline de Fourvière (entourés en bleu par l'auteur). Ces traits rouges peuvent aussi représenter des élargissements de rues comme pour la route de Vienne, parallèle au boulevard des États-Unis au sud-ouest. Ces deux types d'opérations sont confondus dans ce plan, ainsi que dans la plupart des documents graphiques du PAEE, probablement pour souligner son ampleur. De même, il n'est fait aucune distinction entre les projets nouveaux et la reprise de projets anciens.

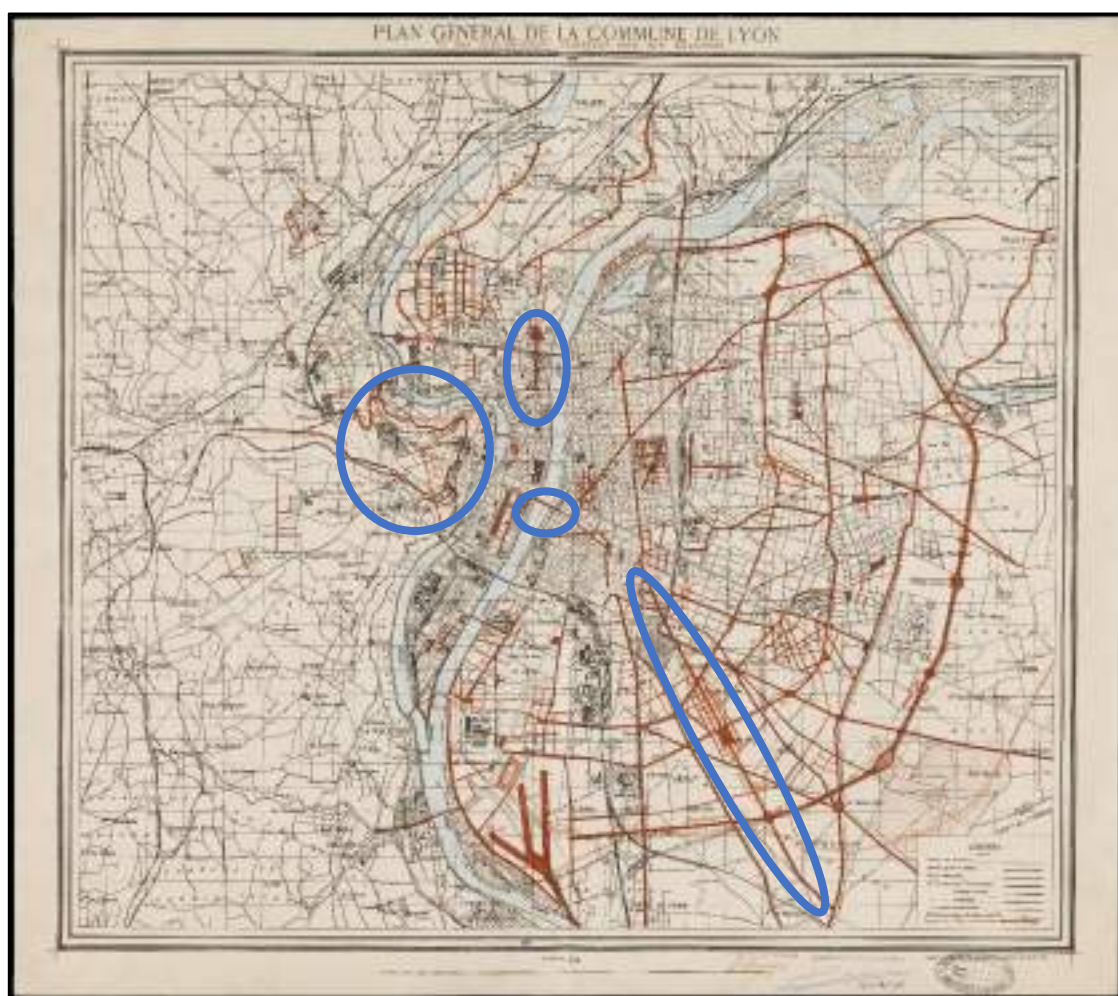


Figure 24 : PAEE de Lyon, SMV, 1919 (AML 1541 WP 57), ajouts de l'auteur

Ce plan de 1919 représente la version la plus complète des infrastructures discutées dans la Commission du PAEE à partir de 1912, car plusieurs d'entre elles sont par la suite retirées de la liste des projets à réaliser. Les voies nouvelles sont, au départ, divisées en deux catégories en fonction de leur rôle et de leur morphologie :

- « 1° en voies de circulation, généralement droites, vastes avec allées ménagées séparément pour les tramways, automobiles, voitures, cycles et piétons ;
- 2° en voies d'habitation, beaucoup moins larges et suivant avec souplesse les mouvements du terrain »⁶⁶⁰.

⁶⁶⁰ AML 963 WP 81, P.V. de la première séance de la Commission du PAEE, SMV, sd (novembre 1912).

Cette typologie des voies commence à suivre les principes de zonage qui constituent le fondement théorique de ces plans⁶⁶¹, avec une hiérarchie dans la morphologie des voies qui se définit par l'intensité de la circulation. Par la suite, les réflexions s'ouvrent vers plus de diversité dans la typologie des voies nouvelles, comme le montre ce schéma du plan directeur de 1924 (voir Figure 25), destiné à préparer une nouvelle version du PAEE et à renforcer la démonstration d'une vision systémique de la ville, quitte à s'affranchir de l'échelle sur cette image. Il représente cinq types de voies prioritaires à aménager :

- « 1° Voie à la fois somptuaire et commerciale (Prolongement de la rue de la République) ;
- 2° Voies radiales créées ou notablement élargies sur l'un des côtés et conduisant à l'extrémité des faubourgs ;
- 3° Voies circulaires presque concentriques et reliant les voies radiales
- 4° Boulevards en corniche pour habitations et villas particulières [...]
- 5° Boulevards industriels pour desservir les nouveaux quartiers industriels en cours de formation »⁶⁶².



Figure 25 : Schéma du plan directeur préparatoire à l'établissement du plan d'extension de la région lyonnaise, SMV, 1924 (AML 453 WP 1)

Ces cinq types de « voies principales » sont désormais les seules à être valorisées dans les discours de présentation du PAEE. Cela montre une prise en compte des caractéristiques particulières de Lyon en ce qui concerne l'aménagement de voies. Ainsi, la rue de la République reste considérée comme une voie à mettre en avant auprès des non-Lyonnais. Les boulevards

⁶⁶¹ J.-P. Gaudin, *L'avenir en plan*, op. cit., p. 62-66.

⁶⁶² Camille Chalumeau, « Le PAEE de Lyon », in *Technica*, octobre 1924, n°200, p. 50.

en corniche sont prévus pour être établis sur les flancs des deux collines afin de permettre « des vues admirables sur la ville ou les fleuves », dans une époque marquée par les questions de protection et de valorisation touristique des sites et monuments remarquables⁶⁶³. Les « boulevards industriels » mentionnés font référence au boulevard des États-Unis, visible au sud sur le schéma directeur (Figure 25) par les embranchements ferrés qui constituent le squelette du quartier en cours de création. L'évolution principale entre le plan de 1919 (Figure 24) et le schéma de 1924 (Figure 25) réside dans l'importance des voies circulaires, qui semblent ravir aux percées centrales le rôle d'ossature de l'urbanisation future de la ville. Cette logique concentrique s'inscrit à rebours de la vision traditionnelle de grands axes se rejoignant en centre-ville, en vigueur depuis l'époque moderne⁶⁶⁴. Elle vise aussi à transcender les divisions entre services de voirie (la plupart des voies représentées ici reposent sur des routes nationales ou des chemins vicinaux) et n'intègrent plus de hiérarchie en fonction de l'intensité des circulations. La différenciation entre les voies s'explique plutôt par le zonage, affiché par la municipalité sur ce schéma : ces voies nouvelles sont au service d'une différenciation entre la ville ancienne et les quartiers d'extension, les zones d'habitat dense et les activités industrielles, dans la droite ligne des tendances adoptées par les urbanistes français dans les années 1920-1930⁶⁶⁵.

Cette tendance à donner un rôle central pour l'urbanisation future aux voies circulaires et de contournement se retrouve dans d'autres villes à la même époque, comme Marseille⁶⁶⁶. Dans le contexte lyonnais, le déclassement des fortifications⁶⁶⁷ a aidé à la planification et à la mise en œuvre rapide de la construction du boulevard de Ceinture (voie circulaire la plus à l'Est représentée Figure 24), dont les travaux sont terminés en 1938⁶⁶⁸. Dans le cas de Lyon, cela peut s'expliquer par l'importance du trafic de transit, spécificité de la ville par sa situation géographique et sa topographie. Les réflexions pour dévier ce trafic des centres-villes sont d'ailleurs en cours dès les années 1920, notamment aux États-Unis⁶⁶⁹. Pourtant, ce but n'est jamais mobilisé dans les discours, qui insistent plutôt sur l'urbanisation possible autour de ces nouveaux axes concentriques dont la plupart, en périphérie, sont censés constituer de nouveaux « îlots commerciaux » et dont l'intersection doit former de futurs « centres de quartier » (points rouges sur le schéma). D'autre part, ce schéma ne compte aucune voie dédiée à la circulation permettant d'éviter le centre-ville pour une traversée Est-Ouest ou Nord-Sud de Lyon. Ces réflexions ne semblent être prises en compte dans l'aménagement des voies qu'à partir du Programme d'Aménagement Routier de la région lyonnaise initié au début des années 1930⁶⁷⁰. Cela s'explique peut-être par le fait que les boulevards périphériques projetés sur d'anciens terrains faisant partie des fortifications sont encore des chemins vicinaux étroits et mal équipés⁶⁷¹, dont la partie nord relève de la commune de Villeurbanne. Cela réclame donc de lourds travaux d'aménagement et une entente obligatoire avec des communes périphériques qui craignent une tentative d'annexion de la part de Lyon⁶⁷².

⁶⁶³ Philippe Poirrier et Loïc Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, Paris, La Documentation française, 2003.

⁶⁶⁴ Jean-Louis Harouel, *L'embellissement des villes : l'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Paris, Picard, 1993.

⁶⁶⁵ J.-P. Gaudin, *L'avenir en plan*, op. cit., p. 62-66.

⁶⁶⁶ Stéphanie Leheis-Guillot, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps long : le cas de Marseille*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Paris-Est, 2011, p. 89-94.

⁶⁶⁷ Marie-Clotilde Meillerand, « Les terrains militaires comme ressort de l'urbanisation au XX^e siècle dans l'agglomération lyonnaise », *In Situ*, 2011, n° 16.

⁶⁶⁸ M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, op. cit., p. 65-67.

⁶⁶⁹ Jeffrey Brown, « From Traffic Regulation to Limited Ways : The Effort to Build a Science of Transportation Planning », *Journal of Planning History*, 2006, vol. 5, n° 1, p. 14.

⁶⁷⁰ AML 423 WP 435, P.V. du Conseil municipal du 23 décembre 1935.

⁶⁷¹ C. Delfante et A. Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, op. cit., p. 16-20.

⁶⁷² B. de Rogalski Landrot, *La fabrique matérielle et symbolique de la ville*, op. cit., p. 64 et suiv.

L'affirmation de cette vision nouvelle de la voirie à aménager comme un réseau mérite donc d'être nuancée. Si le PAEE marque la première tentative d'appréhender la voirie sous forme d'un réseau organisé à l'échelle de la ville⁶⁷³, plusieurs héritages des divisions entre services ou entre territoires empêchent de concrétiser cette vision. D'une part, le PAEE ne remet pas en question les outils réglementaires que sont le règlement de voirie et le règlement sanitaire, qui continuent à fonctionner de manière cloisonnée. D'autre part, la division en secteurs des commissions et par conséquent des plans fait obstacle à l'unité du PAEE. La première commission, qui se réunit le 18 octobre 1912, est divisée en cinq sous-commissions correspondant à des subdivisions territoriales établies par le SMV : le découpage se fait sous forme de triangles dont la pointe est située place Bellecour et les extrémités dans les communes de banlieue⁶⁷⁴. Après-guerre, la commission subsiste mais les divisions sectorielles sont revues selon une logique centrée sur les quartiers et les projets municipaux en cours : sur les onze secteurs définis, sept correspondent à des quartiers du sud-est de Lyon en cours d'aménagement (comme La Mouche ou les États-Unis) et forment un ensemble continu, alors que les quatre restants sont répartis dans la ville de manière discontinue⁶⁷⁵. Dans les deux cas, cette division des commissions par secteurs géographiques aboutit à des plans particuliers qui s'éloignent de la cohérence d'ensemble du schéma (Figure 25). Dans la pratique des services de voirie, la disparition des « voies d'habitation » dans la typologie des voies nouvelles entre 1919 et 1924 reflète une dissociation entre les réflexions sur un réseau routier pensé à l'échelle métropolitaine et les projets d'aménagement d'habitations et d'équipements publics pensés à l'échelle du quartier. Le schéma de 1924 présenté Figure 25 ne montre aucun de ces projets de nouveaux quartiers, alors même que de grandes infrastructures publiques projetées, comme le port industriel, des usines ou encore les parcs, sont soigneusement représentées.

Pour conclure, la conception du PAEE rend compte de mutations importantes dans la manière de planifier l'aménagement de la ville et les conceptions de ses décideurs, même si ce plan n'a jamais eu de valeur législative⁶⁷⁶. La nouvelle vision des voies développée dans ces plans reste toutefois dans les esprits pour des travaux routiers mis en œuvre à partir des années 1930 dans le cadre du Plan d'Aménagement routier de la Région lyonnaise. Ce nouveau plan initié par le SOPC n'adopte pas la même ouverture concernant ceux qui participent à son élaboration : pour le PAEE, Édouard Herriot a veillé à intégrer des personnes plus représentatives des usagers et étrangères à la sphère technique traditionnelle.

Vers un urbanisme plus ouvert, avec des acteurs choisis

La démarche de conception du PAEE apparaît comme aussi novatrice que son contenu, car l'élaboration de sa première version tient autant aux travaux de la commission constituée pour l'occasion qu'à l'action du directeur du SMV. Si le gouvernement par commission n'est pas un fait nouveau, il se généralise à tous les domaines de l'action publique urbaine dans les années 1910⁶⁷⁷. Dans le cas de Lyon, il est utilisé par Édouard Herriot pour associer des représentants des communes périphériques concernées par ce plan ainsi que des membres de la société civile. Cependant, cette ouverture reste à relativiser car ces interlocuteurs nouveaux en matière d'urbanisme et de politique municipale sont soigneusement choisis par le maire.

⁶⁷³ P.-Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, op. cit., p. 834.

⁶⁷⁴ AML 963 WP 81, Communiqué du maire de Lyon à la presse, 19 octobre 1912.

⁶⁷⁵ AML 453 WP 1, Plan des secteurs d'extension du PAEE, sd (1924).

⁶⁷⁶ B. Bonhomme et al., *Ville, plan, architecture*, op. cit., p. 265-272.

⁶⁷⁷ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit.

L'intégration de nouveaux représentants dans la commission inter-municipale du PAEE semble avoir pour but de diversifier les propositions et de s'assurer le soutien de l'opinion publique. Ces personnalités, que Pierre-Yves Saunier qualifie d'« amateurs éclairés », ne sont ni professionnels de l'urbanisme ni membres des administrations publiques, mais ont écrit des articles de presse pour présenter des projets sur l'urbanisme lyonnais. On trouve ainsi Antoine Rivoire, horticulteur et président du Syndicat d'Initiative de Lyon dans *Lyon-Touriste*, Paul Cuminal, directeur d'école primaire supérieure qui publie dans *L'Avenir socialiste*, ou encore l'ingénieur des Arts et manufactures Antoine Pallière dans *La Construction Lyonnaise*⁶⁷⁸. Cette participation de personnalités extérieures aux cercles habituels de décision émane d'une volonté d'Édouard Herriot, qui tenait à désigner lui-même les membres de cette commission autres que les délégués du Conseil municipal ou du Conseil général. Il l'affirme dès 1912 dans une note manuscrite en marge d'un rapport de Chalumeau chargé de préparer l'étude de ce plan⁶⁷⁹. Cette ouverture est aussi marquée par la présence d'élus des 13 communes de banlieue, ce qui explique que cette commission soit désignée comme « inter-municipale ». Cela s'inscrit dans le contexte d'intérêt de Lyon pour sa banlieue, dont la municipalité a perçu l'importance pour son développement dans l'action publique⁶⁸⁰. Les projets de boulevards intercommunaux imposent de coopérer avec les élus, de même que les grands travaux concernant des réseaux techniques comme les égouts ou le traitement des déchets. Cependant, la composition des sous-commissions montre des déséquilibres forts : seuls les maires et quelques adjoints sont invités à siéger, à l'exclusion de représentants de leurs services de voirie dont certains collaborent pourtant depuis longtemps avec le SMV de Lyon, tel celui de Villeurbanne⁶⁸¹. Ces maires de banlieue ne siègent que dans une sous-commission, au contraire des représentants lyonnais⁶⁸². La commission du PAEE reste donc une affaire lyonnaise, par sa composition majoritaire d'élus proches d'Herriot et le rôle des hommes forts de l'urbanisme lyonnais : l'ingénieur en chef du SMV Camille Chalumeau, le directeur du Service des Plans et alignements Jules Tardy, l'architecte en chef de la ville Charles Meysson, l'architecte lyonnais Tony Garnier.

D'autre part, cette diversification des membres de cette commission a pour conséquence d'augmenter le nombre de ses membres, qui s'élève à près de 70 au total. La division en cinq sous-commissions correspondant à des secteurs géographiques de la ville a pour but de rendre plus efficaces les débats et l'examen des projets. Cependant, des personnalités sont présentes dans plusieurs sous-commissions, voire dans la totalité : si l'omniprésence de Chalumeau, Tardy, Meysson ou Garnier s'explique par leur rôle de coordinateurs de l'ensemble des réflexions, celle de Cuminal, Pallière ou Rivoire interpelle davantage. Elle s'explique probablement par leurs projets d'aménagement qui concernent plusieurs secteurs. Ces présences multiples entraînent des effectifs élevés pour chaque sous-commission, qui compte entre 25 et 35 membres⁶⁸³. Cela est critiqué par les auteurs anonymes du périodique spécialisé *La Construction Lyonnaise*, dont l'un considère que « 3 à 5 personnes serait idéal pour élaborer les projets »⁶⁸⁴. Les procès-verbaux de réunions de sous-commissions, non publics, reflètent un déséquilibre dans les débats, qui consistent surtout en un exposé de propositions et leur

⁶⁷⁸ P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », *art cit*, p. 136-137.

⁶⁷⁹ AML 963 WP 81, Annotation manuscrite d'Édouard Herriot en marge d'un rapport de Camille Chalumeau sur l'étude d'un plan d'extension pour la ville de Lyon, 13 juin 1912.

⁶⁸⁰ M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, *op. cit*, p. 60-65.

⁶⁸¹ Boris de Rogalski Landrot, *La fabrique matérielle et symbolique de la ville : le cas de Villeurbanne de 1900 à 1950*, Thèse d'Histoire contemporaine, Université Lumière - Lyon II, 2014, p. 50-52.

⁶⁸² B. Bonhomme *et al.*, *Ville, plan, architecture*, *op. cit.*, p. 263.

⁶⁸³ AML 453 WP 12, Liste des membres des sous-commissions du PAEE, sd (1912).

⁶⁸⁴ Sined, « Le programme de développement de l'agglomération lyonnaise », *La Construction Lyonnaise*, 1^{er} août 1912, n°15.

discussion par les membres du SMV qui les ont étudiés⁶⁸⁵. Par ailleurs, l'ouverture vers des non spécialistes de l'urbanisme reste limitée. Si la composition des membres de cette commission montre l'importance des milieux industriels lyonnais (avec par exemple la présence d'Auguste et Louis Lumière)⁶⁸⁶, les autres usagers tels que les habitants et commerçants restent absents du processus de décision. Ces derniers ne sont représentés que par des institutions qui se soucient peu d'enjeux micro-locaux, comme la Chambre de Commerce ou la Chambre syndicale des Propriétés immobilières⁶⁸⁷.

Cette absence des collectifs de riverains, constitués depuis plus de vingt ans pour certains⁶⁸⁸, peut s'expliquer par la volonté d'Édouard Herriot de casser la logique de saupoudrage concernant les opérations de voirie⁶⁸⁹. Les historiens qui se sont penchés sur son action municipale observent pourtant que c'est à partir des années 1910-1920 qu'il s'appuie sur les associations d'habitants à travers les visites de quartier, pour contourner le rôle important des adjoints d'arrondissement⁶⁹⁰. Cela peut être dû au caractère technique des débats, qui expliquerait que des associations plus familières des travaux de voirie ordinaires n'aient pas demandé à participer ni envoyé des doléances aux membres des commissions, dont les noms sont pourtant cités dans la presse. Ce caractère technocratique avant l'heure est par exemple critiqué dans un article signé Valrose dans *La Construction Lyonnaise* du 1^{er} janvier 1913. L'auteur s'interroge sur « le silence qui semble régner dans les sphères officielles sur les études entreprises » par la commission et exprime la crainte que celle-ci ne serve « qu'à enregistrer les conceptions des fonctionnaires de la ville »⁶⁹¹. Pourtant, les comptes rendus des séances des sous-commissions montrent que ce sont les membres extérieurs aux services municipaux qui se distinguent dans les débats, notamment par les projets qu'ils soumettent. C'est par exemple Antoine Rivoire qui remet au goût du jour la proposition de prolongement de la rue de la République et en propose l'extension jusqu'à la commune de Caluire⁶⁹².

Cette ouverture vers de nouveaux représentants trouve aussi ses limites après-guerre, avec les dispositions de la loi sur les PAEE dite loi Cornudet du 14 mars 1919. Cette loi impose la désignation d'un « homme de l'art » chargé du plan : Camille Chalumeau est désigné le 5 mai 1919 par le Conseil municipal, marquant une reprise en main de la question par le SMV. Dans ce contexte, le rôle de la commission est amoindri : elle ne reprend ses travaux qu'en mai 1921, ne se réunit que huit fois entre 1921 et 1928 et consiste désormais à entériner après de rapides débats les projets préparés par les ingénieurs du SMV selon son fonctionnement habituel⁶⁹³. Dès lors, le champ des propositions de voies à construire ou à moderniser se réduit aux services de voirie et à quelques techniciens du monde des transports ou de l'urbanisme. Ainsi, les projets de prolongement de la rue de la République et de boulevards en corniche (Figure 26) sont toujours portés par Édouard Guillon, ingénieur et directeur général de la compagnie OTL, qui ne fait pas partie des membres de la commission du PAEE mais bénéficie de l'attention du SMV. Cela s'explique par la convergence d'intérêts entre la ville et la compagnie, pour laquelle l'aménagement de ces nouveaux axes représenterait une opportunité d'accroître son réseau de

⁶⁸⁵ Voir AML 453 WP 12, P.V. des séances des sous-commissions du PAEE, 1912-1913.

⁶⁸⁶ P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », *art cit.*, p. 136.

⁶⁸⁷ « La commission du PAEE de la ville de Lyon », *La Construction Lyonnaise*, 16 novembre 1912, n°21, p. 242-243, auteur anonyme.

⁶⁸⁸ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, *op. cit.*, p. 20-24.

⁶⁸⁹ P.-Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 831.

⁶⁹⁰ *Ibid.*, p. 834.

⁶⁹¹ Valrose, « À propos du plan d'extension », *La Construction Lyonnaise*, 1^{er} janvier 1913, n°1, p. 3.

⁶⁹² AML 963 WP 81, P.V. de la séance du 6 décembre 1912 de la 2^e sous-commission du PAEE.

⁶⁹³ P.-Y. Saunier et V. Claude, « L'urbanisme au début du siècle : de la réforme urbaine à la compétence technique », *art cit.*, p. 37-38.

lignes de tramway et d'augmenter le trafic. Comme on peut le voir sur le croquis ci-dessous (Figure 26), les voies de tramways sont implantées sur la partie la plus intéressante du boulevard par rapport à son but initial, qui est de profiter d'une « promenade dominant la ville »⁶⁹⁴ pour en valoriser le point de vue auprès des touristes. Les archives accompagnant ce croquis ne permettent pas de connaître son écho auprès des ingénieurs du SMV, mais sa localisation dans un dossier d'archives municipales du Plan d'Extension aux côtés de projets préparés par le SMV montre que M. Guillon et son projet sont pris au sérieux par la municipalité.

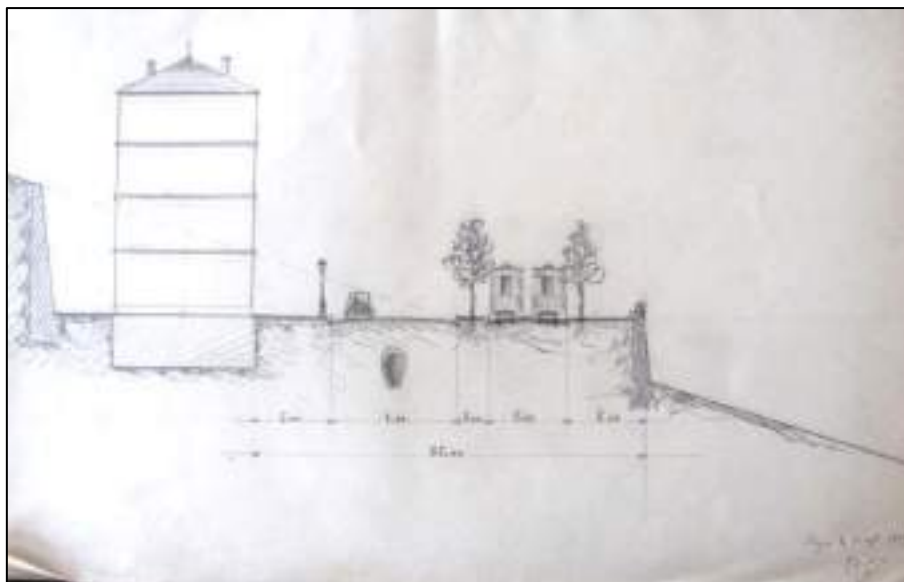


Figure 26 : Profil en travers-type du projet de Boulevard en corniche du pont du Change à St-Just, Édouard Guillon, 16 septembre 1919 (AML 453 WP 12)

Le phénomène des amateurs éclairés en matière de projets d'urbanisme ne s'éteint pas avec la commission du PAEE mais prend des formes plus anecdotiques après-guerre. Ce phénomène se voit à travers l'action de la Société d'Embellissement de Lyon fondée en 1908 et officiellement reconnue en 1924, dont plusieurs membres fondateurs font partie des cercles aménageurs locaux, comme Antoine Rivoire. Son action consiste essentiellement à encourager le développement de projets d'aménagements de quartiers, par des concours annuels ouverts aux architectes et ingénieurs à partir de 1924⁶⁹⁵. L'évolution des sujets de ces concours, dont les jurés sont des notables lyonnais, montre un élargissement de l'ampleur territoriale des projets : si le concours 1924 porte sur des terrains devenus libres suite à la suppression d'un bâtiment, les concours 1925 à 1931 portent tous sur des quartiers entiers. Par exemple, celui de 1925 fait écho aux réflexions intercommunales sur le PAEE toujours en cours : « Modification ou transformation d'un quartier de Lyon ou sa banlieue en vue d'amélioration en rapport avec la dépense engagée »⁶⁹⁶. Si les projets lauréats ne sont jamais réalisés, ils servent parfois d'inspiration aux édiles lyonnais et aux services de voirie car ils portent sur des territoires disponibles pour être réaménagés dans un avenir proche.

Si le PAEE apparaît novateur dans ses perspectives et la diversité des participants aux décisions, les innovations projetées se heurtent à de nombreuses difficultés de réalisation : la plupart des grands projets en matière d'infrastructures de voirie sont retardés ou abandonnés, ce qui conduit les aménageurs à se rabattre sur des travaux ordinaires et plus traditionnels.

⁶⁹⁴ AML 453 WP 12, Lettre d'Édouard Guillon au maire de Lyon, 16 septembre 1913.

⁶⁹⁵ AML 1 C 707780, « Concours 1924-Société d'embellissement de Lyon », 1924, Impr. Legendre, 13 p.

⁶⁹⁶ AML 67 II 2, Brochure de la Société d'Embellissement de Lyon pour son IX^e concours, 1937, non paginé.

3. La modernisation contrariée : réalisations inachevées et continuité des pratiques

Au-delà des discours municipaux, l'histoire des débuts de la planification urbaine à Lyon est avant tout celle de renoncements et de retards dans la mise en œuvre des aménagements prévus. Cela s'observe particulièrement pour les infrastructures de voirie : alors que les ambitions revendiquées par la commission du PAEE sont fortes, les réalisations des années 1910-1920 sont très partielles et loin d'être révolutionnaires dans leurs pratiques. Cette vision de la planification urbaine s'inscrit dans une historiographie des techniques qui vise à considérer davantage les échecs et la persistance des techniques dites « anciennes » qu'à se focaliser sur la nouveauté⁶⁹⁷. Ici, cela conduit à s'intéresser aux échecs de plusieurs projets du PAEE et à la persistance des pratiques du SMV. Ce sont les résultats de renoncements, par des choix politiques contraints par un contexte budgétaire et législatif peu favorable. La rupture constituée par la Première Guerre mondiale n'explique que partiellement l'inachèvement des réalisations et doit être resituée dans une histoire de longue durée qui impose de tenir compte de la place de chaque rue dans les priorités politiques, ainsi que des héritages qu'elles portent.

3.1. Des projets perturbés par l'agenda politique

Outre la planification des travaux d'urbanisme et la vision intercommunale nouvelles, la municipalité Herriot insiste sur l'aménagement de grandes infrastructures pour marquer les esprits. Les discours généraux sur l'embellissement du paysage urbain ou l'hygiénisme social permettent de mettre en valeur dans un même mouvement de « modernisation » urbaine les constructions de logements, de groupes scolaires ou de monuments publics, ainsi les ponts et nouvelles voies aménagés⁶⁹⁸. Parmi ces grands projets concernant la voirie, il est intéressant de remarquer que beaucoup reprennent des projets non réalisés du XIX^e siècle. Les cas de rues étudiées montrent le décalage entre les projets et les réalisations, constituées surtout de petits travaux d'amélioration des voies. Pourtant, les grands projets demeurent pendant plusieurs décennies à l'agenda politique lyonnais et influencent parfois ces petits travaux.

Une mobilisation locale essentielle pour lancer les travaux

Profitant d'un contexte de prospérité dans les années 1900-1910, la municipalité lyonnaise met à l'étude des grands travaux destinés à répondre aux besoins nouveaux de la circulation intra-urbaine. Cela entraîne un bouleversement potentiel de la morphologie et du fonctionnement de bon nombre de rues lyonnaises car aucun quartier n'échappe à ces projets. Ainsi, sur les six cas de rues étudiés, une seule, la rue Saint-Jean, n'est pas susceptible d'être

⁶⁹⁷ David Edgerton, *Quoi de neuf ? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris, Seuil, 2013.

⁶⁹⁸ Stéphane Frioux, « Henri Sellier : Un maire au service de la circulation des savoirs sur et pour la ville ? 1919-1939 », *Histoire urbaine*, 2013, vol. 37, n° 2, p. 107-123.

directement transformée par des projets prévus au PAEE. Ces grands projets s'inscrivent dans le cadre de réflexions à l'échelle d'un quartier entier, voire de la ville lorsqu'il s'agit de voies de contournement. Leur mise en œuvre dépend en grande partie de la mobilisation d'acteurs locaux aux côtés de la municipalité, pour des raisons de financement.

Face à ces projets, les habitants semblent pourtant peu mobilisés pour tenter de peser dans les décisions ou d'obtenir davantage d'informations. Cela s'explique par le fait qu'ils sont peu informés des débats des commissions et que la première version du PAEE n'est exposée qu'en 1914 lors de l'Exposition Internationale Urbaine⁶⁹⁹. Pourtant, les populations ne se désintéressent pas des projets urbains, comme en témoigne la consultation sur les projets de prolongement de la rue de la République en juillet 1919. Ce nouvel axe fait l'objet en 1919 de deux propositions émanant du directeur de la compagnie OTL Édouard Guillon et du SMV (conçu par C. Chalumeau, avec comme architecte T. Garnier), représentées sous forme de maquettes exposées avec leurs plans à l'hôtel-de-Ville, du 10 au 20 juillet 1919. Cette consultation est un succès, si l'on en juge par les récits dans la presse et la quarantaine de pages d'observations dans le registre laissé à disposition du public⁷⁰⁰. Cependant, cette expérience de consultation n'a pas de suite, peut-être parce que le projet concurrent de celui du SMV a été largement préféré. Il est tout aussi intéressant de relever que les demandes de riverains des années 1910-1930 ne font jamais référence au PAEE mais restent cantonnées à des problèmes de voirie ou de circulation à l'échelle d'un quartier, exprimées par des CIL ou sous forme de pétition individuelle⁷⁰¹.

Les grands projets d'infrastructures peuvent par contre mobiliser des usagers des rues qui défendent des intérêts économiques comme les commerçants, des propriétaires ou des entreprises situés sur les voies concernées, lors de leur mise en œuvre concrète (achat de terrains, début de travaux). Parmi les projets concernant les cas étudiés, tous font l'objet d'études précises avec des plans, des estimations du coût et des réflexions sur le financement.

Rue	Projet concernant la rue	Situation de la rue dans le projet	Suite des projets	Acteurs mobilisés hors municipalité
rue Bugeaud	Aménagement des abords de la gare des Brotteaux	périphérique	Réalisé en 1911	Compagnie PLM, HCL Critiques dans <i>La Construction Lyonnaise</i> , commerçants
montée de Choulans	boulevard en corniche	périphérique	Abandonné en 1945	Syndicat d'Initiative, OTL
pont de la Guillotière	reconstruction du pont	centrale	Réalisé en 1958	oppositions entre SMV et SOPC
boulevard des États-Unis	création d'artère et d'un quartier	centrale	Réalisé en partie en 1924	OTL, Société d'HBM, industriels
rue de la République	prolongement de la rue	centrale	Abandonné en 1945	Sociétés immobilières

Tableau 4 : Situation des rues étudiées par rapport aux grands projets des années 1910

⁶⁹⁹ AML 453 WP 3, Réunion plénière de la Commission générale du PAEE, 31 mars 1914.

⁷⁰⁰ AML 453 WP 7, Registre des observations présentées par le public, sd (juillet 1919).

⁷⁰¹ Voir par exemple AML 453 WP 12, Résumé des revendications du CIL de Monplaisir-Ville, 17 octobre 1929.

Si un seul est achevé avant les années 1930, ces projets de grandes infrastructures restent déterminants pour l'évolution des rues concernées jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, marquée par l'abandon de plusieurs d'entre eux. La comparaison des étapes de réalisation de ces projets, tous lancés ou relancés dans les années 1910, permet de montrer le rôle important des mobilisations d'acteurs extérieurs à la municipalité : s'ils n'infléchissent pas le contenu des projets proposés, leur adhésion s'avère cruciale dans le démarrage des projets, pour compenser les jeux de pouvoir budgétaires entre la municipalité et les services de l'État.

Ainsi, le projet d'aménagement des abords de la gare des Brotteaux, qui concerne la partie Est de la rue Bugeaud, est rapidement réalisé une fois la gare inaugurée en 1908 avec l'aide de la compagnie PLM exploitante de la gare et des Hôpitaux civils de Lyon (HCL) propriétaires des terrains⁷⁰². Les changements sur la rue Bugeaud consistent à prévoir un alignement à 18 mètres en 1909 sur la portion concernée en vue d'un élargissement futur par achat des terrains⁷⁰³, mais aucun équipement nouveau n'est prévu pour faciliter la circulation⁷⁰⁴. Des critiques portent sur l'ampleur insuffisante des projets et le fait que la rue Bugeaud ne communique pas avec l'avenue Jules Ferry, percée de 40 mètres de large aboutissant à la gare. Ces reproches viennent de milieux spécialisés comme les ingénieurs qui publient dans *La Construction Lyonnaise* ou *Lyon-Touriste*, alors que les populations locales ne paraissent pas avoir réagi en amont du projet⁷⁰⁵. Par contre, au début des années 1920 se forme un « Comité des intérêts économiques du quartier de la gare des Brotteaux » qui réclame des travaux comme le pavage des rues aux abords de la gare par des pétitions (non conservées) signées par plusieurs commerçants et entrepreneurs situés rue Bugeaud⁷⁰⁶. Ces derniers obtiennent gain de cause dès 1924. Ces mobilisations sont typiques de coalitions d'habitants et commerçants sur des enjeux économiques qui se forment une fois l'urbanisation de leur quartier lancée⁷⁰⁷, notamment dans les quartiers comme les Brotteaux qui n'ont pas de comité d'habitants dans les années 1920.

Les revendications habitantes sont peu prises en compte dans le cas des projets de grands axes de circulation, qui n'ont pas de riverains ou dont les habitants concernés doivent être expropriés. Par contre, le concours d'acteurs extérieurs à la municipalité reste indispensable au démarrage des quatre projets étudiés. Tous sont soutenus par le Syndicat d'Initiative de Lyon, dont le président Antoine Rivoire est actif au sein des sous-commissions du PAEE. Ce soutien reste symbolique car ces associations fonctionnent avec des moyens très limités⁷⁰⁸. Dans le cas des projets concernant la rue de la République ou le pont de la Guillotière, l'accord des services des Ponts-et-Chaussées est indispensable car les voies concernées relèvent de sa compétence. Dans ce dernier cas, le refus du SOPC de participer au financement du projet municipal de doublement du vieux pont par un nouvel ouvrage met un coup d'arrêt à ce projet⁷⁰⁹.

Concernant les autres voies, la compagnie OTL apparaît comme une possibilité d'aide financière, d'autant que son directeur général Guillon signe des projets de boulevard en corniche et de rue de la République prolongée en 1919 et qu'il se déclare intéressé pour exploiter des tramways sur le futur boulevard des États-Unis. Ce cas apparaît significatif de la dépendance de la municipalité vis-à-vis de financements extérieurs pour débiter ces grandes opérations. La

⁷⁰² Anne-Sophie Cléménçon, *La ville ordinaire : généalogie d'une rive, Lyon, 1781-1914*, Marseille, Parenthèses, 2015, p. 195-197.

⁷⁰³ AML 923 WP 245, Arrêté préfectoral du 5 février 1909 fixant les alignements de la rue Bugeaud.

⁷⁰⁴ AML 1217 WP 171, P.V. du Conseil municipal du 22 novembre 1909.

⁷⁰⁵ Voir la réponse du maire dans « Les embellissements de Lyon », *Lyon-Touriste* n°5, 1^{er} mai 1912, p. 52.

⁷⁰⁶ AML 923 WP 245, P.V. du Conseil municipal du 7 avril 1924.

⁷⁰⁷ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 249-251.

⁷⁰⁸ J. Manfredini, *Les syndicats d'initiative*, op. cit.,

⁷⁰⁹ ADR 2020 W 85, Rapport sur la reconstruction du pont de la Guillotière par l'ingénieur en chef du SOPC Clément Roques, 30 juin 1952.

compagnie OTL et la ville s'accordent pour créer en 1917 la société « L'Industrie dans la Région Lyonnaise », dédiée à l'achat au meilleur prix des terrains nécessaires au nouveau quartier projeté. Le but est ensuite de revendre ces terrains sans bénéfice à la ville pour le percement du boulevard et la construction de logements, OTL étant chargée d'aménager le terre-plein central avec une double voie de tramway⁷¹⁰. Les vastes terrains restants sont destinés à être revendus aux industriels souhaitant s'installer ou agrandir leurs usines, rendant l'opération rentable. Plusieurs entreprises présentes dans le quartier manifestent leur intérêt, comme Berliet, dont les usines sont situées aux deux extrémités du boulevard projeté, à Lyon et Vénissieux⁷¹¹. Ces engagements informels suffisent pour lancer le projet, dont les alignements sont approuvés par le 3 novembre 1920⁷¹². Le retournement de conjoncture du début des années 1920 joue en défaveur du projet de boulevard, alors que la plupart des terrains sont achetés. Les industriels, après avoir connu une période de croissance avec les fabrications de guerre, voient leur activité chuter : c'est le cas de Berliet, qui se concentre sur son usine de Vénissieux au détriment de celle de Lyon⁷¹³. Plus grave pour la viabilité du projet, la compagnie OTL connaît des difficultés financières qui la conduisent à abandonner cette nouvelle ligne⁷¹⁴. La municipalité assume alors seule les coûts de ce boulevard en construction, en parallèle des premiers immeubles inaugurés en 1924⁷¹⁵. Le renoncement de la compagnie OTL met en péril la desserte de ce nouveau quartier, mais aussi son rôle dans les deux autres projets de grands boulevards : à partir des années 1920, la compagnie de transport se désengage des projets de prolongement de la rue de la République ainsi que du boulevard en corniche sur la colline de Fourvière, considéré à la fin des années 1910 comme un boulevard industriel possible⁷¹⁶, tant leur rentabilité est incertaine. Cela porte un coup d'arrêt à ces projets, qui ne sont pas relancés avant les années 1930.

Les travaux de modernisation de voirie des années 1910-1920 sont donc en partie guidés par les projets de grandes infrastructures municipales, constituant un horizon d'attente malgré la faiblesse des réalisations. Les retournements conjoncturels dus à la Première Guerre mondiale conduisent la plupart des acteurs extra-municipaux engagés dans ces projets à s'en détourner, ce qui explique à la fois leur inachèvement et leur persistance dans l'agenda politique.

Des opportunités déterminantes pour réactiver les projets

La réalisation des projets de voirie se heurte à des obstacles législatifs et au contexte budgétaire de l'après-Première Guerre mondiale. Dans ces conditions, la priorité est donnée à la construction de bâtiments communaux symboliques comme les abattoirs, qui abritent l'Exposition internationale urbaine de 1914⁷¹⁷. La plus grande marge de manœuvre de la municipalité sur ces réalisations explique probablement ce choix. Pourtant, les projets de voies nouvelles prévus au PAEE ne sont pas officiellement abandonnés et persistent dans l'horizon d'attente des décideurs, qui espèrent les réaliser à la faveur d'opportunités conjoncturelles.

⁷¹⁰ AML 923 WP 70, Lettre de la Société « L'Industrie dans la Région Lyonnaise » au maire, 11 juin 1917.

⁷¹¹ Louis Baldasseroni, *Une usine lyonnaise dans son quartier : Berliet à Monplaisir - Grand trou : 1901 -1964*, Mémoire de Master 1 d'Histoire contemporaine, Université Jean Moulin Lyon III, 2010, p. 102-106.

⁷¹² AML 923 WP 69, Rapport de l'ingénieur-voyer du SMV, 31 juillet 1923.

⁷¹³ L. Baldasseroni, *Une usine lyonnaise dans son quartier*, op. cit., p. 98.

⁷¹⁴ J. Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, op. cit., p. 39-40.

⁷¹⁵ Claire Berthet, *Contribution à une histoire du logement social en France au XX^e siècle : des bâtisseurs aux habitants : les HBM des États-Unis de Lyon*, Mons, Autrement dit, 1997, p. 39-40.

⁷¹⁶ AML 923 WP 70, Plan de projets de boulevards industriels, sd (v. 1917-1919).

⁷¹⁷ Maria-Anne Privat-Savigny (dir.), *Lyon, centre du monde L'Exposition internationale urbaine de 1914*, Lyon, Fage, 2013.

En premier lieu, la question des alignements, intimement liée aux procédures d'expropriation, est envisagée dès les premières études sur le PAEE comme une des principales conditions pour la réalisation des infrastructures de voirie. Ainsi, l'ingénieur en chef Camille Chalumeau commence son premier rapport au maire sur l'étude du PAEE en 1912 par un bilan des plans d'alignements : s'il les considère « assez complets » pour la ville de Lyon et sa banlieue, il affirme que « ce n'est que par la refonte complète des lois sur la matière [l'expropriation] que l'application rationnelle des plans sera possible ». Cela apparaît déterminant pour le plan d'extension, que Chalumeau considère au départ comme « des plans d'alignements de grande envergure »⁷¹⁸. Cette question de l'expropriation n'est pas nouvelle, puisqu'elle constitue le principal obstacle aux percées urbaines depuis les années 1870 : la procédure est difficile par voie législative et trop coûteuse pour les budgets municipaux, ce qui conduit les autorités à renoncer à la plupart des projets⁷¹⁹. Chalumeau affirme que la refonte de la législation nationale sur l'expropriation constitue la seule manière de pouvoir mener à bien le futur PAEE, mais ne semble pas se faire d'illusions sur ce changement législatif : à la fin de son rapport : il recommande pour la réalisation « de prévoir un fonds annuel permettant d'amorcer l'exécution [du plan] au fur et à mesure des occasions »⁷²⁰.

La loi Cornudet de 1919 est renforcée par celle de 1924, qui innove en matière d'expropriation pour cause d'alignement : cette loi met à égalité les alignements des rues en projet et ceux des rues existantes, ce qui permet une programmation de la transformation des usages des sols, dans la mesure où les alignements projetés deviennent opposables pour 30 ans une fois approuvés⁷²¹. Le problème de la non-approbation du PAEE de Lyon se pose donc de manière concrète : seules les infrastructures déjà en cours de construction sont concernées par cette disposition. C'est le cas du boulevard des États-Unis, dont l'enquête d'utilité publique menée en 1921 permet d'opérer les expropriations pour les quelques terrains qui ne sont pas encore propriété de la ville⁷²² et d'entamer rapidement les travaux. Cependant, pour la plupart des projets de nouvelles voies à Lyon, l'utilisation de la procédure d'alignement, fréquente pour contourner les risques et coûts de l'expropriation⁷²³, reste impossible. L'expropriation reste donc un processus long, coûteux, d'application restreinte et comportant un risque social important. Les grandes opérations de travaux publics font l'objet d'une tutelle financière à travers les emprunts communaux, qui doivent être autorisés par le gouvernement au vu de l'avancement des opérations. Les budgets communaux de cette époque sont conçus dans une optique de fonctionnement plus que d'investissement donc le recours à l'emprunt pour les grands travaux est fréquent⁷²⁴. Ainsi, en 1924, la ville de Lyon fait un emprunt de 150 MF (voir plus bas Figure 30), qui vise davantage à terminer les opérations entamées avant-guerre, comme les abattoirs ou le nouvel hôpital, plutôt qu'à créer de nouvelles voies ou élargir de grandes artères⁷²⁵.

Les grands projets ne sont pas pour autant abandonnés, notamment ceux qui peuvent constituer des opérations peu coûteuses ou être financés par des sociétés extérieures. Ainsi, le projet de boulevard en corniche reste d'actualité après 1918, il est même précisé en 1919 par Édouard Guillon, directeur général de la compagnie OTL, qui en vante le faible coût d'expropriation, la plupart des terrains nécessaires sur la colline de Fourvière étant peu

⁷¹⁸ AML 963 WP 81, Rapport de Chalumeau sur l'étude d'un plan d'extension, 13 juin 1912.

⁷¹⁹ B. Bonhomme *et al.*, *Ville, plan, architecture*, *op. cit.*, p. 260.

⁷²⁰ AML 963 WP 81, Rapport de Camille Chalumeau sur l'étude d'un plan d'extension, 13 juin 1912.

⁷²¹ J.-P. Gaudin, *L'avenir en plan*, *op. cit.*, p. 134-134.

⁷²² AML 950 WP 8, P.V. d'enquête d'utilité publique, 20 juin 1921.

⁷²³ J.-P. Gaudin, *L'avenir en plan*, *op. cit.*, p. 28-29.

⁷²⁴ *Ibid.*, p. 25-31.

⁷²⁵ AML 1 C 300495, *L'œuvre municipale depuis 1905*, *op. cit.*, p. 25.

densément bâtis⁷²⁶. Cela explique que ce projet soit resté à l'agenda politique jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale et qu'il ait reçu un commencement de construction au début des années 1940⁷²⁷. Le contexte économique difficile de la seconde moitié des années 1930 puis la Seconde Guerre mondiale ont raison du projet, qui n'est pas réactivé après 1945, la municipalité faisant alors preuve d'une grande prudence financière⁷²⁸. De même, le projet de prolongement de la rue de la République est régulièrement réactivé à la faveur de potentielles opportunités de financement. Si la municipalité n'a pas les fonds nécessaires pour prendre en charge le coût de l'expropriation, elle songe à plusieurs reprises à une opération rentable avec l'aide d'une société immobilière privée, à l'image du percement de la rue de la République dans les années 1850⁷²⁹. Cela peut être un des buts recherchés par les actions de promotion de ce projet dès 1919, dont l'inédite exposition de maquettes dans les salons de l'hôtel-de-Ville ou sa représentation systématique dans les documents des expositions internationales auxquelles le SMV participe. Il figure en bonne place dans la promotion municipale, comme cette vue du projet conçu par l'ingénieur Chalumeau dans les années 1910 (Figure 27) l'illustre.



Fig. 2. — Vue perspective de la rue projetée, prise de la place de la Comédie.

Figure 27 : Projet de prolongement de la rue de la République, *Technica* n°200, octobre 1924, p. 50

Cette opération est présentée comme une voie de prestige dans la continuité de la percée haussmannienne qu'est la rue de la République, avec des bâtiments qui reprennent le style en vogue au milieu du XIX^e siècle. La « vue perspective » ci-dessous insiste sur la vue dégagée permise par cette nouvelle artère, qui est aussi un élément phare de valorisation de la rue depuis sa création. La monumentalité de cette perspective est renforcée par la présence au premier plan de deux monuments lyonnais bien connus : l'Hôtel-de-Ville (à gauche) et le Grand Théâtre (à droite). La promotion de ce projet semble s'adresser davantage à des investisseurs étrangers et

⁷²⁶ AML 453 WP 12, Lettre d'Édouard Guillon au maire de Lyon, 16 septembre 1913.

⁷²⁷ C. Delfante et A. Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, op. cit., p. 59-61.

⁷²⁸ *Ibid.*, p. 45.

⁷²⁹ Sur le montage financier du percement de la rue, voir Loïc Bonneval et François Robert, *De la rente immobilière à la finance : la Société de la rue Impériale (Lyon 1854-2004)*, Lyon, ENS Éditions, 2019, p. 31 et suiv.

aux populations qu'aux aménageurs locaux, dont les principaux concernés ne prennent aucunement part au projet : le SOPC du Rhône ne s'y engage pas car la portion prolongée s'inscrirait hors du tracé de la route nationale 83, l'association des commerçants de la rue de la République constituée en 1912 ne s'implique pas non plus car la plupart de ses adhérents sont situés dans la partie Sud de cette voie⁷³⁰. Du point de vue financier, cette opération pourrait être rentable au vu de la situation du quartier et du prestige de la voie. Cela expliquerait que le projet ne soit pas complètement abandonné par la municipalité mais réactivé régulièrement au gré des opportunités financières. Le projet proposé par Édouard Guillon en 1919 pouvait supposer un investissement de la compagnie OTL, d'autant qu'il était relié à celui du boulevard en corniche sur la colline de Fourvière avec un projet de pont le reliant à la colline de la Croix-Rousse⁷³¹. Cependant, les difficultés financières de cette société dans les années 1920 excluent ce partenaire potentiel. La Société de la Rue Impériale, toujours propriétaire de la majorité des immeubles de la rue de la République, ne semble pas intéressée par ce prolongement⁷³², mais d'autres sociétés immobilières se manifestent auprès du SMV dans les années 1920. Ainsi, dans un rapport adressé à Édouard Herriot en 1929, Camille Chalumeau évoque l'intérêt de « capitalistes » pour ce projet⁷³³. On apprend en 1934 qu'il s'agit de la Société Immobilière du Boulevard Haussmann⁷³⁴, entreprise parisienne spécialisée dans ce genre d'opérations⁷³⁵.

Les discussions ne semblent pas s'être concrétisées, mais les réflexions municipales sur la rentabilité immobilière de cette opération se poursuivent, comme le montre un avant-projet de convention pour ce prolongement avec la « Société d'Urbanisme Lyonnais (en formation) » en 1930⁷³⁶. Cette société, émanation du Comptoir d'Entreprises et de Travaux Urbains ayant son siège à Paris, se chargerait du percement et de la construction d'immeubles de rapport dans cette rue prolongée, mais aussi de la construction d'immeubles dans le quartier Moncey, autre opération importante d'urbanisme projetée depuis le XIX^e siècle⁷³⁷. Le lien entre ces deux projets est explicite, comme c'est souvent le cas dans la période haussmannienne⁷³⁸ : les nouveaux immeubles du quartier Moncey, quartier populaire situé sur la rive gauche du Rhône, seraient destinés à accueillir les locataires expropriés lors du prolongement de la rue de la République⁷³⁹. Outre la rentabilité pour l'entreprise, le couplage de ces deux opérations a sans doute pour but de favoriser l'acceptation sociale de cette démolition, dans un contexte de crise aigüe du logement. Les négociations se poursuivent jusqu'en janvier 1934, date à laquelle Édouard Herriot écrit à Clovis Mottuel, négociateur lyonnais agissant pour le compte de cette société, pour décliner sa proposition : il explique que « la prolongation de la crise économique ne rend pas plus favorable qu'antérieurement » l'exécution du projet et que « la ville a encore un très gros effort à faire pour réaliser un certain nombre de projets en cours »⁷⁴⁰. Ce projet liant deux grandes opérations n'est pas relancé par la suite, malgré le fait que les réflexions soient avancées du point de vue des plans et du calcul des coûts.

⁷³⁰ ADR PER 1780/1, *Lyon-Touriste*, 1^{er} mai 1912, p. 77-78.

⁷³¹ AML 453 WP 7, Rapport de l'ingénieur Chalumeau au maire Herriot, 3 juillet 1919.

⁷³² L. Bonneval et F. Robert, « Mesurer la rentabilité du placement immobilier », *art cit.*

⁷³³ AML 453 WP 7, Lettre de Chalumeau à Herriot, 2 mars 1929.

⁷³⁴ AML 453 WP 7, Lettre de Clovis Mottuel à Camille Chalumeau, 23 janvier 1930.

⁷³⁵ Michel Lescure, *Les sociétés immobilières en France au XIX^e siècle. Contribution à l'histoire de la mise en valeur du sol urbain en économie capitalistique*, Paris, PUPS, 1980.

⁷³⁶ AML 960 WP 31, Avant-projet de convention pour le prolongement de la rue de la République, Groupe République, sd (v.1930).

⁷³⁷ A.-S. Cléménçon, *La ville ordinaire*, *op. cit.*, p. 72.

⁷³⁸ Jean Des Cars et Pierre Pinon, *Paris-Haussmann. « le pari d'Hausmann »*, Paris, Picard, 1991.

⁷³⁹ AML 960 WP 31, Avant-projet de convention pour le prolongement de la rue de la République, Groupe République, sd (v.1930).

⁷⁴⁰ AML 966 WP 26/2, Lettre d'Édouard Herriot à Clovis Mottuel, 20 janvier 1934.

Plusieurs obstacles législatifs et financiers expliquent donc que ce plan ambitieux n'ait jamais été réalisé dans sa totalité, ce qui est le lot de la majorité des plans d'urbanisme des villes du XX^e siècle⁷⁴¹. Ce plan reste davantage un indicateur d'objectifs à atteindre et un outil de promotion de l'action municipale qu'un moteur d'évolution des pratiques d'aménagement.

3.2. Moderniser sans transformer : des travaux de voirie poursuivis

Les faibles réalisations du PAEE en matière de voirie s'expliquent essentiellement par des contraintes législatives et financières, qui expliquent les trajectoires très différentes selon les projets. L'absence d'évolution majeure de la législation sur l'expropriation laisse entier le problème du coût des voies nouvelles dans les territoires urbanisés et les financements extérieurs restent fragiles. Cela entraîne une réalisation partielle ou un ajournement des projets de grandes percées, qui conduisent la municipalité à se rabattre sur les travaux de voirie ordinaires, qui ne sont pas révolutionnés par les nouvelles orientations du PAEE

Projets inachevés et immobilisme des travaux ordinaires

Si le PAEE n'a aucune valeur de loi, il reste un document de référence pour les aménageurs lyonnais et dans les discours de promotion de l'œuvre municipale en matière de voirie, qui s'y réfèrent constamment pour montrer les réalisations concrétisées. En matière d'infrastructures de voirie, force est de constater que les aménagements réalisés ont été plus légers que prévu. L'action publique municipale s'adapte à la conjoncture en accordant sa priorité aux bâtiments communaux, moins coûteux et complexes à réaliser que des percées, dont les seules qui ont fait l'objet de travaux sont inachevées. Cette incertitude quant à ces réalisations entraîne un ajournement des travaux de voirie ordinaires sur les rues concernées.

Les difficultés budgétaires de la ville pour mener tous les projets de grandes infrastructures prévus au PAEE sans financement extérieur ne sont pas résolues après le vote de la loi Cornudet en 1919, qui ne facilite pas autant l'expropriation que la municipalité lyonnaise l'espérait. Alors que le PAEE était fondé sur l'espoir d'une évolution législative propice à l'expropriant (ici, la municipalité), la loi reste plus favorable aux propriétaires des terrains concernés⁷⁴². Dans le cas de Lyon comme pour les autres villes qui avaient prévu de grandes percées, de nombreux projets voient leur réalisation bloquée par les coûts élevés d'expropriation. D'autre part, l'absence d'approbation officielle du plan d'extension par les services de l'État a pour conséquence une absence d'investissement dans ces grands projets municipaux, tant en matière d'apport financier que de soutien administratif. Le fait que de nombreuses voies censées supporter ces projets soient comprises dans le domaine de l'État, comme le pont de la Guillotière ou la rue de la République, constitue un obstacle supplémentaire à la mise en œuvre de ces projets. Dès lors, la situation budgétaire impose de faire des choix parmi les projets et de réduire l'ampleur de beaucoup d'entre eux. Sur le plan des voies

⁷⁴¹ Viviane Claude, *Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940) : sources et questions*, Paris, Délégation à la recherche et à l'innovation, 1990.

⁷⁴² J.-P. Gaudin, *L'avenir en plan*, op. cit., p. 133-134.

nouvelles, la priorité est donnée aux projets déjà entamés : fin 1918, dans l'attente d'une législation plus favorable concernant les expropriations, le maire définit un ordre des priorités comprenant « le boulevard des États-Unis et ses HBM », puis « le prolongement de la rue de la République avec son monument aux morts de la guerre »⁷⁴³.

En la matière, le projet plus avancé en 1918 est celui du boulevard des États-Unis, dont l'inachèvement s'explique par la défection des partenaires suite aux conséquences de la guerre. Il constitue un exemple des arbitrages infrastructurels à faire dans un contexte budgétaire contraint : les ambitions manquées de cette voie centrale d'une vaste opération de création d'un nouveau quartier se traduisent dans l'inachèvement des infrastructures. Cette opération est particulière à Lyon car elle s'inscrit en rupture avec la logique prudente d'accompagnement de grandes opérations immobilières par de nouveaux axes, dans l'esprit des percées du XIX^e siècle. Ici, ce nouvel axe devance l'urbanisation puisqu'il est aménagé sur des terrains majoritairement agricoles servant à des exploitations d'horticulture, ainsi que quelques terrains industriels et petites maisons⁷⁴⁴. La conjoncture peu favorable des jeux de pouvoirs et des budgets municipaux conduit la municipalité à opérer des choix d'aménagement lourds de conséquences pour les usages futurs de cette voie, à partir de 1921 : priorité est donnée aux logements HBM financés par la municipalité, au détriment des commodités de circulation et du caractère industriel projeté pour ce nouveau quartier. Par rapport au croquis présenté par l'architecte Tony Garnier, concepteur du projet de quartier pour la ville de Lyon en 1919 (Figure 28), les immeubles ont été rehaussés de deux étages pour accueillir plus d'habitants dans un contexte de crise aigüe du logement. Les infrastructures de tramway prévues ne sont pas installées et les arbres ne sont plantés que plusieurs années après l'installation des premiers habitants en 1924.



Figure 28 : Croquis du boulevard des États-Unis par Tony Garnier, 22 juin 1919 (AML 923 WP 70)

Le problème principal résulte dans l'inachèvement du boulevard, qui n'est percé que sur la longueur correspondant aux immeubles HBM construits. Il n'est alors relié ni à Vénissieux ni à Lyon comme prévu, mais entouré de terrains non urbanisés qui ne peuvent être bâtis de manière pérenne à cause de la contrainte des alignements du futur boulevard. Ce nouveau quartier fait donc figure d'isolat périphérique mal relié à la ville et mal équipé (voir ci-dessous Figure 29), ce qui fait obstacle à son développement. Dans cette opération, le boulevard qui devait en être la colonne vertébrale apparaît désormais comme un élément secondaire : le

⁷⁴³ AML 453 WP 3, Séance de Commission du PAEE et des HBM, 8 novembre 1918.

⁷⁴⁴ AML 950 WP 8, P.V. d'enquête d'utilité publique, 20 juin 1921.

revêtement de cette première portion et des rues du quartier est réalisé en empierrement, probablement dans le but de faire des économies, ce qui provoque dès le début des années 1930 des demandes des habitants pour le goudronnage des rues. Cette opération n'est réalisée qu'en 1935, soit plus de dix ans après l'installation des premiers habitants⁷⁴⁵. Malgré l'abandon de la desserte en tramway suite à la défection de la compagnie OTL, le profil du boulevard n'est pas modifié, avec un terre-plein central surdimensionné et non aménagé qui renforce l'impression d'inachèvement. Ce boulevard qui n'est complètement percé qu'au début des années 1960 perd sa vocation industrielle dès les années 1920 de ce fait, l'urbanisation et le déplacement progressif des usines dans des territoires plus périphériques empêchant par la suite de relancer cet usage. L'échec de ce projet de boulevard industriel intercommunal semble être reconnu par la municipalité dès le milieu des années 1920, puisqu'il disparaît des textes de présentation de l'action municipale au profit des logements HBM. Cela se voit en comparant les textes de présentation du schéma directeur du PAEE dans la revue d'ingénierie *Technica* (revue des anciens élèves de l'École Centrale de Lyon) n°200 en 1924⁷⁴⁶ et celui de *Lyon 1906-1926*⁷⁴⁷ : les deux textes sont quasiment similaires car ils reposent sur le même discours de l'ingénieur Chalumeau, mais la catégorie « Boulevards industriels » qui citait le boulevard des États-Unis en exemple a disparu de la typologie des voies nouvelles entre le texte de 1924 et celui de 1926.



Figure 29 : La cité des États-Unis vers 1930, carte postale (AML 4 Fi 336)

Dans les cas étudiés, le retard apporté à la réalisation de ces grands projets entraîne un quasi *statu quo* dans les travaux de voirie, qui montre que ces projets toujours vus comme réalisables à moyen terme peuvent représenter une force d'inertie dans la modernisation des voies. Ainsi, le projet de boulevard en corniche étudié à partir de 1912 est déterminant pour les aménagements à venir de la montée de Choulans et l'ajournement de ce projet interrompt les améliorations, notamment son élargissement. Lors de la séance de sous-commission du PAEE qui entérine la mise à l'étude de ce projet, il est donné lecture d'une lettre de l'ACR envoyée à

⁷⁴⁵ Archives du CIL des États-Unis, Note de l'ingénieur principal Aubert pour l'adjoint Ferré, 11 juillet 1935.

⁷⁴⁶ *Technica*, octobre 1924, n°200, p. 50.

⁷⁴⁷ Association française pour l'avancement des sciences, *Lyon 1906-1926*, op. cit., p. 357.

la municipalité le 16 novembre 1912 (non retrouvée), qui signale « quelques défauts de la montée de Choulans ». Il est répondu que « l'amélioration de cette voie sera étudiée en premier par les services Vicinal et de la Voirie [municipale] »⁷⁴⁸. Par la suite, l'alignement de cette montée est modifié par la Commission pour être porté de 10 à 14 mètres⁷⁴⁹. Cela entraînerait des travaux importants, puisque le chemin n'est large que de 6 mètres par endroits. Cependant, cette voie reste du domaine du Service vicinal du Rhône, dont les faibles budgets ne permettent même pas d'envisager le pavage de cette voie en 1925⁷⁵⁰. La montée de Choulans reste donc revêtue d'empierrement et garde son étroitesse sur l'essentiel de son parcours jusqu'en 1930, date à laquelle elle passe sous l'autorité du SOPC.

Il en est de même pour les autres voies étudiées, alors même que des travaux importants sont réclamés pour l'amélioration de la circulation. Le pont de la Guillotière ne fait l'objet entre 1919 et 1935 que de travaux d'injection de ciment dans les arches en 1925-1926, qui ont pour but d'en garantir la solidité⁷⁵¹. Cette dernière étant reconnue comme stable depuis une visite technique en 1913, les problèmes concernent surtout la circulation intense sur ce pont peu large et pentu. Les désaccords entre les services municipaux qui préconisent un nouveau pont pour doubler l'ancien et ceux des Ponts-et-Chaussées qui souhaitent démolir le pont pour en reconstruire un nouveau au même emplacement masquent une même intention de ne plus investir dans cet ouvrage en dehors de travaux confortatifs pour des raisons de sécurité.

Quant à la rue de la République, les besoins en équipements sont peu importants en raison de son statut d'avenue de prestige, qui explique l'absence de travaux autres que l'entretien courant des infrastructures entre les années 1910 et les années 1930. Par contre, la mise en suspens de son prolongement entraîne un immobilisme dans les travaux d'amélioration de la circulation jugés nécessaires au débouché Nord de la rue. Le problème principal est celui de l'accès par la rue Puits-Gaillot qui relie la rue de la République au quai du Rhône et accueille les voies de tramways de la ligne 7, la plus empruntée du réseau. Elle s'avère très étroite et impose deux virages à angle droit, ce qui est reconnu comme un problème dès les années 1880. L'élargissement de cette voie est alors prévu à 20 mètres par la municipalité mais bute sur le coût des expropriations et son appartenance à la route nationale n°83, comme la rue de la République⁷⁵². Par la suite, ce projet est lié à celui du prolongement de la rue de la République avec la vision d'une opération plus large de rénovation du bâti de ce quartier ancien⁷⁵³. Cet obstacle demeure jusqu'à la fin des années 1970, où une partie des maisons est démolie pour aménager la place Louis Pradel⁷⁵⁴.

La plupart des grands projets d'infrastructures de voirie mis à l'agenda politique à partir des années 1910 ne sont donc réalisés que partiellement ou n'ont pas dépassé le stade de l'étude. Cependant, ils restent dans l'esprit des aménageurs, ce qui entraîne un certain immobilisme dans l'aménagement des voies concernées, qui se contentent de petits travaux.

⁷⁴⁸ AML 453 WP 3, P.V. des 4^e et 5^e sous-commissions du PAEE, 3 janvier 1913.

⁷⁴⁹ AML 453 WP 3, P.V. des 4^e et 5^e sous-commissions du PAEE, 21 février 1913.

⁷⁵⁰ ADR 2047 W 9, Rapport de l'agent-voyer cantonal du Service vicinal du Rhône, 24 septembre 1925.

⁷⁵¹ ADR 2020 W 85, Rapport sur les travaux opérés sur le pont de la Guillotière par l'ingénieur en chef du SOPC C. Roques, 30 juin 1952.

⁷⁵² ADR 2048 W 7, P.V. de la Conférence entre services sur la reconstruction du pont Morand, 11 mars 1887.

⁷⁵³ AML 966 WP 26, Rapport de l'ingénieur Chalumeau au maire Herriot, 2 mars 1929.

⁷⁵⁴ C. Delfante et A. Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, op. cit., p. 104-108.

Une voirie modernisée mais pas révolutionnée

Dans les conditions budgétaires difficiles des années 1920-1930, les opérations concernant les rues se recentrent sur les travaux ordinaires de voirie. Les programmes d'équipement votés avant-guerre sont relancés : ils n'ont été que partiellement réalisés à cause de l'augmentation du coût des matériaux et de circonstances liées à la guerre, comme le manque de main-d'œuvre ou le décès de plusieurs entrepreneurs. Les crédits inscrits aux budgets municipaux sont maintenus pour les opérations de pavage des rues, dont l'ordre des priorités tient compte du mauvais entretien des grandes artères pendant la guerre et des pétitions d'habitants prises en compte avant 1914⁷⁵⁵. Les travaux de modernisation de la voirie lyonnaise restent fidèles aux orientations prises depuis la fin du XIX^e siècle, tant en termes de solutions techniques que de décision et de mise en œuvre. La différence majeure réside dans l'ampleur des programmes de travaux envisagés, bien plus importants en termes de budgets mobilisés et marqués par une volonté d'harmonisation du paysage des rues.

Tout d'abord, la municipalité réaffirme son objectif de paver toutes les rues de la ville avec des pavés d'échantillon. Désormais convaincu que « la solution est dans le pavage », le maire Édouard Herriot prévoit à terme le « convertissement » de toutes les chaussées pavées en cailloux roulés et empierrées de la ville pour qu'elles puissent résister au passage des camions automobiles de plus en plus nombreux à Lyon⁷⁵⁶. En réponse à ces discussions sur le mauvais état du pavage à Lyon en général, l'ingénieur en chef du service de la Voie publique Joseph Aubert insiste sur la nécessité de confier au SMV l'entretien de toutes les voies pavées de la ville, y compris celles qui relèvent du domaine de l'État ou de la compagnie OTL. Dans son rapport sur le pavage des rues en 1923, il évoque des projets de convention entre l'État et la Ville et entre la Ville et la compagnie OTL pour cela. Cela fait suite à la constatation du « mauvais état des chaussées de la ville », en particulier sur les voies qui ne relèvent pas du domaine du SMV⁷⁵⁷. L'ambition de pavage total des rues de Lyon se concrétise par un chiffrage des travaux à établir pour ces opérations, qui dénote un approfondissement de la logique de planification de ces travaux à l'échelle de la ville : l'ingénieur Aubert chiffre le « convertissement » de toutes les chaussées en cailloux roulés et en empierrement à 1 940 000 F en 1923. Cependant, dans la pratique, la programmation traditionnelle du pavage de quelques rues définies selon les disponibilités annuelles des crédits persiste. Cela s'explique par la reprise des programmes de pavage d'avant-guerre, dont beaucoup n'ont pas été réalisés à cause de la mobilisation. Cela est le cas pour la rue Bugeaud, dont le pavage en pavés d'échantillon est inscrit dans les programmes municipaux à la suite d'une pétition de riverains adressée au maire le 2 mai 1912, pour la portion située entre le boulevard des Brotteaux et la rue Tête-d'or. En 1920, seule la moitié de ce programme a été réalisée donc la portion restante est inscrite en priorité⁷⁵⁸ et rapidement pavée au cours de l'année. La logique de priorité des travaux reste donc identique à celle d'avant-guerre, car le SMV commence par reprendre les nombreux projets de travaux inachevés du fait de la guerre.

Par contre, ces programmes de pavage prennent une ampleur nouvelle sur le plan des fonds consacrés à ces travaux, considérablement augmentés par le recours à l'emprunt. Ainsi, le rapport de l'ingénieur du SMV en charge des pavages précédemment cité porte aussi une demande pour un programme de 700 000 F à allouer au pavage sur crédits d'emprunts, ce qui

⁷⁵⁵ AML 952 WP 13, Rapport de l'ingénieur de la voie publique Joseph Aubert, 6 avril 1920.

⁷⁵⁶ AML 945 WP 53, P.V. de la Commission générale, séance du 7 mai 1923.

⁷⁵⁷ AML 945 WP 53, Rapport de l'ingénieur de la voie publique Joseph Aubert, 12 mai 1923.

⁷⁵⁸ AML 973 WP 66, Rapport de l'ingénieur du SMV - Subdivision des pavages, 6 avril 1920.

multiplie par cinq le montant habituellement dévolu à ces travaux (120 000 F)⁷⁵⁹. Cela semble être concrétisé rapidement, puisque le budget 1921 comporte un crédit de 1 376 000 F pour des travaux de pavages sur fonds d'emprunt. La répartition de ces travaux montre la volonté du SMV de compléter les rues partiellement équipées pour en harmoniser le revêtement sur toute la longueur : c'est le cas de la rue Bugeaud, dont la dernière portion encore en cailloux roulés est inscrite en priorité au programme 1921 car « cette voie a une circulation importante ; elle est parcourue par une voie de tramway dont l'emplacement est garni d'un pavage en pierre, les accotements sont en cailloux roulés »⁷⁶⁰. Des obstacles à cette volonté d'homogénéisation demeurent : l'ingénieur Aubert rappelle en 1923 que la carrière municipale « n'a pas encore suffisamment développé ses moyens d'exploitation » et que la main-d'œuvre qualifiée « est à peine suffisante pour les travaux d'entretien et des pavages neufs prévus pour l'exercice courant »⁷⁶¹. Cela explique en partie que le pavage complet de la rue Bugeaud ne soit réalisé qu'en 1924⁷⁶². À l'échelle de la ville, le programme de convertissement des voies en pavés d'échantillon est loin d'être achevé à la fin des années 1920, puisque l'ingénieur Aubert évoque en 1929 son financement sur fonds d'emprunt pour la période 1929-1933. Les ingénieurs du SMV, conscients de l'ampleur de la tâche, proposent d'ailleurs à partir de 1929 un programme de goudronnage des voies empierrées, pour atténuer l'usure du revêtement et les nuisances en attendant de pouvoir inscrire ces voies dans les programmes de pavage⁷⁶³.

Ces premiers emprunts municipaux pour des travaux de voirie s'inscrivent dans des opérations financières plus larges à partir de 1924, pour terminer les grands travaux entamés avant la Première Guerre mondiale. Dans le livre de promotion des réalisations de la municipalité Herriot, publié au moment des élections de 1929, est évoqué un programme de grands travaux de 150 MF voté en 1924 et fondé à la fois sur l'emprunt et sur une augmentation exceptionnelle des taxes (centimes additionnels) autorisée par l'État⁷⁶⁴. La liste des projets d'infrastructures concernés par cet emprunt, dont un extrait figure ci-dessus (Figure 30), montre que les travaux ordinaires de modernisation de voirie apparaissent secondaires par rapport à d'autres domaines de l'action publique municipale. Ainsi, seules cinq des opérations mentionnées concernent directement des travaux de voirie, contre douze qui portent sur des groupes scolaires, sur un total de 24 opérations. Parmi les travaux non mentionnés dans cette liste, le nouvel hôpital, les abattoirs et le stade font alors l'objet de travaux urgents pour les terminer, mobilisant une partie des crédits de cet emprunt. Il est question ici de projets moins spectaculaires car moins symboliques de « l'œuvre municipale » d'Édouard Herriot, mais importants pour le fonctionnement des quartiers et rues concernés.

On peut observer que l'accent est mis sur les établissements d'enseignement, dont la localisation est systématiquement mentionnée, au contraire des opérations de voirie dont le lieu n'est donné qu'à quatre reprises. La catégorie « chaussées et égouts » ne comporte aucune précision sur les lieux ou les techniques concernés ni sur l'importance des travaux, alors qu'ils représentent plus de 15 % du total de cet emprunt : il est précisé quelques pages plus loin qu'un montant de 17 MF sur les 150 MF de l'emprunt concerne les chaussées et égouts, auquel s'ajoutent 3 MF pour l'aménagement des trottoirs, ainsi qu'un budget pour l'éclairage et les voies privées (400 000 F au budget 1929)⁷⁶⁵. Le tout s'ajoute aux budgets ordinaires du SMV qui ont déjà connu une importante augmentation au début des années 1920. Ce sont encore les écoles

⁷⁵⁹ AML 973 WP 66, Rapport de l'ingénieur du SMV - Subdivision des pavages, 6 avril 1920.

⁷⁶⁰ AML 946 WP 16, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV C. Chalumeau, 4 avril 1921.

⁷⁶¹ AML 945 WP 53, Rapport de l'ingénieur de la voie publique Joseph Aubert, 12 mai 1923.

⁷⁶² AML 923 WP 245, Améliorations diverses effectuées sur les voies publiques du 6^e arrondissement, 1925.

⁷⁶³ AML 952 WP 13, Note sur l'utilité des travaux de goudronnage des routes empierrées, 17 avril 1929.

⁷⁶⁴ AML 1 C 300495, *L'œuvre municipale depuis 1905*, op. cit., p. 23-24.

⁷⁶⁵ *Ibid.*, p. 28-30.

sur lesquels le petit paragraphe concernant les travaux non encore réalisés insiste en bas de la liste. Ce désintérêt pour les travaux de voirie par rapport aux œuvres scolaires peut s'expliquer par le fait que la plupart des projets d'ouverture de voies nouvelles et de prolongement sont au point mort, mis à part la rue Garibaldi et le boulevard de Ceinture mentionnés ici, qui sont cofinancés par le Conseil général du Rhône et le ministère des Travaux publics⁷⁶⁶. Ici, les autres rues mentionnées pour leurs travaux de voirie sont deux anciens chemins vicinaux et une voie privée entrée dans le domaine municipal, c'est-à-dire des opérations modestes qui ne permettent ni au SMV ni à la municipalité de se distinguer, contrairement aux nouveaux établissements scolaires dont Édouard Herriot a fait un symbole de son action depuis 1905⁷⁶⁷.

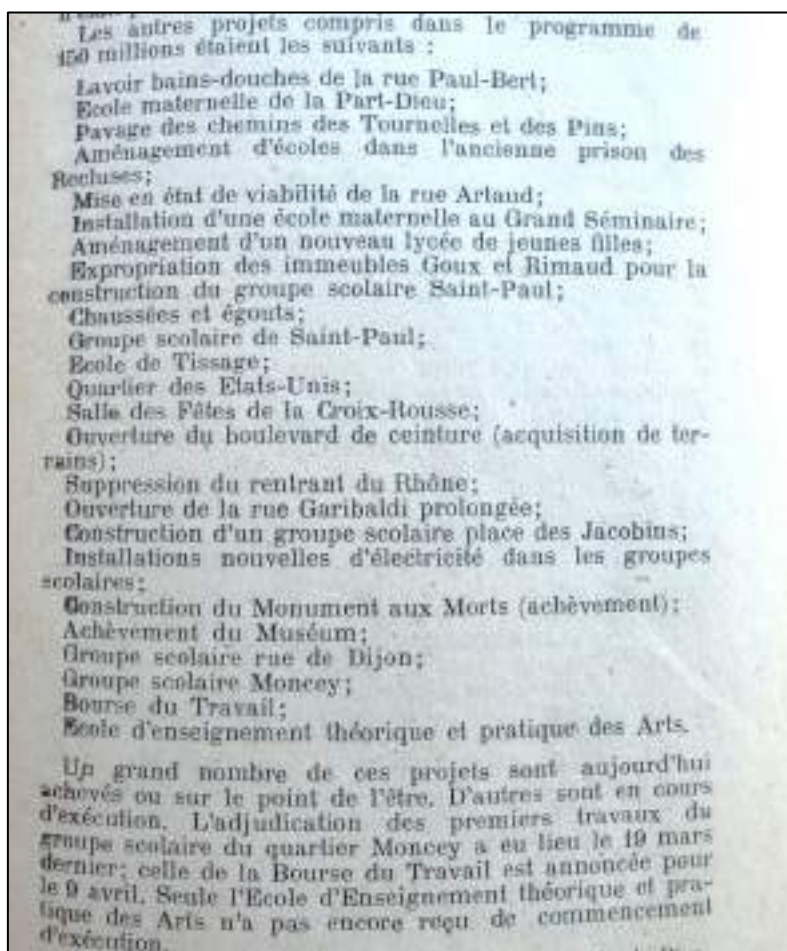


Figure 30 : Liste des travaux prévus dans le programme de 150 MF de 1924⁷⁶⁸

Il semble donc qu'il y ait une contradiction entre la « modernité » revendiquée de l'urbanisme lyonnais affichée avec le PAEE et les priorités des services de voirie au sortir de la Première Guerre mondiale. Pourtant, certaines innovations débattues au cours des discussions sur ces plans sont concrétisées dans des aménagements peu coûteux. C'est le cas de places publiques aménagées avec des espaces verts, pour des raisons liées à l'hygiénisme affirmées dès les premiers débats des commissions du PAEE.

⁷⁶⁶ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 60-62.

⁷⁶⁷ Marianne Thivend, « La politique scolaire d'une grande ville à travers l'exemple lyonnais, d'Antoine Gailleton à Édouard Herriot », in Bruno Benoit et Mathias Bernard (eds.), *Le maire et la ville dans la France contemporaine*, op. cit., p. 231-243

⁷⁶⁸ AML 1 C 300495, *L'œuvre municipale 1905-1929*, p. 25.

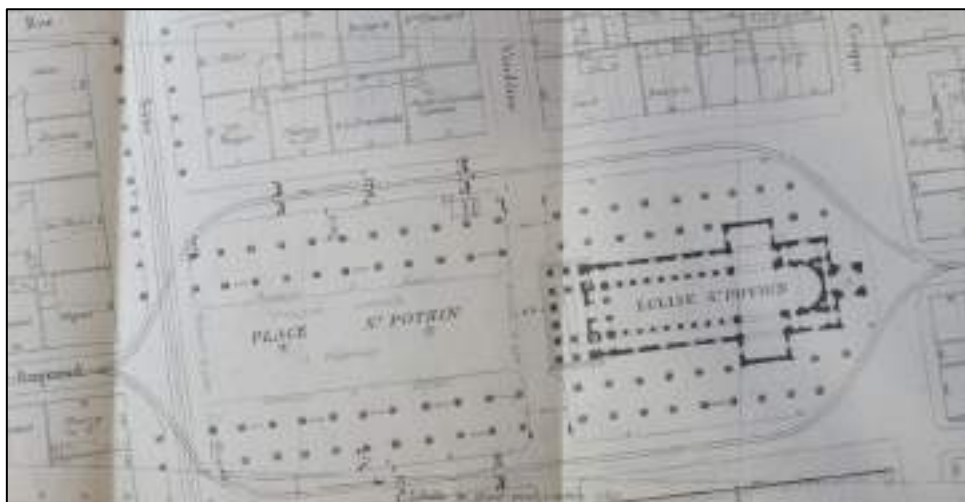


Figure 31 : Plan de la place St Pothin (Edgar Quinet), 8 décembre 1913 (AML 923 WP 245)

Ainsi, la place Edgar Quinet est réaménagée sous la pression des riverains, dont ceux de la rue Bugeaud qui la traverse. En 1913, ils réclament la transformation de la chaussée centrale, alors dédiée à la circulation générale, en square⁷⁶⁹. Comme on peut le voir sur le plan ci-dessus (Figure 31), les dispositions de cette place face à une église et entourée de deux chaussées séparées sont favorables à ces travaux. L'ingénieur de la voie publique M. Guillemain, auteur du rapport sur cette pétition à la demande du Conseil municipal, prend soin de vérifier que cet aménagement ne risque pas de provoquer des conflits entre les circulations, notamment à cause des voies de tramways qui ceignent la place. Il fait faire des comptages « assidument pendant huit jours », pour établir que le report de la circulation de la voie centrale vers les voies latérales ne posera pas problème. Il donne un avis favorable à cette opération, d'autant que les travaux de voirie sont peu coûteux : ils consistent surtout à déplacer les bordures de trottoirs et enlever les deux refuges centraux. Par contre, il ne se prononce pas sur les aménagements paysagers (les riverains réclamaient la plantation de platanes ou l'aménagement d'un square), laissant ce domaine au Service des Cultures. L'urbanisme des travaux ordinaires ne dépasse pas les divisions entre services, qui expliquent en partie le retard dans la réalisation de cet aménagement pourtant léger, qui n'intervient qu'en 1924-1925⁷⁷⁰. Ces travaux font les frais des événements de la guerre et des priorités accordées au pavage des chaussées au début des années 1920. Ces créations de « jardins publics » sont aussi mises en avant par Chalumeau dans l'ouvrage de promotion municipale *Lyon 1906-1926*, au chapitre *Parcs et espaces libres*. Il cite celui de la place Edgar Quinet parmi la dizaine de jardins créés depuis vingt ans « pour répondre aux désirs légitimes de la population de concilier l'embellissement et l'hygiène publique »⁷⁷¹, qui restent prioritaires dans les travaux de modernisation de voirie des années 1910-1920.

Les travaux de modernisation de voirie sont donc marqués dans les années 1910-1920 par un décalage entre l'affichage d'un urbanisme moderne fait de grands projets d'infrastructures symbolisés par les PAEE, et la réalité des pratiques et des réalisations. Alors que certains projets sont entamés, la Première Guerre mondiale constitue un moment de rupture qui conduit à privilégier des travaux de rattrapage de petites opérations non réalisées ou entamées avant-guerre. Les grands projets d'infrastructures sont pour la plupart mis en attente d'un contexte politique et budgétaire plus favorable.

⁷⁶⁹ AML 923 WP 245, Rapport de l'ingénieur de la voie publique Guillemain, 8 décembre 1913.

⁷⁷⁰ AML 923 WP 245, Améliorations diverses effectuées sur les voies publiques du 6^e arrondissement, 1925.

⁷⁷¹ Association française pour l'avancement des sciences, *Lyon 1906-1926*, *op. cit.*, p. 358.

Conclusion du chapitre

Les années 1910-1920 sont marquées par une volonté municipale de transformer l'action publique urbaine pour faire de Lyon une « cité moderne ». Cela passe par un contrôle plus strict des usages de la rue avec des règlements de circulation généralisés à la ville entière, dans un contexte de lancement de grands projets d'infrastructures à travers le PAEE. Cela s'accompagne d'une diversification limitée des parties prenantes, avec une municipalité qui met en place de commissions qui restent dominées par les techniciens de l'urbanisme.

Cette étude par l'évolution de projets de transformation de voies conduit à remettre en perspective l'inachèvement des plans d'urbanisme de cette époque⁷⁷², pour lequel l'explication financière doit être dépassée. La volonté municipale de transformer les aménagements de la rue se heurte à des traditions locales établies, à des contraintes législatives et à une conjoncture difficile suite à la Première Guerre mondiale. Cette persistance des héritages s'observe particulièrement lorsqu'il s'agit d'aménager les rues et de régler leurs usages : si la construction d'écoles et de bâtiments communaux apparaît consensuelle, il n'en est pas de même pour les travaux de voirie. La marge de manœuvre de la municipalité apparaît réduite pour les règlements et infrastructures concernant des modes de transport en particulier (tramways, poids-lourds, ...) car contrainte par la législation nationale et la volonté des décideurs locaux de limiter les coûts de traitement des problèmes de circulation, considérés comme des questions de maintien de l'ordre. L'inertie des infrastructures de voirie, de leurs modes de gestion et de leur gouvernance apparaît donc comme une raison des faibles aménagements de dispositifs matériels pour réguler la circulation, en complément des explications culturelles avancées par plusieurs historiens des mobilités⁷⁷³.

De même, les grands projets d'élargissement ou d'ouverture de rues sont contrariés par l'évolution des lois sur l'expropriation, qui empêche de bouleverser la trame urbaine établie. Cela conduit la municipalité à réaliser des projets *a minima* et à en mettre d'autres en sommeil, pour se concentrer sur l'achèvement des programmes d'équipement des rues entamés dans les années 1880. Par ailleurs, l'ouverture vers de nouveaux acteurs, dans le processus de décision des aménagements comme dans leur réalisation, semble faire long feu après-guerre, entre la reprise de l'aménagement des rues par les ingénieurs des services de voirie et le désengagement de la plupart des cofinanceurs de grands projets. L'action publique municipale se replie donc sur des pratiques éprouvées pour minimiser les risques d'échec des projets : le pavage généralisé des chaussées éclipse les grands boulevards circulaires des priorités municipales.

Le poids des héritages reste donc important face à ce premier mouvement d'urbanisme lyonnais. Les contraintes morphologiques du réseau de rues hérité et la continuité des jeux de pouvoir anciens s'ajoutent aux problèmes budgétaires des années 1920 pour aboutir à des réalisations partielles d'infrastructures viaires. Toutefois, la logique de planification des travaux d'aménagement demeure, avec un urbanisme qui semble désormais être fait de politiques d'anticipation des évolutions de la ville et non plus seulement d'accompagnement de l'urbanisation existante. Cela se ressent par la suite dans la gestion des circulations, qui tente de s'adapter à la montée en puissance de l'automobile dans les déplacements.

⁷⁷² V. Claude, *Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940)*, op. cit.

⁷⁷³ P.D. Norton, *Fighting traffic*, op. cit. ; M. Flonneau, « La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile », art cit.

Conclusion de la partie 1

La période des années 1880 aux années 1920 peut être rattachée à la « tradition haussmannienne »⁷⁷⁴ dans les pratiques d'aménagement des rues, les problèmes posés et les solutions apportées. Cela s'observe dans les travaux de voirie, qui s'inscrivent dans la continuité des opérations des décennies précédentes, avec une priorité donnée aux équipements pour l'hygiène de la rue (chaussées pavées, égouts, trottoirs asphaltés). Ceux-ci font désormais l'objet de programmes d'aménagement municipaux, dans le contexte d'un service municipal de voirie désormais structuré. À partir des années 1880, l'heure n'est plus aux élargissements de rues ou au percement de nouveaux axes, bien que la plupart des projets restent à l'agenda politique en attendant d'hypothétiques changements législatifs ou de nouvelles disponibilités budgétaires. La culture de la voirie chez ses ingénieurs reste marquée par ces perspectives de grands projets et une vision des rues comme un réseau à équiper selon des standards définis au début du XIX^e siècle et consensuels, tant chez les techniciens que chez les habitants ou les usagers des transports. Cette vision réticulaire se heurte au fait que les rues lyonnaises sont réparties entre trois services de voirie aux moyens et objectifs différents, ainsi qu'aux demandes des riverains qui se font toujours majoritairement à l'échelle de la rue. Au-delà du discours uniformisant qui les sous-tend, les programmes de travaux de voirie et, de manière plus générale, l'action des services tentent de s'adapter aux spécificités morphologiques des rues considérées. Cela s'observe par exemple par les essais de matériaux pour les chaussées ou la variété des systèmes techniques de tramways pour s'adapter à la largeur ou à la pente des rues.

L'arrivée des moyens de transport modernes ne constitue d'ailleurs pas une rupture dans ces pratiques d'aménagement. Dans les années 1880 à 1900, les compagnies de tramways s'adaptent à la morphologie du support de leurs réseaux pour minimiser les coûts d'établissement et les protestations de riverains, propriétaires ou commerçants des rues concernées. Quant aux autres moyens de transport nouvellement arrivés dans la rue, leur intégration s'opère dans un espace multifonctionnel dans lequel les interactions entre les différents usages restent des questions de maintien de l'ordre plutôt que d'aménagement. L'arrivée de l'automobile ou du vélo se fait donc à infrastructure constante : mis à part l'aménagement de quelques pistes cyclables par le Touring-Club, les nouveaux modes s'intègrent dans les rues existantes, sans que leur présence pose de problème spécifique. Bon nombre de conflits d'usage sont d'ailleurs déjà pointés comme des problèmes urbains : sécurité des piétons, encombrement des trottoirs, conflits entre usages mobiles et immobiles.

Là encore, l'échelle de la rue se heurte à des ambitions d'unification à l'échelle de la ville de la part des pouvoirs publics. Une action réglementaire et policière précisément localisée est privilégiée jusqu'aux années 1910, reprenant en partie les règlements hérités du XIX^e siècle et leur logique adaptée à la situation de chaque rue réglementée. Cependant, l'inefficacité et l'insuffisance de ces mesures est rapidement mise en évidence par les élus, techniciens et policiers. Cela conduit aux premiers règlements généraux sur la circulation, qui restent marqués par un cloisonnement entre modes de transport en partie dû aux contraintes de la législation nationale dans ce domaine. L'évolution dans la mise en ordre des usages de la rue est accompagnée par l'entrée dans les arènes de débats sur la circulation de divers collectifs qui constituent des forces de propositions sur les infrastructures de voirie et les règlements.

⁷⁷⁴ Ann-Carol Werquin et Alain Demangeon, *Boulevards, rondas, parkways : des concepts de voies urbaines*, Lyon, CERTU, 2000, p. 12-15.

Cela conduit à une mise en politique de problèmes de circulation plus divers, comme la congestion, les nuisances sonores ou les vibrations causées aux bâtiments. Des réponses en termes de dispositifs matériels sont évoquées, mais la faiblesse des aménagements réalisés (essentiellement des panneaux de signalisation) montre que l'aménagement des rues reste une affaire d'ingénieurs, qui n'ont alors que peu d'intérêt pour des aménagements à faible technicité comme les refuges pour piétons ou les trottoirs. D'autre part, à partir des années 1910, les tentatives d'adaptation des dispositifs techniques aux contraintes des rues font long feu, tant chez les ingénieurs des services de voirie que ceux des compagnies de tramways, désormais réunis dans la seule compagnie OTL. La prudence financière semble de mise et les priorités municipales reviennent à l'équipement des rues. À Lyon, le contexte de croissance démographique et économique, notamment porté par le développement industriel de la ville et de sa région, accompagne l'affirmation d'un urbanisme qualifié de « moderne » par Édouard Herriot. Au-delà des discours, la place de la voirie au sein des grands projets mis en avant est tempérée par la faiblesse des réalisations, au contraire des bâtiments communaux. Les projets de nouvelles voies ou d'élargissements restent dépendants des jeux de pouvoirs financiers entre administrations et des configurations locales propres à chaque quartier voire chaque rue, ce qui explique la plupart des ajournements ou abandons de projets qui s'observent dans tous les cas étudiés. En matière de chronologie de l'urbanisme lyonnais, la rupture se fait davantage au début des années 1910, avec l'arrivée de Camille Chalumeau à la direction du SMV, l'apport de Tony Garnier pour l'architecture et le renforcement de la compagnie OTL, qu'au début du mandat d'Édouard Herriot en 1905. De même, cette ère post-haussmannienne ne prend pas fin en 1914, délimitation politique parfois avancée par des historiens de l'urbanisme⁷⁷⁵. Si la Première Guerre mondiale met un coup d'arrêt aux travaux de voirie par la pénurie de main-d'œuvre et de matériaux, le cours de ces opérations reprend dès 1919, sans bouleverser les choix politiques d'aménagement et la planification des travaux établie avant-guerre.

La période 1880-1920, souvent laissée de côté entre l'ère haussmannienne et celle de l'urbanisme automobile dans les ouvrages sur l'histoire de l'espace public⁷⁷⁶, mérite donc d'être redécouverte du point de vue de l'urbanisme. Par le contraste entre un immobilisme apparent des grands projets urbains et l'avancée continue des travaux d'équipement des rues, elle constitue une période de stabilisation des pratiques chez les ingénieurs des services de voirie. En revanche, les questions de circulation connaissent davantage de rebondissements et font l'objet d'une conflictualité bien supérieure aux problématiques d'équipement des voies. Les tentatives municipales d'interdiction de circuler dans certaines rues ou pour certains modes de transport font ainsi l'objet de protestations, en particulier de la part des collectifs automobiles (syndicats de transporteurs, Automobile-Club du Rhône), qui obtiennent gain de cause et s'inscrivent durablement dans les débats politiques locaux sur la circulation. Le paradigme de la rue comme espace de circulation est à appréhender comme un phénomène de longue durée qui prend racine bien avant la fin du XIX^e siècle⁷⁷⁷ et se poursuit, pour devenir un facteur dominant dans l'aménagement des rues à partir des années 1930.

Loin de constituer une évidence technique, la rue qui devient une voie automobile au cours de la période suivante est le résultat de combats pour imposer la vitesse comme motif d'aménagement de rues qui perdent leur caractère multifonctionnel.

⁷⁷⁵ V. Berdoulay et P. Claval, *Aux débuts de l'urbanisme français*, op. cit.

⁷⁷⁶ Simon Texier et Jean-Pierre Caffet (dir.), *Voies publiques : histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2006.

⁷⁷⁷ Sabine Barles, « La voie publique est spécialement affectée à la circulation », in K. Bowie (dir.), *La modernité avant Haussmann*, op. cit., p. 191-202.

Partie 2 :

**Des rues inadaptées aux
circulations : visions,
prévisions, hésitations**

Années 1920- années 1950

Les années 1920 signent le début d'une ère de focalisation des pouvoirs publics sur les problématiques de circulation. L'historiographie des mobilités a évoqué ce phénomène pour des villes américaines et européennes, avec un angle statistique ou culturel. La question de l'adaptation des sociétés à cette « ère de l'automobile » qui s'annonce⁷⁷⁸ mérite aussi d'être posée dans sa traduction concrète sur les paysages urbains, terres d'éclosion de ce nouveau moyen de transport. Cette question a fait l'objet de réflexions souvent caricaturales, avec des pouvoirs publics dont le discours a été souvent résumé par la fameuse citation de Georges Pompidou en 1971 : « il faut adapter la ville à l'automobile ». Cette formule, par ailleurs tronquée et inexacte comme l'a montré l'historien Mathieu Flonneau⁷⁷⁹, n'est pas applicable à la période 1920-1950. Cette période est celle d'hésitations des pouvoirs publics, de conflits d'usages et d'héritages en matière de pratiques d'aménagement et de gestion des transports, qui sont difficiles à dépasser pour parler d'une véritable politique favorable à l'automobile.

Il s'agit ici de questionner la construction progressive par les élus et techniciens, au cours des années 1920 à 1950, de ce postulat des rues anciennes jugées inadaptées aux circulations, particulièrement la circulation automobile. Loin d'être linéaire, cette construction est marquée par de nombreuses hésitations, sur les modes de transport à privilégier, les voies concernées ou les solutions techniques à adopter face à ces problèmes de circulation : comment la rue a-t-elle vu ses pratiques d'aménagement basculer vers l'objectif principal d'améliorer de la circulation automobile ?

Ces dynamiques ont fait l'objet de travaux d'historiens des mobilités, centrés sur les aménagements pour l'automobile⁷⁸⁰ et les recompositions politiques que ce nouveau moyen de transport entraîne dans les arènes de décision locales et nationales⁷⁸¹. Les archives des services concernés sur cette période et les dossiers de travaux classés par rue invitent à ouvrir de nouvelles perspectives pour expliquer ces hésitations. Ces dernières se concrétisent notamment par l'échec de plusieurs projets de voies réservées à la circulation automobile dans les années 1930 et la relative légèreté des travaux de voirie, une fois décrétée l'impossibilité d'élargir les rues ou d'en créer de nouvelles dans la ville ancienne densément urbanisée.

Les conflits d'usages sur les rues constituent un révélateur des tensions autour des aménagements des rues, qui permettent de questionner la relative faiblesse des dispositifs matériels aménagés pour gérer la circulation entre les années 1920 et 1950. D'une part, le type de circulation à privilégier ne fait pas consensus, sur les modes de transport autant que les itinéraires des voies à remodeler : le tramway, déclaré obsolète dès les années 1920, résiste par ses infrastructures jusqu'aux années 1950 ; la circulation automobile rapide pour traverser la ville entre en concurrence avec la desserte du centre et le stationnement. Cette hésitation concernant la circulation de transit, particulièrement importante au vu de la situation géographique de Lyon, fait écho aux jeux de pouvoir entre la municipalité et l'État, ce dernier enclenchant une dynamique d'aménagement des routes et de réorganisation des services de voirie à l'échelle nationale avec le relais des services locaux des Ponts-et-Chaussées⁷⁸².

L'entrée par la rue permet aussi de dégager le rôle, de moteur ou de frein, de conflits portant sur des dispositifs ou des usages particuliers : ces véritables « batailles de la rue », révélatrices de la concurrence entre promoteurs des différents modes de transports pour l'espace

⁷⁷⁸ J.J. Flink, *The automobile age*, op. cit.

⁷⁷⁹ Mathieu Flonneau, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1999, vol. 61, n° 1, p. 30-43.

⁷⁸⁰ M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit.

⁷⁸¹ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit.

⁷⁸² J.-C. Thœnig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit.

de la rue⁷⁸³, s'observent notamment dans les années 1930 et ont une influence déterminante sur l'action publique. Cette entrée permet aussi d'éclairer l'histoire de Lyon par ses paysages ordinaires, dont les transformations des chaussées (du pavé au bitume), des carrefours et des trottoirs (par la signalisation et les espaces de stationnement) relèvent davantage d'une histoire sociale et politique de choix d'aménagement que d'impératifs techniques. Ainsi, la prise en compte et la prise en charge des divers problèmes de circulation pointés dépend en partie de mobilisations de collectifs d'usagers, qui peuvent être amenés à réclamer des dispositifs ou à s'opposer à l'action publique. Les années 1920-1950 voient notamment apparaître plusieurs problèmes liés aux transports modernes et à leurs infrastructures, aussi divers que le stationnement⁷⁸⁴, les nuisances des transports ou la protection du patrimoine. L'étude des archives des commissions municipales et départementales réunies sur ces questions permet d'étudier les mécanismes de sélection de ces problèmes pour une prise en charge par des dispositifs matériels. Par ailleurs, cela permet de mettre en évidence la précocité de certaines problématiques dans les débats politiques, sans que cela se concrétise dans les aménagements : c'est le cas des nuisances des transports, à considérer avec des clés de lecture d'une histoire environnementale qui s'est beaucoup intéressée à la période des Trente Glorieuses sur ce point⁷⁸⁵ mais manque d'explications sur la période précédente.

En parallèle, cette période voit naître chez les aménageurs un idéal d'optimisation de l'utilisation de la voirie, qui ne se concrétise qu'à partir des années 1950 dans les aménagements mais cimente une volonté durable de cloisonner les usages de la rue. Les hésitations politiques entre la réglementation du stationnement sur voirie et la construction de parcs de stationnement hors voirie en sont révélatrices, de même que les premiers projets d'autoroutes mis en débat au cours des années 1930. Cette période signe aussi le début d'une évolution dans les indicateurs qui servent à estimer la pertinence de la réalisation d'un aménagement de voirie. Le rôle crucial de ces instruments d'aide à la décision a été abordé en sciences politiques⁷⁸⁶ mais leur traduction réelle dans les pratiques des aménageurs a été peu traitée, en particulier en ce qui concerne les comptages de circulation, qui deviennent essentiels dans l'aménagement des rues. Ces nouvelles techniques poussent à gérer la rue comme une route, c'est-à-dire un ensemble de voies dédiées à la circulation. Cela conduit à interroger la réalité de leur application par les techniciens lyonnais à partir de leurs archives, face à la faiblesse des réalisations concrètes.

L'étude de cette période charnière qui inscrit durablement les problèmes de circulation à l'agenda politique des aménageurs s'opère à travers plusieurs transitions qui transforment les pratiques d'aménagement des rues. La voirie devient un espace-clé à aménager pour faciliter la circulation, dont les problématiques se démultiplient entre différents modes, usages et territoires, rendant les choix d'aménagement plus complexes et nécessitant de nouveaux indicateurs et dispositifs matériels (Chapitre 4). Ces choix politiques sont aussi davantage influencés par la prise en compte souvent tardive des diverses revendications des usagers, que les pouvoirs publics tentent d'intégrer aux décisions sans parvenir à éviter des conflits lourds de conséquences pour les politiques d'aménagement des voies (Chapitre 5). Enfin, cette période voit des transformations importantes des méthodes et pratiques d'aménagement des rues, qui conduisent à s'interroger sur l'application des nouvelles techniques des ingénieurs et de leur vision de la ville comme un réseau de voies (Chapitre 6).

⁷⁸³ A. Passalacqua, *La bataille de la route*, op. cit.

⁷⁸⁴ Nicolas Briand, *Le problème du stationnement à Lyon ou comment la "place" de l'automobile devient un (en)jeu d'acteurs et de société*, Thèse de doctorat de Géographie, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2005.

⁷⁸⁵ Céline Pessis, Sezin Topçu et Christophe Bonneuil (dir.), *Une autre histoire des « Trente Glorieuses » : modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013.

⁷⁸⁶ Pierre Lascoumes et Patrick Le Galès (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004.

Chapitre 4 : Des problèmes de circulation déterminants pour la voirie

« Lyon redeviendrait, comme au temps des Romains, la plaque tournante des grandes voies de communication d'un réseau routier d'importance considérable »
Camille Chalumeau, in *Technica* hors-série n°1, 1937, p. 22.

L'expression de l'ingénieur en chef du SMV Camille Chalumeau dans la revue des anciens élèves ingénieurs de l'École Centrale de Lyon en 1937 montre l'évolution de la vision des rues chez ses aménageurs. Alors que les premières versions du Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement (PAEE) de la ville reposaient sur de nouvelles voies communales dont quelques-unes liaient Lyon à ses banlieues, une attention inédite est portée à des voies de communication dites « routières » destinées à accueillir à la fois un trafic de destination (interne à la ville) et de transit (touristique et logistique). À cette réaffirmation de Lyon comme un carrefour routier correspond une mutation des pratiques d'aménagement des rues avec une inspiration croissante de l'univers technique routier. L'adjectif « routier » est de plus en plus employé à propos des infrastructures déployées dans les rues à destination des conducteurs de véhicules, principalement automobilistes : signalisation, dispositifs de régulation de la circulation (feux, panneaux, marquages au sol). Cette vision nouvelle des rues, partagée dans les services de voirie en France⁷⁸⁷, débouche sur l'aménagement de dispositifs nouveaux inspirés des techniques routières françaises et américaines, dont il est intéressant de questionner les adaptations aux contextes des rues de centre-ville.

Cette recherche de solutions nouvelles dans des domaines techniques extra-urbains correspond à une diversification des problèmes de circulation pris en compte. Parmi ces problèmes de circulation, souvent groupés sous le vocable d'« encombrements » ou de « congestion », la montée en puissance de l'automobile à partir des années 1910-1920 conduit les pouvoirs publics lyonnais à pointer de nouveaux problèmes qui touchent au partage de l'espace viaire, comme le trafic de transit ou la question du stationnement. Contrairement à la période 1880-1920, au cours de laquelle la gestion de la circulation s'opérait essentiellement par des règlements, les années 1920-1950 marquent une transition vers une culture de la voirie centrée sur des dispositifs matériels, qu'il s'agit de questionner : comment l'aménagement des rues devient-il central dans les politiques de gestion de la circulation ?

L'approche par l'aménagement des rues permet d'analyser la place croissante de ces infrastructures de voirie destinées à gérer la circulation, des panneaux de signalisation qui matérialisent les règlements jusqu'aux premières réalisations de nouvelles voies de traversée ou de contournement de la ville, en passant par le bitumage des chaussées qui prend le pas sur le pavage. Les archives des discussions à la Commission municipale de Circulation et des

⁷⁸⁷ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit. ; Mathieu Flonneau, « Victoire modale, victoire morale ? Le système automobile dans le jeu des transports publics parisiens au début du XX^e siècle », *Histoire urbaine*, 2012, vol. 33, n° 1, p. 107.

dossiers de travaux conservés par les services de voirie permettent d'éclairer l'émergence de nouvelles problématiques de circulation à résoudre par des dispositifs matériels, qui entraînent des recompositions dans les pratiques traditionnelles d'aménagement des rues. Ainsi, les enjeux d'intégration de circulations n'ayant pas Lyon pour destination ont une place particulière du fait de la situation géographique de la ville et de la forte croissance de l'équipement en automobiles dans le département du Rhône, l'un des plus urbanisés de France après Paris⁷⁸⁸. Comme l'a montré Marie-Clotilde Meillerand dans sa thèse, les projets d'infrastructures imaginés pour gérer ce trafic de transit croissant ont aussi été des moteurs de l'émergence d'une organisation métropolitaine, dans le cadre du Plan d'Aménagement routier de la Région lyonnaise (ARRLY)⁷⁸⁹. Ces réflexions peuvent être prolongées pour constituer des clés de lecture des évolutions dans la culture de la voirie, de plus en plus influencée par la logique de réseau et des principes d'aménagement routier.

Au-delà de ces grands travaux de création de voies, l'histoire des rues est aussi celle des petits travaux destinés à améliorer la circulation, qui ne transforment pas en profondeur le paysage viaire mais qui en remodèlent progressivement les usages. En la matière, les années 1920-1950 constituent une période au cours de laquelle ces petits aménagements font l'objet de politiques dédiées, qui peuvent être repérées au fil des archives des travaux par rues. L'influence routière nouvelle se concrétise notamment par une focalisation sur les carrefours, souvent pointés comme des foyers d'accidents et d'encombrements. Leur aménagement s'accompagne de dispositifs légers comme les panneaux « stop », les passages piétons ou les panneaux de signalisation. Ils ont été peu étudiés, tant en histoire urbaine qu'en histoire des mobilités⁷⁹⁰. Pourtant, ils font partie intégrante de l'aménagement urbain et sont révélateurs des évolutions dans la manière de penser les déplacements urbains, ainsi que leur support que constitue la rue : leur étude sert ici à questionner la réalité d'un tournant routier dans l'organisation des rues à partir des années 1920-1930, ainsi que la diversité de son application selon le contexte de chaque rue. La volonté de standardisation des dispositifs par certains aménageurs, en particulier les ingénieurs de l'administration des Ponts-et-Chaussées et les entreprises privées, se heurte parfois à des configurations spécifiques à certaines rues dont il est important d'expliquer le rôle.

Par ailleurs, l'étude des pratiques d'aménagement des rues à travers ces dispositifs conduit à mettre en évidence des évolutions dans les objectifs politiques des aménagements des rues, de plus en plus centrés sur l'amélioration de la circulation au détriment des autres usages, ainsi que des tensions entre aménageurs au sujet de l'échelle de leur action : les conflits autour du stationnement sur voirie ou de projets d'aménagement routier prévus au plan d'ARRLY permettent d'éclairer les difficultés qu'ils rencontrent pour articuler ces nouveaux impératifs qui transcende l'échelle traditionnelle de la rue. Ces tensions permettent notamment d'expliquer l'échec de plusieurs projets de grands aménagements routiers des années 1930-1950, ainsi que la focalisation des ingénieurs et élus sur les grandes voies routières au détriment de l'amélioration des voies de la ville ancienne.

⁷⁸⁸ Etienne Faugier, *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière - Lyon II, 2013, p. 96-97.

⁷⁸⁹ Marie-Clotilde Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle : enjeux territoriaux, acteurs locaux et politiques publiques dans la région lyonnaise*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2010, p. 69-72.

⁷⁹⁰ M. Duhamel-Herz, *Un demi-siècle de signalisation routière*, op. cit.

1. Des « améliorations de voirie » aux « améliorations de la circulation » : la rue repensée ?

Avec le développement de l'automobile, on assiste à un aboutissement de la rue conçue comme un espace de circulation, au détriment des usages statiques. Cette logique d'exclusion se poursuit avec l'aménagement d'infrastructures destinées à faciliter la circulation, observable dans toutes les rues étudiées. Cela devient un objectif prioritaire, tant pour les travaux de modernisation de voirie ordinaires (revêtements de chaussées et trottoirs, modifications du profil des rues) que pour les nouvelles implantations⁷⁹¹. Dans le vocabulaire municipal, les « programmes d'améliorations de voirie » persistent, avec des changements pour s'adapter à cette nouvelle donne. Parallèlement, les archives des services permettent d'observer des préoccupations croissantes au sujet des « améliorations de la circulation ». Ce terme, employé à partir des années 1920, désigne des mesures règlementaires et des dispositifs matériels.

Ces réflexions sont menées au sein des Commissions préfectorale et municipale de Circulation et des services de voirie, ce qui renforce le poids des jeux de pouvoir entre administrations dans l'aménagement des rues. Ce gouvernement par commission s'étend à des domaines qui sortent des compétences traditionnelles des services de voirie, comme les feux de signalisation ou les panneaux indicateurs, associant d'autres services et des entreprises privées. Cette diversification des infrastructures fait écho à celle des collectifs mobilisés : aux comités de riverains qui se renforcent en constituant des Comités d'Intérêt locaux (CIL) s'ajoutent des associations d'usagers comme l'Automobile-Club du Rhône, ou encore des associations locales d'intérêts économiques. Le consensus observé jusqu'alors persiste globalement, au prix de la marginalisation des moyens de transport les plus lents au profit de la vitesse automobile.

1.1. Un nouveau paradigme pour la rue moderne : la fluidité automobile

Les années 1920 marquent le début de la banalisation des transports automobiles dans les villes, à Lyon comme ailleurs, qui va de pair avec une augmentation générale des circulations intra-urbaines en termes de nombre et de diversité des véhicules⁷⁹². Pour les services gestionnaires et aménageurs des rues, cette variété devient une préoccupation importante. Les problèmes de circulation sont globalement les mêmes que durant la période précédente, mais la palette des solutions évolue en faveur de la circulation automobile. Celle-ci supprime progressivement un tramway en perte de vitesse, autant dans les rues encombrées que dans les esprits. Dans l'esprit des décideurs de l'aménagement des rues, la circulation à faciliter est de plus en plus la circulation automobile, d'autant qu'une attention nouvelle est portée au trafic de transit et à ses problématiques spécifiques : orientation des conducteurs dans la ville par des panneaux indicateurs directionnels, axes privilégiés à définir pour éviter que cet usage ne vienne accroître les problèmes d'encombrement du centre-ville.

⁷⁹¹ M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit., p. 89 et suiv.

⁷⁹² J.-P. Bardou, J.-J. Chanaron et P. Fridenson, *La Révolution automobile*, op. cit., p. 153-157.

Dès les années 1920, la voirie au cœur de « la lutte du rail et de la route »⁷⁹³

Alors que le tramway s'est considérablement développé à Lyon des années 1880 aux années 1910 avec une image de mode de déplacement urbain moderne (voir Chapitre 2), il pâtit à partir de la décennie suivante d'un retournement de tendance dans l'aménagement des rues en faveur de l'automobile. Cela se manifeste par un mouvement de réflexion sur la conversion de plusieurs lignes de tramways à l'exploitation par autobus ou trolleybus, entamé dès les années 1920, jusqu'à leur disparition complète dans les années 1950. Les modes automobiles sont vus comme modernes par leur vitesse et leur souplesse, au contraire du tramway, de plus en plus perçu comme archaïque par ses contraintes infrastructurelles et son encombrement⁷⁹⁴. Cette mutation des imaginaires est assez rapide à Lyon, si bien que tous les participants aux débats sur la circulation émettent des critiques sur le fonctionnement des tramways dans la circulation générale à partir des années 1920 et commencent à fonder leur vision des projets d'aménagement sur leur disparition prochaine à partir des années 1930. Ainsi, le maire Édouard Herriot déclare lors d'une séance du Conseil municipal en 1936 : « Je crois que ces cathédrales roulantes que sont nos tramways font partie d'un système qui a fait son temps »⁷⁹⁵.

Cette affirmation de l'obsolescence du tramway s'appuie sur des discours qui pointent l'inadaptation de ses infrastructures à la circulation urbaine moderne, à partir des années 1920. Outre l'encombrement des véhicules, accusés d'être responsables des embouteillages aux carrefours, la présence des rails et les infrastructures d'arrêts sont désignées comme problématiques pour la fluidité et la sécurité des circulations. Cela s'observe dans un rapport d'une trentaine de pages de l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole (AICA) intitulé « Note sur les divers moyens d'améliorer la circulation dans la ville de Lyon » et adressé à la CMC en 1925, 1928 et 1930 (voir Annexe 17). Ce collectif d'industriels lyonnais fondé en 1918⁷⁹⁶ souligne que « les tramways sont à Lyon à tel point encombrants qu'on est tenté de les rendre entièrement responsables et qu'ils ont suggéré la plupart des observations qui suivent »⁷⁹⁷. Ses propositions portent sur des mesures « immédiates » à prendre pour « une meilleure utilisation de la surface d'encombrement consacrée aux véhicules ». La majorité des mesures préconisées vise à éviter que les automobiles soient ralenties par les tramways, par le déplacement ou la suppression d'arrêts et l'aménagement de refuges pour piétons. Ces aménagements fluidifieraient la circulation en facilitant le dépassement des tramways par les véhicules plus rapides lorsqu'ils sont arrêtés. Ce rapport est pris en compte puisqu'il contribue aux discussions de la CMC et entraîne la création d'une commission préfectorale dédiée à son examen en 1929⁷⁹⁸.

Cette étude conduit la compagnie OTL à réagir sur les opinions développées et les aménagements proposés, dans une note de huit pages en avril 1930⁷⁹⁹. Si le directeur de la compagnie (probable auteur) critique le « seul point de vue de la circulation automobile » sur lequel serait fondée cette étude, il veille à affirmer son accord vis-à-vis des principes d'améliorations de la circulation évoqués par l'AICA, pour ne pas apparaître comme opposé à

⁷⁹³ AML 923 WP 100, Rapport du Conseil d'Administration de la compagnie OTL, 24 mai 1930, p. 7.

⁷⁹⁴ Arnaud Passalacqua, *L'autobus et Paris : histoire de mobilités*, Paris, Économica, 2011, p. 77-85.

⁷⁹⁵ AML, P. V. du Conseil municipal du 20 juillet 1936.

⁷⁹⁶ Bernadette Angleraud et Catherine Pellissier, *Les dynasties lyonnaises : des Morin-Pons aux Mérieux, du XIX^e siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2003, p. 600-601.

⁷⁹⁷ AML 1 C 707305, Notes sur les divers moyens d'améliorer la circulation à Lyon, AICA, 1925, non paginé.

⁷⁹⁸ Sébastien Gardon, *Gouverner la circulation urbaine : op. cit.*, p. 157-159.

⁷⁹⁹ AML 75 II 1, Réponse de la compagnie OTL au rapport de l'AICA, avril 1930.

tout changement. Il examine les recommandations « d'un point de vue technique » qui comporte aussi des considérations politiques implicites. Il marque son accord sur plus de la moitié des aménagements proposés, notamment pour la création et l'agrandissement de refuges pour piétons, jusque-là timidement effectués par la municipalité (voir Chapitre 2). Il met l'accent sur les problèmes de sécurité entraînés par la circulation des tramways, peu traités par l'AICA par rapport aux questions d'encombrement. Le rédacteur vise, par son argumentation et ses propositions, à mettre en avant les infrastructures d'arrêts comme principales causes des accidents impliquant des tramways. La disposition des voies et arrêts apparaît problématique dans tous les cas, par rapport à la circulation automobile et à sa fluidité présentée comme nécessaire. Lorsque la voie est située sur la droite de la chaussée, l'arrêt se fait sur le trottoir et l'automobiliste ne peut doubler que par la gauche, risquant de rencontrer un tramway arrivant en face. Dans le cas d'une voie située au milieu de la chaussée, le tramway peut être doublé par la droite mais cela pose un problème de sécurité pour les voyageurs qui montent ou descendent, d'où les demandes répétées d'aménagement de refuges émises par la compagnie OTL. Cette dernière insiste sur l'insécurité dans les opérations de montée et descente de voyageurs, alors que cela ne semble pas être le principal problème de sécurité posé par le tramway.

Cela peut être montré, avec toutes les précautions d'usage dues à un sondage dans une source très partielle, de la lecture des récits d'accidents relevés dans le journal *Le Progrès*. Sur les 431 accidents que nous avons recensés entre 1919 et 1939 (par sondage de 3 mois tous les 5 ans), 62 impliquent des tramways (14 %). Parmi ceux-là, seuls 30 % (18 occurrences) concernent des accidents de piétons, deux fois moins que d'accidents entre un tramway et un véhicule automobile (39 occurrences). Cette disproportion dans les accidents semble corroborée par la consultation des quelques archives des accidents transmises par la compagnie OTL au Service du Contrôle⁸⁰⁰, hélas trop limitées dans le temps pour en faire une étude de longue durée. Les circonstances des accidents de piétons racontées dans la presse renseignent sur la manière dont les usagers impliqués sont considérés. Si les accidents engageant des automobiles sont peu renseignés, ceux qui concernent des piétons comportent souvent des éléments sur leur comportement, avec dans la moitié des cas une faute rejetée sur le piéton et l'occasion d'une leçon de morale adressée au lecteur. Le piéton est souvent blessé « en voulant prendre un tramway en marche » ou en descendre, l'arrêt n'est jamais mentionné dans les circonstances. Les titres « victime de son imprudence » ou « ne montez pas en marche » se retrouvent à plusieurs reprises sur les périodes considérées, confirmant une vision du piéton imprudent largement partagée à cette époque⁸⁰¹. En insistant sur le problème de la sécurité des piétons aux arrêts, peu présent dans les archives, le rédacteur de la note OTL a peut-être voulu mettre l'accent sur un problème pour lequel la compagnie risque peu d'être mise en cause, n'ayant pas la responsabilité de l'aménagement des infrastructures d'arrêts.

Au-delà des problèmes d'encombrement et de sécurité, l'exploitation des tramways apparaît surtout comme une question financière, dans un contexte de conflictualité déjà ancienne entre la municipalité et la compagnie OTL. L'obsolescence des infrastructures et des véhicules de tramways, dont certains datent des années 1880-1890, impose des investissements lourds de renouvellement, dont la pertinence est implicitement discutée lors de ces débats. L'introduction de la note OTL de 1930 s'achève d'ailleurs sur la remarque suivante : « au fond, [le réseau de tramways] n'est que le reflet de la vicinalité lyonnaise »⁸⁰², faisant référence au partage complexe des rues entre trois services de voirie différents, qui peut entraîner des

⁸⁰⁰ Voir par exemple le dossier ADR 1970 W 36 pour les accidents relevés entre 1931 et 1934.

⁸⁰¹ P.D. Norton, « Street Rivals », *art cit.*

⁸⁰² AML 75 II 1, Réponse de la compagnie OTL au rapport de l'AICA, avril 1930.

variations dans les tracés ou l'état d'entretien des rues. La compagnie OTL semble vouloir partager les responsabilités du fonctionnement jugé défectueux des lignes de tramway avec les services de voirie, probablement pour solliciter leur participation aux travaux d'amélioration des voies concernées. Cette question d'investissements matériels et de rentabilité est au cœur de la conflictualité entre la municipalité et la compagnie OTL.

Ce conflit multiforme porte notamment sur la question de l'ouverture de plusieurs lignes de tramways vers des territoires en voie d'urbanisation, promise par OTL au début du XX^e siècle mais ajournée après la Première Guerre mondiale au motif de difficultés financières. Ainsi, le boulevard des États-Unis, pourtant conçu pour accueillir une double voie de tramway en son centre, voit son projet de ligne reliant Lyon à Vénissieux ajourné au profit de lignes d'électrobus puis d'autobus moins coûteuses à établir. La vétusté des infrastructures et du matériel roulant, accentuée après 1918 du fait du manque d'entretien pendant la guerre, conduit à un programme d'investissements en véhicules de transport en commun dans les années 1920 qui fait la part belle aux modes automobiles. Cet effet de la guerre comme accélérateur du déclin du tramway s'observe aussi à Paris, où les problématiques de renouvellement du matériel roulant et des infrastructures sont les mêmes⁸⁰³. Lyon se distingue par la présence de plusieurs constructeurs locaux d'automobiles et d'autobus comme Berliet ou Rochet-Schneider, pour lesquels la Première Guerre mondiale a permis une croissance importante des capacités de production avec l'industrie d'armement⁸⁰⁴. Ainsi, une convention entre OTL et la municipalité est signée le 30 décembre 1924, sur le principe d'une réorganisation du réseau et de l'achat par la ville de nouveaux matériels roulants : quelques voitures de tramways sont commandées pour les lignes centrales, mais surtout 51 autobus avec leurs dépôts dédiés. Prévus au départ pour des services spéciaux comme les excursions de fin de semaine ou le renforcement exceptionnel de lignes surchargées, ces derniers sont de plus en plus utilisés pour des lignes ordinaires⁸⁰⁵. La compagnie est d'ailleurs demandeuse de la transformation de lignes entières avec des autobus dès les années 1920, comme elle le rappelle dans sa note de 1930 pour la ligne 26 Perrache-St Jean, dont la transformation est finalement accordée par une municipalité réticente⁸⁰⁶. Les arguments principaux mobilisés sont alors la faveur de ce mode auprès du public et la pertinence d'un mode sans infrastructures dédiées pour des lignes peu fréquentées⁸⁰⁷.

Suite à ce programme d'investissements, les relations entre la ville et OTL se tendent davantage car la municipalité attend en contrepartie l'ouverture de lignes dans les quartiers en voie d'urbanisation. La compagnie OTL argue de sa mauvaise situation financière pour refuser la création de ces lignes qui seraient déficitaires. Cela conduit la municipalité à lancer un service concurrent en 1925. Le réseau des « électrobus municipaux », reposant exclusivement sur des autobus électriques à accumulateurs (voir Lexique et Annexe 11), est alors créé avec quatre lignes desservant des territoires qui ont fait l'objet de programmes municipaux d'urbanisation par construction d'HBM, comme Perrache, la Croix-Rousse ou le quartier des États-Unis⁸⁰⁸. Ces lignes ont pour but premier de desservir des territoires dont les transports en commun étaient absents, mais entrent en concurrence directe avec OTL sur ses itinéraires les plus rentables, comme le passage par la rue de la République ou la desserte des gares. La compagnie

⁸⁰³ Mathieu Flonneau, « La concurrence tramway-automobile au cours de l'entre-deux-guerres à Paris. Pour une relecture des représentations liées à la disparition des chemins de fer urbains », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2007, n° 36-37, p. 279–303.

⁸⁰⁴ Pierre-Lucien Pouzet, *La grande aventure de l'automobile lyonnaise*, Châtillon-sur-Chalaronne, Éditions de la Taillanderie, 2006.

⁸⁰⁵ Jean Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, Chanac, Éd. la Régordane, 2001, p. 39.

⁸⁰⁶ AML 75 II 1, Réponse de la compagnie OTL au rapport de l'AICA, avril 1930.

⁸⁰⁷ A. Passalacqua, *L'autobus et Paris*, *op. cit.*, p. 148-150.

⁸⁰⁸ AML 47 WP 41, Tableau des lignes d'électrobus, sd (v.1927).

proteste, d'autant que l'exploitation par des autobus à accumulateurs conduit à n'avoir pour seule infrastructure dans l'espace public que des panneaux signalant les arrêts. Cependant, les fréquences faibles (15 minutes sur la plupart des lignes) et la capacité d'embarquement réduite des véhicules (25 à 38 places) ne permettent pas de détrôner le tramway. La rentabilité de ce nouveau réseau n'est pas au rendez-vous, ce qui conduit la municipalité à en arrêter l'exploitation en 1938 et à céder les véhicules à la compagnie privée Lafond⁸⁰⁹.

Par ailleurs, les infrastructures de tramways connaissent, du fait de leur vétusté et de l'intensification de la circulation générale, une usure accélérée qui fait grimper les coûts de maintenance. C'est le cas dans la rue de la République, dont le système particulier d'alimentation par caniveau central est rendu responsable par le directeur général de la compagnie OTL du mauvais état des voies : il réclame et obtient facilement le remplacement de ces dernières en supprimant le caniveau en 1936, arguant du fait que les rails pourtant renouvelés quatre ans plus tôt sont déjà dans un état d'usure avancée⁸¹⁰. Cette vétusté globale des infrastructures, constatée pour la plupart des lignes de tramways, explique aussi le fait que la compagnie OTL se tourne vers des modes de transport routiers pour redorer son image auprès des usagers. Il s'agit aussi d'améliorer l'exploitation des lignes circulant sur des grandes artères désormais bien équipées en pavage, éclairage, égouts et trottoirs asphaltés. Cette désaffection rapide du tramway entraîne ainsi un mouvement de diversification des modes de transport en commun à Lyon (voir Annexe 11). Comme pour les choix des solutions techniques de tramway, les réflexions visent à adapter les nouveaux modes aux conditions propres à chaque itinéraire, tant en termes de demandes des usagers que de morphologie des rues traversées. L'autobus est envisagé dès les années 1920, d'abord en appui puis en remplacement du tramway. Les électrobus municipaux sont pensés pour des lignes nouvelles, avec de petits véhicules électriques à batteries et de faible capacité mais dont la souplesse (du véhicule et de l'infrastructure) permet de modifier facilement les arrêts et itinéraires pour s'adapter à la fréquentation et aux demandes des usagers. La recherche de moyens de transports en commun susceptibles de remplacer le tramway passe aussi par le trolleybus, dont la ville de Lyon est une des seules en France à l'avoir durablement adopté dès les années 1930⁸¹¹.

Le choix de ce véhicule peut étonner car il s'avère tout aussi encombrant qu'un tramway voire davantage, comme on peut le voir sur la Figure 32 ci-dessous. Cependant, il reste plus souple que celui-ci car il ne dépend plus de rails au sol, son système de liaison avec le courant électrique par fil aérien lui autorise une plus grande liberté de mouvement et sa puissance supérieure permet de s'adapter à certaines situations difficiles. C'est le cas de la forte déclivité de la montée de Choulans, première voie à accueillir des trolleybus à titre d'essai sur les lignes 29 et 30 en 1935-1936. Le choix de ces lignes pour les premiers trolleybus s'explique par leur plus grande facilité à gravir les pentes et la possibilité de croisement, contournant les difficultés posées par le tramway à voie unique qui était établi jusqu'alors. Par ailleurs, le trolleybus permet une plus grande capacité d'embarquement qu'un autobus, ce qui conduit par exemple à l'adopter pour remplacer les tramways sur la ligne 7, la plus fréquentée du réseau, en 1954. Il est d'ailleurs intéressant de remarquer que cette transformation qui pérennise le principe de fil aérien dans la rue de la République ne rencontre aucune opposition d'arguments esthétiques comme en 1896,

⁸⁰⁹ Jacques Perenon, Robert Chappelet et René Clavaud, *Lyon en tram au temps de l'OTL: l'histoire*, Breil-sur-Roya, Les éditions du Cabri, 2014, p. 104-105.

⁸¹⁰ AML 75 II 15, Note du directeur général de la compagnie OTL à l'ingénieur en chef du SOPC - Service du Contrôle, 5 février 1936.

⁸¹¹ Arnaud Passalacqua, « La hiérarchie des transports en commun parisiens : discussion d'une doctrine de 1900 à nos jours », Communication au colloque *Les savoirs, de leur production à leur mobilisation : études sur les politiques de transport*, Lyon, 2008.

tant la modernité revendiquée du trolleybus éclipse ces considérations. Par contre, ces véhicules sont deux fois plus chers à l'achat que des tramways⁸¹², ce qui conduit la municipalité et la compagnie OTL à opter pour des autobus, meilleur marché, pour les lignes secondaires. Par exemple, la ligne 27 parcourt la rue Bugeaud avec des autobus à partir de 1937, sans modification des infrastructures installées dans cette rue. Comme lors de la création des lignes de tramways, la diversité des systèmes techniques reste la règle, tant pour des raisons de rentabilité que de morphologie des rues.



Figure 32 : Trolleybus sur la montée de Choulans, 1936 (Fonds TCL, Cliché Tabey, AML, non coté)

Cette dynamique de délaissement des tramways à partir des années 1920 au profit de modes automobiles s'inscrit dans un mouvement général à l'échelle de la France. Paris a ainsi abandonné ses tramways au cours des années 1930 au profit des autobus, mutation facilitée par le fait que le métro reste le mode central permettant d'éviter les problèmes d'encombrements⁸¹³. Cette nécessité persistante de lignes à grande capacité en centre-ville explique en partie le fait que les tramways aient plus longtemps perduré à Lyon qu'à Paris : le dernier tramway y circule en 1957 contre 1937 pour la capitale. Cependant, dans les deux cas, l'effacement des infrastructures ferroviaires dans les rues reste compliqué et prend plusieurs décennies. À Lyon, cela peut s'expliquer en partie par des désaccords financiers sur la répartition du coût du démantèlement des rails des lignes de tramways abandonnées, qui opposent une fois encore la municipalité et la compagnie OTL à partir des années 1930. D'autre part, le tramway fait l'objet de quelques infrastructures nouvelles pour tenter d'améliorer l'exploitation de certaines lignes au cours des années 1920-1930. La faiblesse du nombre et de l'ampleur de ces nouveaux dispositifs traduit leur caractère non prioritaire dans les investissements, voire une réticence de la part des services municipaux. Cela s'observe par exemple lorsque le directeur de la

⁸¹² AML 963 WP 1, Lettre de l'ingénieur Chalumeau au maire Herriot, 8 janvier 1938.

⁸¹³ M. Flonneau, « La concurrence tramway-automobile au cours de l'entre-deux-guerres à Paris. Pour une relecture des représentations liées à la disparition des chemins de fer urbains », *art cit.*

compagnie OTL Guillon demande en 1925 l'autorisation de placer une guérite pour l'aiguilleur du pont Lafayette sur la rive gauche, qui organise alors le passage de cinq lignes de tramways. La démarche pour ce petit kiosque à un point pourtant crucial de la circulation des tramways en centre-ville prend près de six mois à cause de réserves esthétiques : un modèle en bois puis un modèle en béton sont refusés par l'ingénieur en chef du SMV, qui finit par donner son accord sur la deuxième solution, proposée par l'architecte en chef de la ville Charles Meysson. Le directeur de l'OTL argumente sur le fait qu'il s'agit d'une solution temporaire, « en attendant des financements pour établir un poste de commande électrique surélevé commandant les trois aiguillages, comme à Paris »⁸¹⁴. Ces crédits ne sont alloués que tardivement, puisque cette installation pérenne n'est réalisée qu'en 1942⁸¹⁵.

Ce retard apporté aux travaux sur des infrastructures de tramways est aussi observable pour leur démantèlement, dans le cas des lignes remplacées par des autobus ou trolleybus. Leur cahier des charges, établi en 1880, ne prévoyant pas cette éventualité, la municipalité et la compagnie OTL concluent un accord en 1951⁸¹⁶, près de quinze ans après les premières mises à la retraite de tramways. Cet accord résulte d'un compromis autour de cette opération coûteuse et peu rentable à cause du vieillissement des infrastructures : outre le coût de la démolition et de la réfection du revêtement de chaussée, les rails enlevés sont pour la plupart en trop mauvais état pour être réemployés ou revendus à plus grande valeur que de la ferraille usagée. Cela représente un coût important pour une compagnie qui connaît des problèmes financiers des années 1920 aux années 1950. Cela explique que ses responsables commencent par refuser toute participation financière à ces opérations, n'étant contraints par aucun règlement. Il est donc décidé de laisser l'initiative des travaux de réfection de chaussée à la municipalité, la compagnie OTL ne s'occuperait que du démantèlement et de la vente des rails une fois le revêtement enlevé⁸¹⁷. Cet accord explique la persistance des rails de tramways dans les rues à la fin des années 1930 (visible sur la Figure 32 par exemple) et jusqu'à la fin des années 1960 (voir Annexe 18 pour les rues concernant le SOPC). L'enlèvement des rails est souvent effectué à l'occasion d'opérations de bitumage initiées par la municipalité, dont les temporalités dépendent des programmes de modernisation des chaussées. Ainsi, les rails de la rue de la République sont enlevés dès 1955 au fur et à mesure du bitumage de cette voie⁸¹⁸, alors que ceux de la rue Bugeaud ne disparaissent qu'en 1967⁸¹⁹, le bitumage de cet axe secondaire n'étant pas prioritaire. La « lutte du rail et de la route » est donc bien gagnée par l'automobile au détriment du tramway au cours des années 1920-1950, mais l'empreinte de ce dernier sur le paysage des rues perdure au-delà des décisions politiques, pendant plusieurs décennies.

L'histoire du déclin du tramway par rapport aux modes automobiles est finalement celle d'un consensus construit entre les décideurs des transports urbains. Elle repose sur un rejet de la modernisation des infrastructures ferroviaires pour privilégier leur démantèlement. Dans des rues qui accueillent de plus en plus d'automobiles, les tramways sont considérés comme sources de problèmes de circulation, une charge d'exploitation importante et une contrainte pour la ville dans ses relations conflictuelles avec la compagnie OTL. Dans ce contexte, sa disparition progressive au profit des modes automobiles permet aux pouvoirs publics de se concentrer sur les rues comme voies de circulation automobile, avec de nouveaux enjeux.

⁸¹⁴ AML 923 WP 110, Lettre du directeur de la compagnie OTL Guillon à Chalumeau, 13 juin 1925.

⁸¹⁵ AML 963 WP 73, P.V. de la séance de la Commission municipale de Circulation, 13 mars 1942.

⁸¹⁶ AML 423 WP 59, Traité entre la ville et la compagnie OTL, 25 janvier 1951.

⁸¹⁷ AML 425 WP 59, Délibération du Conseil municipal du 29 janvier 1951.

⁸¹⁸ AML 422 WP 107, Note du chef de la 5^e division au maire, 11 juillet 1955.

⁸¹⁹ AML 425 WP 56, Plan d'élargissement de la chaussée de la rue Bugeaud, 24 février 1967.

Traverser la ville en automobile : des voies à réaménager

Le développement de la circulation automobile urbaine est aussi celui des circulations touristiques, qui prend de l'importance à partir des années 1920 dans les grandes villes françaises⁸²⁰. Cet enjeu est particulièrement fort à Lyon par sa situation géographique, avec de nombreux voyageurs en transit sur des axes Nord-Sud et Est-Ouest. Cela conduit à une reconfiguration des jeux politiques autour de cet usage particulier de la voirie, dans la mesure où l'État en fait une préoccupation nouvelle d'unification du territoire par ses routes⁸²¹. D'autre part, les associations touristiques comme le Syndicat d'Initiative ou le Touring-Club s'emparent de cette question. Ils sont réunis au sein de la Chambre d'Industrie Touristique (CIT), créée pour décider de l'utilisation des recettes de la taxe de séjour perçue à partir de 1921, lorsque Lyon est classée comme « station de tourisme ». Composée des représentants de la mairie et de la préfecture ainsi que de 10 membres élus⁸²², cette institution municipale s'occupe aussi d'aménagements de voirie, allant du soutien aux travaux d'amélioration de chaussées jusqu'à la pose de panneaux de signalisation⁸²³. L'examen des archives de cette institution, de la correspondance entre la municipalité et la préfecture au sujet des routes nationales et des archives de la CMC montre que le trafic de transit s'impose comme une question d'aménagement envisagée à plusieurs échelles institutionnelles.

D'une part, certaines voies sont appropriées par l'État pour être réaménagées en tant que routes nationales pour la traversée de la ville. La croissance des flux automobiles à partir des années 1920 met en lumière l'inadéquation entre les tracés des routes nationales fixés au XIX^e siècle voire avant⁸²⁴ et les usages réels des voyageurs. Ces derniers préfèrent emprunter des voies municipales plus larges et mieux équipées, voire se détourner de Lyon pour éviter les encombrements et la complexité des itinéraires. Ce mouvement de réorganisation des routes nationales est initié dès 1930, avec deux orientations : il s'agit d'augmenter la longueur des routes nationales pour les moderniser en les rendant capables d'accueillir un trafic automobile lourd, ainsi que de réorganiser le parcours des routes nationales dans la traversée des villes pour les rendre plus cohérentes avec les usages réels et mieux diriger les usagers. Cette politique nationale est initiée en 1930 par la loi du 16 avril, qui double la longueur des routes nationales en incorporant 40 000 km de voies départementales ou chemins vicinaux au domaine de l'État⁸²⁵. À Lyon, cela se traduit concrètement dans les années 1930 par le lancement rapide de travaux de modernisation dans des voies nouvellement entrées dans le domaine national : c'est le cas de la montée de Choulans, ancien chemin vicinal ordinaire n°5 ouvert dans les années 1860 et devenu RN 7_E (pour « embranchement ») en 1930. Cette voie a probablement été choisie car il s'agit de l'axe orienté Est/Ouest le plus direct pour rallier les voies rectilignes à partir de la gare de Perrache, comme on peut le voir sur le plan ci-dessous (Figure 33), où la voie est entourée en bleu. Elle prend officiellement en 1930 le rôle d'un itinéraire alternatif à la RN 7 traditionnelle pour entrer dans Lyon par l'Ouest, ce qui permet de réduire la distance à parcourir. Pour pallier les inconvénients importants dus à sa pente, sa faible largeur et son

⁸²⁰ Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, p. 196-198.

⁸²¹ Marc Desportes et Antoine Picon, *De l'espace au territoire : l'aménagement en France, XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1997.

⁸²² AML 797 WP 52, Arrêté préfectoral relatif aux élections des membres de la CIT, 13 mars 1929.

⁸²³ AML 797 WP 52, Archives de la CIT, P.V. de réunions, 1921-1929.

⁸²⁴ Georges Livet, *Histoire des routes et des transports en Europe : des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003.

⁸²⁵ Georges Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle. [1]. 1900-1951*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 2007, p. 115.

revêtement usé, l'État prévoit de moderniser profondément cet axe. Cela passe dans l'immédiat par un plan d'alignement voté dès 1930 pour l'élargir à 18 m, contre seulement 6 m par endroits. Des travaux de bitumage des chaussées, d'élargissement et de relèvement de virages sont lancés sur certaines portions, principalement les moins urbanisées, qui nécessitent peu d'acquisitions de terrains auprès des propriétaires riverains⁸²⁶.

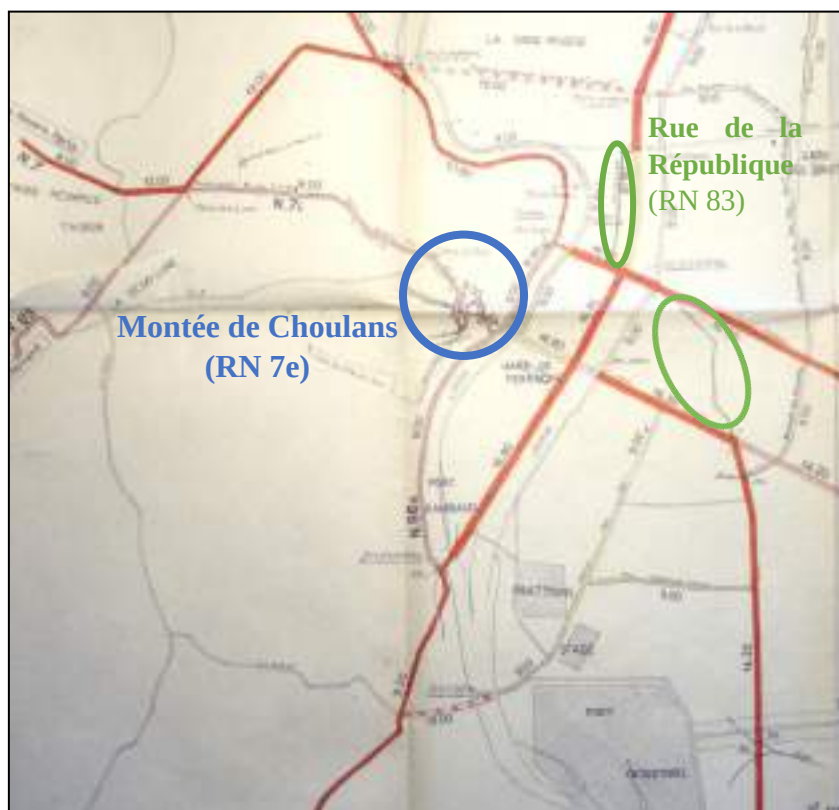


Figure 33: Plan d'ensemble des routes nationales à Lyon, SOPC, 26 février 1935 (ADR 2047 W 5)

Cependant, l'étoile routière de Lyon a peu été modifiée entre 1870 et 1940, à l'exception de la construction de ponts sur le Rhône (sept entre 1889 et 1923) et le début des travaux du boulevard de Ceinture décidé en 1928⁸²⁷. Un décalage chronologique important s'observe ainsi dans les modifications d'itinéraires des routes nationales pour faciliter la traversée de la ville. Les encombrements du centre-ville de Lyon et les incohérences dans le parcours des routes nationales provoquent dès les années 1920 des réclamations du Syndicat d'Initiative de Lyon, dont le président Jean Aymard écrit à plusieurs reprises aux autorités municipales pour déplorer une mauvaise signalisation des routes pour les touristes. Il appuie son argumentation sur le constat empirique que bon nombre de Parisiens préfèrent passer par Roanne pour éviter les encombrements lyonnais⁸²⁸. Comme on peut le voir sur le plan ci-dessus (Figure 33), certaines voies définies comme routes nationales apparaissent peu compatibles avec une circulation automobile importante et font l'objet de projets de déclassement (axes figurés en vert sur ce plan et entourés par l'auteur), c'est-à-dire de transfert dans le domaine municipal. C'est le cas de la rue de la République, incluse dans un parcours de la route nationale 83 peu cohérent, alors

⁸²⁶ ADR 2059 W 23, Bordereau des dossiers de l'ingénieur de circonscription versés au SOPC par l'ingénieur principal du Service vicinal Loisy, 11 octobre 1932.

⁸²⁷ Georges Reverdy, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, LUGD, 1994, p. 73-79.

⁸²⁸ AML 1127 WP 60, Lettre du président du Syndicat d'Initiative Aymard au maire, 28 janvier 1932.

que la circulation sur les quais de la rive droite du Rhône est considérée comme « intensive » (traits épais rouges sur le plan). Le projet de faire passer cette route par le quai vise donc à adapter le parcours aux usages réels des automobilistes. Cependant, les modifications figurées ne sont réalisées que vingt ans plus tard, par un échange de voies entre l'État et la ville⁸²⁹. Sur le plan ci-dessus, les quelques voies figurées en vert sont rendues au domaine municipal alors que celles qui sont représentées en jaune, plus nombreuses, deviennent des routes nationales.

Ce retard dans la prise en main par l'État des itinéraires de transit et de leur aménagement s'explique dans les années 1930 par un manque de crédits des services de l'État suite à la situation économique difficile, mais le problème est essentiellement politique car les conflits des périodes précédentes demeurent. Dans le cas de la montée de Choulans, pourtant peu densément urbanisée, la bonne volonté des services ne suffit pas à concrétiser le programme d'élargissement de l'axe entier à 18 mètres : l'ingénieur du SOPC chargé des aménagements sur cette voie opère un nouveau chiffrage de ces « travaux d'amélioration » en 1932 et explique à son supérieur que ces travaux prévus pour 1930 ont été repoussés par manque de crédits⁸³⁰. En fait, l'administration d'État recule face au coût des expropriations nécessaires à ces élargissements, qui fait l'objet d'un conflit avec la municipalité sur la répartition des coûts des travaux, en particulier pour les terrains à racheter. M. Grasselly, rapporteur de la Commission générale (destinée à préparer les délibérations du Conseil municipal), rappelle ainsi en 1935 que la position de la Ville est celle de « la réalisation complète du projet aux seuls frais de l'État » car cette amélioration « profiterait surtout aux étrangers à Lyon qui empruntent cette montée pour éviter la traversée de la ville et son encombrement »⁸³¹. Cependant, la municipalité insiste auprès du ministère des Travaux publics pour ces travaux en proposant un compromis validé au Conseil municipal du 25 novembre 1935 : la ville se chargerait de l'achat et la démolition des éléments bâtis des terrains (immeubles, murs de clôture) alors que l'État prendrait à sa charge les dépenses pour les terrains nus et les travaux de terrassement. Cet accord n'est pas validé par l'autorité de tutelle du SOPC car il contrevient à une décision du ministre des Travaux publics sur la répartition des travaux de viabilité des parties élargies. Les travaux prennent ainsi du retard, ne démarrant qu'en 1936, et certaines portions ne sont pas élargies car la ville refuse d'acheter certains immeubles, jugés trop chers pour une telle opération⁸³². Cette voie nationale demeure donc urbaine dans sa morphologie, avec une faible largeur sur la majorité de son parcours et un revêtement pavé, ainsi qu'une voie de tramway qui persiste jusqu'à la fin des années 1930.

Par la suite, l'avancée des travaux pour la traversée de Lyon est marquée par plusieurs changements durant la Seconde Guerre mondiale. Les événements retardent considérablement les travaux des grandes infrastructures de traversée de la ville déjà entamées comme le tunnel de la Croix-Rousse ou suspendent les réflexions initiées sur d'autres comme l'élargissement des quais ou des bas-ports du Rhône. Par ailleurs, le sabotage de tous les ponts de Lyon par les Allemands, battant en retraite en 1944, désorganise l'aménagement de la traversée de Lyon. La reconstruction de ces ouvrages passant en priorité absolue jusqu'aux années 1950⁸³³. Cela explique probablement que les services de l'État préfèrent attendre les années 1950 pour achever leur plan de réorganisation des routes nationales, afin de disposer d'infrastructures lourdes bien établies pour assurer la continuité des itinéraires. Ainsi, les ponts Kitchener et Gallieni, ponts

⁸²⁹ AML 423 WP 50, Rapport au maire Herriot sur la révision du classement des RN dans la traversée de Lyon, 1^{er} mars 1954.

⁸³⁰ ADR 2059 W 5, Note de l'ingénieur ordinaire du SOPC à l'ingénieur en chef Favre, 24 août 1932.

⁸³¹ ADR 2047 W 5, Commission générale du Conseil municipal de Lyon, séance du 26 octobre 1935.

⁸³² ADR 2047 W 5, Note de l'ingénieur du SOPC Favre, 19 janvier 1938.

⁸³³ G. Reverdy, *Histoire des routes lyonnaises*, op. cit., p. 86-87.

municipaux reconstruits au début des années 1950 pour faciliter la circulation desservant la gare de Perrache, sont inclus dans les routes nationales avec le cours de Verdun qui les relie. En échange, les rues de la Guillotière et de la Madeleine, constituant une partie de la route nationale 7 et désignées dès 1935 comme des voies à déclasser (Figure 33), sont rendues au domaine municipal⁸³⁴ car inutiles pour un trafic de transit Nord-Ouest/Sud-Est. L'idée de « conquête de la ville » par le corps des Ponts-et-Chaussées mise en évidence pour les années 1960-1970⁸³⁵ s'applique donc en partie sur le plan des territoires dont ces ingénieurs ont la charge, mais pas dans leur culture de la voirie. Le cloisonnement des aménagements selon les services persiste et les ingénieurs du SOPC se préoccupent peu des spécificités du milieu urbain. Ils voient leur domaine s'accroître avec l'extension des routes nationales et la récupération en 1940 de voies gérées par le Service vicinal mais ne modifient pas fondamentalement leurs pratiques. Les travaux de bitumage ou de terrassement pour élargir des voies, qui sont leur cœur de métier, constituent l'essentiel de leur travail sur ces voies nouvellement rattachées. Par contre, l'entretien des trottoirs et des installations d'autres réseaux techniques (bouches d'égout ou d'eau) reste à la charge de la ville de Lyon, conformément aux pratiques antérieures⁸³⁶.

Par ailleurs, la signalisation des routes nationales dans la traversée de la ville est déléguée à des firmes privées et associations touristiques, dans un premier temps. Le premier plan de signalisation automobile lyonnais est proposé par Citroën en 1931. Il prévoit la pose de 97 plaques émaillées sur des poteaux d'éclairage municipal (voir Figure 34 ci-dessous) pour indiquer le centre-ville et la direction des grandes villes accessibles depuis Lyon.

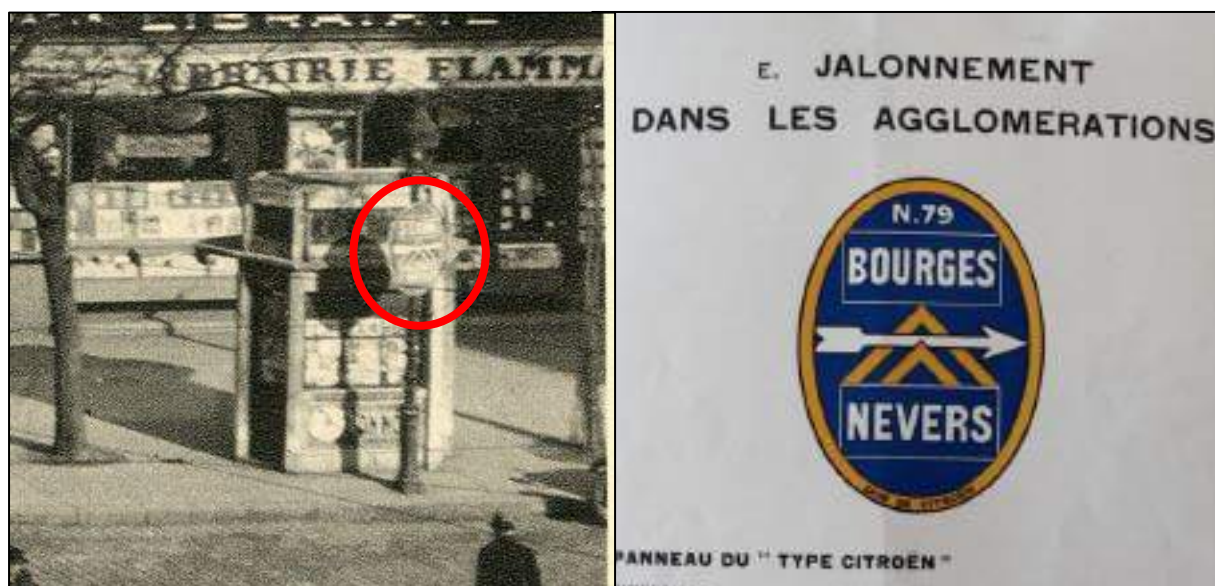


Figure 34 : Extraits d'une photographie de la place Antonin Poncet dans les années 1930 (Musée Gadagne, N_3907_9) et d'une brochure Citroën du plan de signalisation de 1931 (AML 1127 WP 60)

Ce plan a pour but de répondre au « problème de signalisation de Lyon » posé par le président du Syndicat d'Initiative en faisant référence à la signalisation routière. Celui-ci est examiné lors d'une réunion qui rassemble les ingénieurs des services de l'État, du département et de la ville, ainsi que des représentants du Touring-Club de France et de l'Automobile-Club du Rhône. Tous s'accordent sur la nécessité de mieux guider l'automobiliste, mais les budgets

⁸³⁴ AML 423 WP 50, Rapport au maire Édouard Herriot sur la révision du classement des RN dans la traversée de Lyon, 1^{er} mars 1954.

⁸³⁵ J.-C. Thœnig, *L'ère des technocrates*, op. cit., p. 113 et suiv.

⁸³⁶ ADR 2047 W 5, Note du maire Édouard Herriot à la Commission générale, 28 octobre 1935.

publics consacrés à la signalisation sont faibles, quel que soit le mode de transport. Il est question que le coût de la pose des plaques soit partagé entre le service des Ponts-et-Chaussées et la Chambre d'Industrie touristique, rattachée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon⁸³⁷. Dans les discussions, les ingénieurs du SOPC apparaissent peu actifs, alors que la majorité des voies concernées entrent dans leur domaine. En 1931, l'ingénieur en chef du SOPC Varvier est désigné comme rapporteur de la commission chargée d'examiner le plan proposé par Citroën. Après étude par son service, il demande des modifications légères, consistant principalement à ajouter sept panneaux à des endroits jugés judicieux, ce que Citroën accepte volontiers. Il n'est cependant pas question de financement par le SOPC⁸³⁸, ce dernier a probablement été assuré en totalité par la société Citroën. Ce manque d'engagement des services de voirie se voit par exemple à travers l'absence d'illustration de ces panneaux dans leurs archives, ou de recension de leur nombre, emplacement ou état une fois les implantations réalisées. Les seules images de ces plaques Citroën dans le centre de Lyon sont à chercher dans les fonds de cartes postales ou d'images commandées par la compagnie OTL pour valoriser ses véhicules, comme c'est le cas ci-dessus.

Le manque d'investissement des services de voirie dans ces dispositifs demeure au cours des années 1930 : en 1936, le plan de « balisage nocturne des grands itinéraires », qui consiste à remplacer certains panneaux par des modèles éclairés la nuit, est entièrement étudié, décidé et financé par les services municipaux sans implication du SOPC⁸³⁹. Les ingénieurs du SOPC ne donnent leur avis que sur des questions secondaires comme la présence du numéro de la route sur le panneau. L'ingénieur en chef Thiollière affirme que « la signalisation des itinéraires à l'intérieur des agglomérations urbaines relève de l'autorité municipale »⁸⁴⁰, écartant la question de son financement. Ce n'est qu'à partir des années 1950 que les ingénieurs de ce service s'intéressent à la signalisation directionnelle, qui connaît alors une standardisation et fait l'objet de campagnes d'équipement à l'échelle nationale⁸⁴¹.

La circulation automobile devient donc un élément central des politiques d'aménagement des rues au cours des années 1920-1930. De plus en plus dense, elle conduit à écarter les tramways des rues, pensées comme des voies à aménager pour une circulation rapide et fluide. Pourtant, les infrastructures et usages anciens persistent, poussant les aménageurs à étudier des solutions plus radicales pour réorganiser les rues en un réseau de voies de circulation hiérarchisées, avec des dispositifs inspirés des routes.

⁸³⁷ AML 1127 WP 60, *Avant-projet du plan de signalisation de Lyon*, 23 mai 1931.

⁸³⁸ AML 1127 WP 60, Lettre de l'ingénieur en chef du SOPC Varvier au maire de Lyon, 23 janvier 1932.

⁸³⁹ AML 1127 WP 60, Note de l'ingénieur principal du SMV Noury, 16 juin 1936.

⁸⁴⁰ AML 1127 WP 60, Rapports des ingénieurs du SOPC Chadenson et Portafaix, 11 juin 1936.

⁸⁴¹ L. Baldasseroni et L. Charansonney, « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours. », art cit, p. 38.

1.2. Un tournant routier dans l'organisation des rues, dès les années 1930

L'influence de l'imaginaire de l'aménagement routier sur celui des rues a pu être observée dès le XIX^e siècle, à Lyon comme dans la plupart des grandes villes françaises, par la formation des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées qui comporte peu d'enseignements spécifiques au milieu urbain⁸⁴². Par la suite, même si bon nombre de municipalités ne placent plus systématiquement d'ingénieurs des Ponts à la tête de leur service de voirie⁸⁴³, l'imaginaire routier est encore présent, avec des solutions techniques que les ingénieurs tentent d'adapter au milieu urbain. Dans un contexte de développement de l'urbanisme comme une science, de nouveaux outils d'aide à la décision sont importés de techniques routières, comme les comptages de circulation. De même, l'attention nouvelle portée aux revêtements bitumés, aux dispositifs de signalisation et aux premières tentatives de séparation de voies réservées à certains modes de transport est directement influencée par les évolutions des techniques d'aménagement des routes.

Des comptages d'axes aux « points noirs » : des outils d'aide à la décision centrés sur la congestion automobile

Les nouveaux indicateurs utilisés par les services de voirie pour tenter de mesurer la pertinence d'une infrastructure visent à prendre en compte les circulations urbaines avec leurs spécificités en termes de vitesse et de nombre de véhicules circulant sur une voie donnée. Cela se fait cependant de manière inégale, puisque la plupart de ces indicateurs sont adaptés à la circulation automobile et non aux autres modes. C'est le cas des comptages de circulation, pratiqués à Lyon depuis les années 1890 par le SOPC⁸⁴⁴. Les dénombrements de flux de véhicules par des agents sur le terrain, technique utilisée sur les routes nationales françaises depuis 1845, font partie des pratiques courantes des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, leur but principal étant de déterminer l'usure des routes⁸⁴⁵. Ils constituent donc une aide précieuse pour le choix des matériaux, notamment pour les revêtements de chaussée.

À partir des années 1920, on observe un double mouvement pour ces indicateurs : leurs usages pour l'action publique se diversifient en milieu urbain, en parallèle d'une concentration des mesures sur les modes automobiles. Cela participe à l'accroissement de la place de ces modes dans la ville, puisqu'ils sont désormais au centre des pratiques d'aménagements de la voirie. Cette diversification des comptages suit l'exemple parisien, où les flux de véhicules sont dénombrés à intervalles réguliers sur les carrefours les plus fréquentés dès 1881. Les chiffres obtenus servent d'appui aux propositions de règlements et d'aménagements particuliers (carrefours giratoires, sens uniques, feux de signalisation, passages piétons) du fameux *Rapport sur l'état de la circulation à Paris* du conseiller municipal Émile Massard en 1910⁸⁴⁶.

⁸⁴² Voir Nathalie Montel, *Écrire et publier des savoirs au XIX^e siècle: une revue en construction, les « Annales des ponts et chaussées », 1831-1866*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.

⁸⁴³ À Lyon, Camille Chalumeau est le premier directeur du SMV formé dans une autre école, Centrale Paris : voir Annexe 4.

⁸⁴⁴ L. Baldasseroni, « Dénombrer pour décider », *art cit.*

⁸⁴⁵ Jean Orselli, *Usages et usagers de la route : requiem pour un million de morts : 1860-2010*, Paris, L'Harmattan, 2011, p. 59-60.

⁸⁴⁶ M. Flonneau, *Paris et l'automobile, op. cit.*, p. 73-75.

L'étude de ces documents statistiques, en apparence objectifs, renseigne à la fois sur les priorités politiques du moment et la fragmentation des gestionnaires des rues. Par exemple, ce tableau de comptages effectués par le Corps des Gardiens de la Paix en 1924 (Figure 35, ci-dessous) montre la mise en avant d'enjeux urbains spécifiques, par l'ordre et la catégorisation des mouvements relevés. Les deux premières colonnes, « voitures automobiles de tourisme » et « autos camions et camionnettes », illustrent la focalisation de l'attention des décideurs et la prise en compte de problématiques spécifiquement urbaines différentes de celles des routes, pour lesquelles la circulation des poids-lourds reste déterminante dans l'aménagement. La circulation hippomobile est placée dans une dernière colonne « voitures hippomobiles et carrioles » alors que l'importance de ses flux pourrait la classer juste derrière celle des voitures automobiles : cela permet de supposer que l'ordre des colonnes ne dépend pas des quantités mesurées, mais davantage des priorités politiques. Par ailleurs, les flux de tramways, pourtant nombreux aux points concernés, ne sont pas mentionnés, de même que les mouvements de piétons. L'absence de document accompagnant ce tableau de comptage ne permet pas d'en déduire le contexte de commande, mise à part la proximité d'autres documents utiles à la CMC dans le dossier d'archives. Cette occultation des tramways peut être due au fait que ce dénombrement a été fait par un service qui ne s'occupe pas du contrôle des tramways⁸⁴⁷. Ces pratiques statistiques sont particulièrement sensibles aux divisions entre services, dans la mesure où elles nécessitent des moyens techniques et humains importants.

Date	Lieu ou le point de comptage	Voitures automobiles de tourisme				Autos camions et camionnettes				Voitures hippomobiles et carrioles				Total
		Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	
7 fév. 1924	Place des Terreaux, entre rue d'Alsace	417	334	338	2507	490	421	84	707	100	437	174	611	3024
8 fév. 1924	Place d'Armes, entre rue de la République	400	379	380	2564	517	450	70	937	110	384	84	574	3024
1 fév. 1924	Place d'Armes, entre rue de la République	361	321	371	2537	533	464	107	1104	114	432	189	635	3144
7 fév. 1924	Place d'Armes, entre rue de la République	340	374	380	2570	450	411	107	968	110	430	184	624	3144
8 fév. 1924	Place de la Fontaine	701	1110	337	1410	610	407	114	1131	110	1110	184	1404	3791
12 fév. 1924	Place de la Fontaine	600	1474	370	2340	510	311	70	891	110	444	187	731	3471
8 fév. 1924	Place de la Fontaine, entre rue de la République	310	740	361	2007	357	400	107	864	110	310	144	564	3111
8 fév. 1924	Place de la Fontaine	377	440	281	1107	384	410	84	1284	110	440	184	634	3284
10 fév. 1924	Place d'Armes, entre rue de la République	360	300	410	2770	574	310	80	964	110	710	240	1060	3770
10 fév. 1924	Place d'Armes, entre rue de la République	710	1110	710	2580	670	510	107	1287	110	444	184	734	3791

Figure 35 : Comptages sur des points très fréquentés de la ville de Lyon, février 1924 (AML 1140 WP 94)

À Lyon, les statistiques de comptages servent notamment à l'établissement des sens uniques avec le Règlement général de la Circulation de 1926⁸⁴⁸. Il s'agit à la fois de légitimer le choix des rues concernées et de déterminer leur sens de circulation. Le but de cette mesure, promue par la municipalité pour une amélioration de la sécurité de tous les usagers, est surtout centré sur la fluidité de la circulation automobile dans les rues étroites qui en font l'objet⁸⁴⁹. Les choix politiques dépendent aussi des indicateurs en ce qui concerne les variations horaires du

⁸⁴⁷ AML 1140 WP 94, Corps des Gardiens de la Paix, *Statistique des véhicules de toutes sortes qui ont été dénombrés sur des points très fréquentés de la ville de Lyon à des heures et dates différentes*, sd (1925).

⁸⁴⁸ Sébastien Gardon, *Goût de bouchons : Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2011, p. 40-41.

⁸⁴⁹ F. Hérat, « Le reflux des rues à sens unique », *art cit.*

trafic, dont la prise en compte est partielle. Cela explique que les premiers sens uniques lyonnais ne soient pas permanents : cette mesure était suspendue de 23 h à 06 h du matin, période où la circulation est considérée comme négligeable. Cela se voit sur ce comptage, qui prend soin de détailler les flux par tranches horaires mais ne comporte aucune mesure pour la tranche 00 h - 06 h. Suite à la mobilisation d'automobilistes, notamment les représentants de l'ACR et plusieurs autres membres de la CMC, les sens uniques sont rendus permanents par l'arrêté municipal du 5 juin 1939, pour des questions de sécurité et de clarté de la réglementation⁸⁵⁰.

Cette logique centrée sur l'automobile s'observe aussi pour l'aménagement de carrefours à partir des années 1920, comme le montre ce relevé de comptages qui sont tous effectués à des intersections très fréquentées : sur des places publiques centrales à un angle particulier lorsqu'elles sont étendues (comme la place des Terreaux, à l'angle avec la rue d'Algérie, premier point mesuré), ainsi qu'au débouché des ponts ou aux carrefours de grands axes. L'action publique municipale se focalise sur ces lieux qui sont considérés comme problématiques du point de vue des accidents et de la fluidité de la circulation. Les points congestionnés sont d'ailleurs appelés « points de conflits », selon une expression empruntée au domaine militaire et employée lors du congrès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) de 1923 à Séville⁸⁵¹. Cette dénomination montre que les ingénieurs des services de voirie appréhendent la confrontation de flux de véhicules venus de directions différentes, dont le caractère conflictuel viendrait à la fois des risques d'accidents et des encombrements provoqués. Après la Seconde Guerre mondiale, le terme de « point noir » est d'ailleurs généralisé pour désigner ces carrefours problématiques. Emprunté au vocabulaire des ingénieurs américains, il désigne une zone d'accumulation d'accidents⁸⁵².

À Lyon, comme dans la plupart des villes, l'action publique sur ces lieux repose de plus en plus sur des comptages de circulation aux carrefours, dits comptages directionnels. Ils sont par exemple utilisés par les ingénieurs du SMV pour l'implantation de feux de signalisation. Ces feux sont installés à partir de 1922 à Paris et testés dès 1929 à Lyon⁸⁵³. Le SMV procède comme à son habitude par plusieurs essais, sur deux carrefours en 1929 puis sur quatre en 1937, sur des lieux désignés comme des axes « très fréquentés » sans précision chiffrée. Les comptages ne semblent pas décisifs dans le choix des lieux des premières implantations en 1937⁸⁵⁴, sur des carrefours du centre-ville situés hors des grands axes, probablement pour limiter les conséquences en cas d'essai infructueux. Par contre, ils constituent les seuls déterminants du choix des systèmes techniques, lorsque la municipalité décide d'étendre ces équipements à 45 carrefours en 1947. Le système à pédale, où le véhicule arrivant déclenche le feu vert en roulant sur une pédale en amont du feu, est choisi pour un carrefour dont les flux sont déséquilibrés, afin de ne pas ralentir la circulation sur l'axe le plus emprunté. *A contrario*, le système de changement des phases d'allumage par minuterie est privilégié pour un carrefour aux flux directionnels équivalents⁸⁵⁵. Les traversées piétonnes ou d'autres éléments constitutifs du carrefour (bâti, étalages, ...) ne sont à aucun moment pris en compte.

Cette logique de priorité donnée aux indicateurs automobiles pour la prise de décision se renforce par la suite, avec des dispositifs de coordination de feux qui ont pour but de ne pas

⁸⁵⁰ AML 1127 WP 60, Arrêté municipal du 5 juin 1939.

⁸⁵¹ André Guillerme, « La congestion urbaine : problèmes et solutions dans l'entre-deux-guerres », in Anne-Françoise Garçon (ed.), *L'automobile : Son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998, p. 15.

⁸⁵² Dominique Fleury, *Sécurité et urbanisme : la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1998, p. 128-129.

⁸⁵³ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 46-47.

⁸⁵⁴ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 43-45.

⁸⁵⁵ AML 937 WP 24, Note sur le problème de la circulation à Lyon, P. Gsell, 13 avril 1951.

retarder la circulation automobile dans le sens Est/Ouest : « l'on cherche à ce que les signaux commandant les rues parallèles ne retardent pas systématiquement les temps de passage dans la rue transversale »⁸⁵⁶. Une fois encore, les piétons n'apparaissent pas dans les préoccupations de ces aménagements. Ce n'est qu'à partir des années 1950 que d'autres indicateurs susceptibles de prendre en compte les usages autres que la circulation sont mobilisés pour l'aménagement des carrefours. C'est le cas des accidents, dont le dénombrement, la localisation et l'analyse commencent à être menés par les services de police lyonnais. Cette mobilisation de données d'accidentologie dans l'aménagement des voies se fait en partie suite à des constations de terrain, comme lorsque le commissaire de police du quartier de La Guillotière écrit au maire de Lyon en 1950, pour lui réclamer l'aménagement d'installations de signalisation lumineuse à un carrefour pointé comme dangereux, chiffres à l'appui⁸⁵⁷.

Cependant, cette prise en compte des accidents parmi les indicateurs statistiques servant à l'aménagement reste rare avant les années 1960, dans la mesure où la focalisation sur la congestion automobile se renforce entre les années 1920 et 1960, au détriment des autres usages des rues et problèmes posés par la circulation générale. Cela fait écho à la « conversion » des ingénieurs des services de voirie à l'automobile à partir des années 20, comme l'observe par exemple Peter Norton aux États-Unis⁸⁵⁸. Le développement de ces outils quantitatifs d'aide à la décision s'impose progressivement pour les grands aménagements de voirie, par rapport à des pratiques d'avant-guerre davantage marquées par des revendications locales et des estimations non chiffrées des encombrements ou des accidents. Les enquêtes qualitatives se font plus rares à partir des années 1930 et semblent surtout servir à la détermination de lieux précis où une action publique importante serait nécessaire. Ainsi, dans les dossiers de la CMC, figure un ensemble de photographies prises à la fin des années 1940 qui représentent des problèmes de circulation sur la rue de la Barre et ses alentours⁸⁵⁹. Ces images montrant des encombrements sont accompagnées d'un commentaire laconique sur leurs causes, attribuées à la configuration de la rue et à l'impossibilité de doubler le tramway, comme c'est le cas ici (Figure 36).

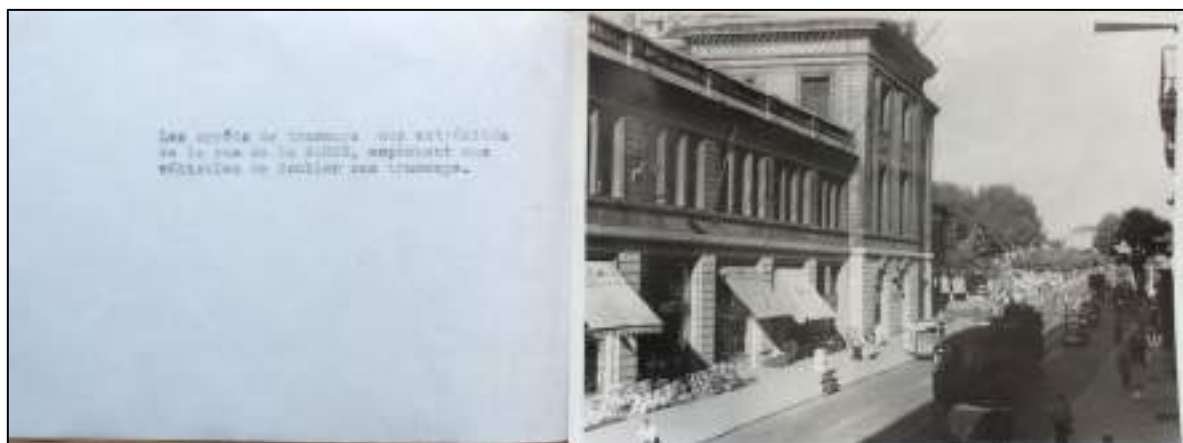


Figure 36 : Problème de circulation rue de la Barre, sd (AML 1267 WP 11/1)

Leur but semble documentaire car le commentaire reste descriptif, sans préconisation. La focalisation sur le rôle du tramway dans les problèmes de circulation pourrait conduire à

⁸⁵⁶ AML 967 WP 29, Rapport du chef du service Électromécanique au maire de Lyon, 17 décembre 1948.

⁸⁵⁷ AML 967 WP 29, Lettre du commissaire de police du quartier de La Guillotière au maire, 31 mars 1951.

⁸⁵⁸ P.D. Norton, *Fighting traffic*, op. cit., p. 160-165.

⁸⁵⁹ AML 1267 WP 11/1, dossier « Commission de Circulation 1936-1952 », 6 photographies, sd, sa.

replacer ce document dans le contexte du projet de rénovation du réseau OTL concrétisé en 1947, qui fixe un ordre de priorité pour le remplacement des tramways de toutes les lignes par des trolleybus ou autobus mais s'intéresse peu aux encombrements ou à l'évolution des temps de parcours⁸⁶⁰. Le faible nombre d'images retrouvé dans les dossiers des services concernés tend à confirmer la prise en compte croissante par les pouvoirs publics d'indicateurs quantitatifs sur des réseaux de voies de circulation (de transports en commun, de véhicules en transit sur les routes nationales), au détriment des constatations de terrain sur des rues particulières.

Par ailleurs, le développement de ces outils d'aide à la décision centrés sur l'automobile entraîne des tentatives infructueuses de les appliquer à d'autres modes de transports, ce qui montre l'inadaptation de ces indicateurs aux autres usages urbains. Par exemple, la circulation des piétons fait l'objet d'une proposition de « classement des voies publiques selon l'importance de la circulation des piétons » débattue entre 1928 et 1938, en vue de régler le problème de l'insécurité des piétons et de l'encombrement des trottoirs. Le projet est proposé par la Commission préfectorale de Circulation dans le cadre de la révision du règlement de voirie. Il a pour but de garantir une « zone de refuge et de circulation pour les piétons » dans laquelle ils seraient isolés des dangers de la circulation automobile et non contraints à des détours par des étalages de commerces ou terrasses de cafés⁸⁶¹. Le principe est de définir la largeur de cette zone en fonction de l'intensité de la circulation piétonne, par une catégorisation des voies. Le chef du 7^e Bureau municipal, chargé des arrêtés sur la circulation et les occupations des trottoirs, salue la simplicité de cette réglementation projetée par rapport aux tolérances existant pour les étalages et terrasses. Cependant, il reconnaît qu'« aucune mesure précise n'existe pour déterminer les besoins de la circulation », rappelant le rôle du SMV dans cette catégorisation⁸⁶². La proposition reste lettre morte dans le nouveau règlement de voirie, à cause des oppositions de commerçants et d'élus : ce projet, considéré comme trop rigide pour une application efficace et pénalisant pour le commerce local donc les finances de la ville⁸⁶³, est abandonné. Cette tentative avortée montre que la logique de gestion des flux pour l'aménagement des chaussées tente d'être étendue à d'autres domaines, avec des indicateurs d'intensité (non quantifiée ici) mais se heurtent à la diversité des usages des trottoirs et la force des enjeux économiques locaux.

Cette focalisation sur l'automobile des outils d'aide à la décision en matière de voirie se renforce à partir des années 1950, lorsque les comptages prennent en compte la vitesse et les temps de parcours sur un itinéraire donné et ne sont plus limités à un seul axe. Ces évolutions sont à la fois le fruit d'une appréhension des voies par une logique de réseau et non plus d'axe de la part des services des Ponts-et-Chaussées, ainsi que d'une évolution technique avec l'adoption d'appareils de comptage automatique. Ces « traficounters », en provenance des États-Unis, sont testés outre-Atlantique dès les années 1930 et généralisés en Europe dans les années 1950⁸⁶⁴. Ils permettent ainsi une mesure continue des flux d'automobiles dans les rues, renforçant la vision simplificatrice de la rue comme une route et de la gestion des circulations comme une question de mécanique des fluides⁸⁶⁵. Cela se fait au détriment des autres moyens de transport et usages des rues, pour lesquels ces outils sont inadaptés. Par conséquent, les aménagements de dispositifs pour la circulation tendent aussi à suivre une logique favorable à l'automobile et à être inspirés des infrastructures routières.

⁸⁶⁰ AML 1063 WP 34, Rapport du directeur de la compagnie OTL au maire, 14 septembre 1952.

⁸⁶¹ AML 1108 WP 8, Rapport de l'ingénieur du Service de la Voie publique (SMV) Aubert, 15 février 1935.

⁸⁶² AML 337 WP 1, Rapport du directeur du 7^e Bureau municipal M. Cuvex-Combaz, 20 août 1932.

⁸⁶³ AML 337 WP 1, Rapport du directeur du 7^e Bureau sur l'observation du conseiller Grasselly, janvier 1938.

⁸⁶⁴ Edmond Berthaud, « La circulation routière aux abords de Lyon », *Revue de géographie de Lyon*, 1953, vol. 28, n° 4, p. 300.

⁸⁶⁵ S. Barles et A. Guillerme, « Gestion des congestions : Seculum miserabile », *art cit*, p. 12.

Le règne du bitume et des panneaux de signalisation : des infrastructures routières pour améliorer la circulation

À cette évolution des outils d'aide à la décision correspondent des mutations dans les dispositifs choisis pour améliorer la circulation. Les aménagements adoptés pour les rues sont pour beaucoup issus de réflexions sur la circulation automobile et d'imaginaires des ingénieurs de plus en plus centrés sur la route dédiée à la circulation et non plus sur la rue multifonctionnelle⁸⁶⁶. Cela se concrétise notamment par le développement des revêtements bitumés, revêtement routier par excellence, et des infrastructures de signalisation.

L'acceptation de l'automobile se traduit rapidement dans les aménagements à partir des années 1930, notamment dans l'action de la municipalité. Un tournant rapide est pris du point de vue des revêtements de chaussée, avec le remplacement du pavage par le bitumage dans les programmes de rénovation des chaussées en cailloux roulés. À la fin de l'année 1937, le maire Édouard Herriot demande au SMV d'examiner l'utilisation de revêtements bitumineux routiers en remplacement des cailloux roulés. Cette rupture majeure dans les choix techniques de ces programmes inscrits dans le fonctionnement du SMV depuis les années 1880 (voir Chapitre 1) est justifiée selon l'ingénieur en chef Camille Chalumeau par les attentes des usagers, qui semblent désormais plus importantes que les questions de durabilité des matériaux :

« Les revêtements bitumineux ont la faveur du public, tant par leur insonorité que par leur aspect. De plus, ils contribuent à diminuer les vibrations si nuisibles aux immeubles riverains. L'entretien de ces revêtements est facile et le nettoyage des chaussées en est grandement amélioré. La ville ne peut que gagner à réaliser ce projet de goudronnage qui, pour une même dépense, permettra de recouvrir une plus grande surface qu'avec le pavage en pavés d'échantillon. Toutefois, il faut noter que la durée normale de ces revêtements n'est que de 5 années environ. »⁸⁶⁷

Les arguments mis en avant sont ici étrangers aux questions de fluidité de la circulation motorisée mais mettent plutôt en avant les bénéfices pour les usagers de manière plus générale et pour les finances municipales. Le bitume permettrait à la fois de lutter contre des problèmes jusque-là non résolus pour des questions de faisabilité technique (nuisances sonores, vibrations) et d'accélérer l'œuvre de modernisation des rues lyonnaises en couvrant davantage de voies pour le même budget. Ainsi, le programme de bitumage 1938 revu par l'ingénieur principal de la Voie publique M. Jarenton permet d'inclure huit rues contre deux pour le programme de pavage initial. Les économies sont réalisées sur le matériau et le coût de la main-d'œuvre, mais aussi sur le fait que plusieurs portions d'empierrement goudronné dont l'état est considéré comme satisfaisant seront laissées telles quelles. Le bitume offre une forme de souplesse dans les travaux de voirie par rapport au pavage car il est directement coulé sur le revêtement existant, quel que soit le type de pavage initial. Par contre, l'ingénieur Chalumeau note la concession faite sur la durabilité de ce matériau, bien plus faible que le pavage d'échantillon, de l'ordre d'une vingtaine d'années. Ces choix techniques privilégiant les attentes du moment par rapport à une vision de plus long terme de la durabilité des revêtements de chaussée sont approuvés par le Conseil municipal sans opposition particulière.

⁸⁶⁶ Antoine Picon, « Imaginaires de l'efficacité, pensée technique et rationalisation », *Réseaux*, 2001, vol. 5, n° 109, p. 18-50.

⁸⁶⁷ AML 963 WP 95, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau, 22 décembre 1937.

Ces choix se retrouvent dans d'autres villes occidentales, où le bitume remplace le pavé comme revêtement moderne : comme l'a montré Philip Mackintosh pour le cas de Toronto dans les années 1890, le bitume est moins rentable et moins durable, mais la puissance de l'image de modernité qu'il véhicule chez les usagers conduit les ingénieurs à le choisir⁸⁶⁸. Dans les rues de Lyon, le goudronnage est plus tardif que dans la plupart des grandes villes mais autant soutenu par les usagers : il est par exemple opéré sur le boulevard des États-Unis et les rues voisines dès 1935, à la suite de revendications du CIL⁸⁶⁹, malgré le fait que ce boulevard ne soit pas une voie de grande circulation car il est encore isolé du centre de Lyon et de Vénissieux.

Par la suite, les programmes de bitumage remplacent ceux de pavage dans les travaux neufs municipaux, alors que les programmes pour ces deux revêtements coexistaient depuis la fin des années 1920⁸⁷⁰. Le bitume est vu comme un revêtement moderne par opposition au pavé d'échantillon, comme le montre un rapport de l'Automobile-Club du Rhône pour la CMC en 1942 qui préconise que « la ville [soit] dotée de revêtements silencieux, lisses et antidérapants permettant une circulation rapide et facile à tous les véhicules »⁸⁷¹. Le critère lié au bruit semble renvoyer à la qualité de l'environnement urbain et au confort des riverains, ce qui serait précoce par rapport aux revendications explicitement liées à l'environnement, qui apparaissent au cours des années 1950. Cette revendication, singulière de la part de l'ACR, laisse cependant penser qu'il s'agit plutôt d'une question de confort individuel de l'automobiliste ou du cycliste, d'après les arguments qui suivent, que d'une préoccupation nouvelle pour ceux qui en subissent les nuisances.

Par ailleurs, le terme de modernité est parfois explicitement employé pour marquer un contraste croissant avec la situation des circulations d'avant-guerre. Les années 1940 sont celles du déclin des tramways, mais aussi du retour (éphémère à Lyon) de la bicyclette dû au contexte de guerre, en attendant la reprise de la croissance exponentielle des automobiles entamée dans les années 1930⁸⁷². Ce nouveau règne du bitume après-guerre est renforcé par l'évolution des prescriptions nationales en la matière, qui se fait au travers de dirigeants favorables à l'usage de l'automobile au ministère des Travaux publics comme Paul Le Gavrian, Inspecteur général des Ponts-et-Chaussées et Secrétaire général de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR)⁸⁷³. Celles-ci sont transmises aux ingénieurs dès leur formation, particulièrement à l'École Nationale des Ponts-et-Chaussées (ENPC), puis par le biais d'ouvrages et de recommandations du ministère des Travaux publics. Ainsi, Paul Le Gavrian met au premier plan le goudronnage au sein de son Cours de Routes à l'ENPC entre 1920 et 1941 et dans son ouvrage *Les chaussées modernes* (Presses de l'ENPC, 1922). Il inspire la circulaire de décembre 1919 qui recommande à tous les SOPC de France le goudronnage au lieu du pavage pour les routes à circulation normale⁸⁷⁴. Cela fait écho à des évolutions techniques importantes en France avec le développement des procédés d'émulsion de bitume, moins coûteux et plus efficaces que le goudronnage simple, entraînant la croissance d'entreprises liées à la route comme la Société Chimique de Gerland à Lyon⁸⁷⁵.

⁸⁶⁸ Phillip Gordon Mackintosh, « Asphalt Modernism on the Streets of Toronto, 1890–1900 », *Material Culture Review / Revue de la culture matérielle*, 2005, vol. 62.

⁸⁶⁹ Archives du CIL États-Unis (non cotées), revue « L'écho des États-Unis », décembre 1935.

⁸⁷⁰ AML 958 WP 13, Séance du Conseil municipal du 5 mai 1930.

⁸⁷¹ AML 75 II 1, Rapport de l'ACR à la CMC sur les projets d'urbanisme présentés par la Ville, sd (1942), p. 10.

⁸⁷² Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, p. 54-56.

⁸⁷³ Denis Glasson, « Un siècle de congrès mondiaux de la route », *Pour Mémoire*, 2007, n° 3, p. 31-33.

⁸⁷⁴ Patrick Harismendy, « Du caillou au bitume, le passage à la « route moderne » (1900-1936) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 1999, vol. 106, n° 3, p. 114.

⁸⁷⁵ D. Barjot, « L'innovation, moteur de la croissance », *art cit.*

À Lyon, les programmes de bitumage reprennent dès l'après-guerre, avec une inflexion à partir des années 1950 dans les voies considérées comme prioritaires. Aux côtés de la conversion de chaussées en cailloux roulés qui se poursuit, les chaussées pavées d'échantillon sur les grands axes deviennent primordiales pour la conversion au bitume. C'est surtout le cas de grandes voies pavées du centre qui comportent des voies de tramways⁸⁷⁶, désormais inutiles car la plupart des lignes concernées sont exploitées par autobus ou trolleybus dans les années 1950⁸⁷⁷. Cette priorité donnée aux rues comportant des voies de tramway est d'abord le reflet d'un effet d'opportunité financière, l'enlèvement de celles-ci étant assuré par la compagnie OTL au début des années 1950⁸⁷⁸. Par ailleurs, ces opérations sur certaines voies peuvent prétendre à un financement du Fonds spécial d'Investissement routier (FSIR), comme pour la rue de la République. Le bitumage de la chaussée en 1955 est à moitié pris en charge par ce fonds étatique pour la partie Nord, considérée comme la plus empruntée par les véhicules⁸⁷⁹. Constitué d'un pourcentage de la taxe sur les carburants, le FSIR est créé fin 1951 par le ministère des Travaux publics pour financer des travaux d'aménagement routier⁸⁸⁰.

Le rapprochement de ce revêtement nouvellement employé avec les techniques routières se trouve dans un rapport sur le « revêtement bitumineux des voies pavées » établi par l'ingénieur principal du Service de la Voie publique M. Clet le 24 juillet 1952. L'ingénieur explique précisément la technique de l'enrobé bitumineux, en relevant qu'elle est en usage sur les routes nationales mais que le SMV a mené des expérimentations « pour le perfectionner en le rendant moins perméable à l'eau ». Après plusieurs essais entre 1950 et 1952, l'ingénieur annonce que la technique est au point et peut être généralisée à toutes les rues pavées⁸⁸¹. Le principe réside dans le fait d'appliquer une couche épaisse de gravillons pré-enrobés de bitume directement sur les chaussées pavées, qui servent alors de fondation. Pour terminer son rapport, il rappelle que le coût d'entretien des chaussées bitumées est supérieur à celui d'une chaussée pavée, « mais la ville de Lyon se doit de sacrifier au progrès pour le bien-être des usagers et des riverains et pour la bonne réputation de notre ville »⁸⁸². Cet engouement pour le bitume s'accompagne donc d'adaptations techniques pour le mettre davantage en adéquation avec l'exigence d'« étanchéité » de la ville mise en évidence pour le XIX^e siècle⁸⁸³ et la présence massive de pavage sur les chaussées, qu'il n'est pas question d'enlever. Par ailleurs, les justifications rationnelles de coût d'entretien et de durée des matériaux laissent ici la place à des arguments plus qualitatifs d'« image » et de « bien-être » qui font appel aux représentations de l'environnement urbain, que ce revêtement promet d'améliorer par l'atténuation des nuisances. L'influence des solutions techniques routières semble donc se limiter à l'évolution des imaginaires de modernité des voies, sans remettre en cause les habitudes anciennes d'expérimentation et d'amélioration locale des dispositifs adoptés.

Par ailleurs, l'application de principes d'aménagement routiers aux voies urbaines s'observe aussi pour le mobilier urbain et le marquage au sol. Si les années 1930 marquent à Lyon l'apparition des premiers feux tricolores à certains carrefours, elles se caractérisent aussi par une action publique sur des infrastructures de signalisation directionnelle à destination des automobilistes. Ces infrastructures de voirie relèvent d'un mouvement large d'« unification de

⁸⁷⁶ AML 968 WP 33, Rapport de l'ingénieur principal du SMV, 23 août 1955.

⁸⁷⁷ J. Perenon, R. Chappelet et R. Clavaud, *Lyon en tram au temps de l'OTL*, op. cit., p. 149.

⁸⁷⁸ AML, 422 WP 107, P.V. du Conseil municipal de Lyon du 26 mars 1953.

⁸⁷⁹ AML 422 WP 107, Procès-verbal du Conseil municipal du 25 juillet 1955.

⁸⁸⁰ J. Orselli, *Usages et usagers de la route*, op. cit., p. 435.

⁸⁸¹ AML 963 WP 28, Rapport de l'ingénieur principal du Service de la Voirie, 24 juillet 1952.

⁸⁸² *Ibid.*

⁸⁸³ Sabine Barles, *La ville délétère : médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIII^e-XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1999, p. 221-249.

l'espace routier » à partir des années 1920, avec la mise en place d'un système rationnel de signes à destination des automobilistes dans la même logique d'aménagement que l'espace ferroviaire du XIX^e siècle⁸⁸⁴. Cependant, les panneaux de signalisation ne font pas l'objet d'un investissement public avant les années 1930 : l'idée d'un réseau cohérent de panneaux indicateurs vient en 1931 avec le premier plan de signalisation proposé par la société Citroën. Les constructeurs ou manufacturiers automobiles prennent ainsi le relais des organismes touristiques pour l'initiative de ces panneaux, ce qui s'explique en partie par le fait que le Touring-Club de France est moins actif à partir des années 1920 car privé de financements d'industriels⁸⁸⁵. Michelin ou Citroën se partagent ce marché, le premier se chargeant de la signalisation des routes (les fameuses « bornes Michelin ») et le second de celle des villes, où il est déjà présent par ses concessionnaires et sa compagnie d'autocars⁸⁸⁶.

Le premier plan de signalisation (Figure 37) montre l'inspiration routière dans son organisation, qui ne prend pas en compte les mobilités intra-urbaines, à l'exception de la place Bellecour, indiquée comme centre de Lyon sur la pression du Syndicat d'Initiative.

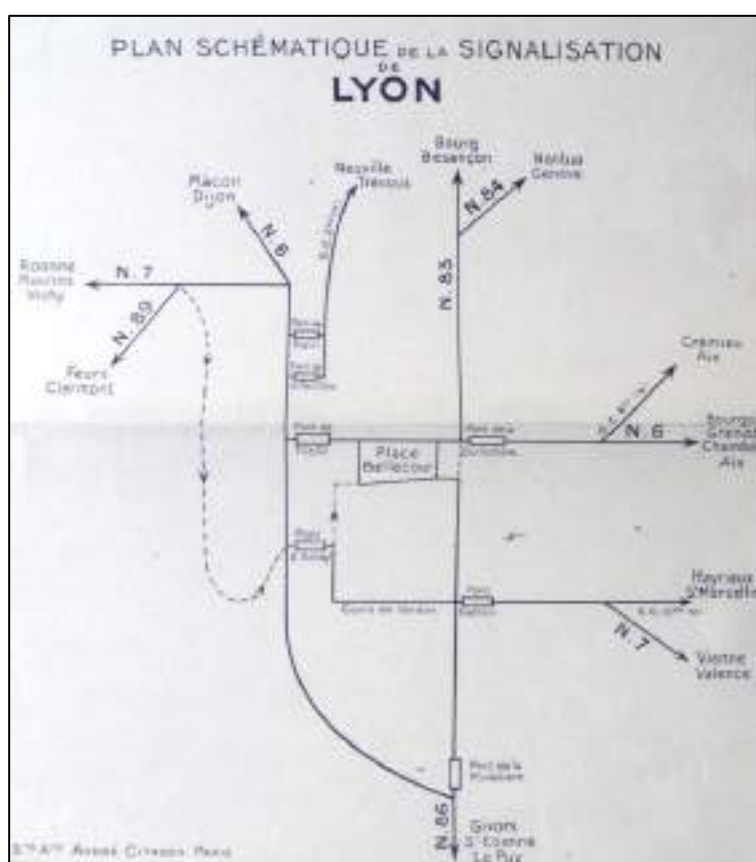


Figure 37 : Plan schématique de la signalisation de Lyon, Citroën, décembre 1931 (AML 1127 WP 60)

Cela suit la tendance nationale de renforcement de la signalisation routière à l'œuvre au début des années 1930⁸⁸⁷. L'insistance sur les grands axes nationaux n'empêche pas l'implication des services municipaux dans ce plan, dans la mesure où plusieurs voies concernées sont municipales (comme le cours de Verdun ou l'avenue Berthelot, menant à la RN

⁸⁸⁴ G. Courty, « Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route (1894-1922) », *Politix*, 1990, vol. 3, n° 10, p. 16-17.

⁸⁸⁵ G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, t.1, 1900-1951, op. cit.*, p. 91.

⁸⁸⁶ M. Duhamel-Herz, *Un demi-siècle de signalisation routière, op. cit.*, p. 56.

⁸⁸⁷ *Ibid.*, p. 71-73.

7). Par ailleurs, le SMV montre rapidement son intérêt pour ces questions, en exécutant un plan de « balisage nocturne des grands itinéraires » demandé par la CMC en 1936, les plaques Citroën n'étant pas visibles de nuit. Ce nouveau plan reste toutefois calqué sur celui de 1931⁸⁸⁸.

En parallèle, les services municipaux ajoutent à leur domaine de compétence un nouveau dispositif : des feux tricolores sont installés pour régler des carrefours lyonnais à partir de 1929, où deux carrefours de l'avenue de Saxe sont équipés à titre d'essai⁸⁸⁹. Ces opérations ne sont pas de la compétence du SMV, qui n'est décisionnaire que des lieux d'implantation, mais du Service de l'Éclairage, renommé Service Électromécanique en 1941. Ce service s'occupe surtout des lanternes d'éclairage public⁸⁹⁰. Cette délégation s'explique par la maîtrise technique supérieure de ce service pour ce type d'opérations, mais peut-être aussi par des questions de répartition du budget municipal. Les crédits pour des « menus travaux » de voirie sont alors contraints et considérés comme insuffisants par Chalumeau en 1931⁸⁹¹. L'implantation de ces infrastructures nouvelles que sont les feux tricolores se fait à partir de l'exemple parisien, où les principaux carrefours sont équipés dès le début des années 1920⁸⁹². Par ailleurs, les implantations choisies témoignent à la fois d'un souci d'amélioration de la sécurité et d'un contrôle total par les services municipaux : plusieurs carrefours réputés dangereux (comme l'entrée de la très étroite rue Puits-Gaillot par la place de la Comédie) ou très fréquentés (carrefour avenue de Saxe-cours Gambetta) sont choisis, mais aucune voie nationale n'est concernée⁸⁹³. Cela renvoie à la volonté municipale de maîtriser la gestion de ces aménagements en choisissant des rues qui relèvent du domaine de la ville, alors que le SOPC semble davantage s'intéresser à l'aménagement des traversées urbaines. Ces essais semblent donner satisfaction puisque les infrastructures sont maintenues durablement⁸⁹⁴, mais ces systèmes ne sont pas étendus avant la fin des années 1940, comme le montre le graphique ci-dessous (Figure 38).

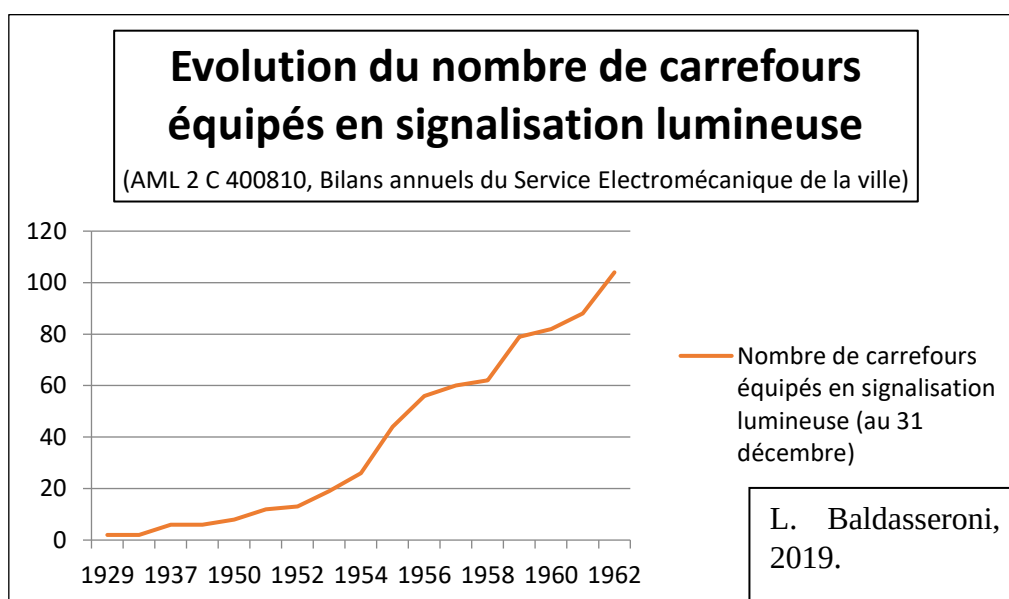


Figure 38 : Évolution du nombre de carrefours équipés en signalisation lumineuse jusqu'en 1962

⁸⁸⁸ AML 1127 WP 60, Rapport de l'ingénieur principal de la Voie publique (SMV) Aubert, 23 mars 1936.

⁸⁸⁹ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 46-47.

⁸⁹⁰ AML, 2 C 400810, Bilans annuels des Services techniques, 1941-1969.

⁸⁹¹ AML 923 WP 400, État des dépenses du SMV en 1931 et prévision des dépenses en 1932, 10 août 1931.

⁸⁹² M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit., p. 96-99.

⁸⁹³ Jacques Perenon, *Transports et déplacements à Lyon en 1960*, Lyon, EMCC, 2010, p. 25.

⁸⁹⁴ AML 1093 WP 56, Inventaire des carrefours équipés de signalisation lumineuse, 1970.

Ces infrastructures restent donc rares dans les rues avant les années 1960. Cela s'explique par leur coût, d'autant que la municipalité ne peut compter sur aucun financement extérieur et que ces infrastructures dépendent du Service de l'Éclairage, aux budgets plus faibles que ceux du SMV. Ces nouveaux dispositifs de gestion de la circulation ne semblent pas provoquer de protestations chez les usagers. Au contraire, leur emploi est envisagé dès la fin des années 1940 pour pallier la mauvaise visibilité des agents et l'inefficacité des passages cloutés à certains carrefours, objets de protestations relayées par les conseillers municipaux⁸⁹⁵.

Enfin, cette tendance à l'aménagement de l'espace de la rue par des dispositifs adaptés à une circulation automobile rapide s'étend à tous les modes de transport. La compagnie OTL se plie à cette logique d'aménagement unifié de l'espace dans les années 1930 en normalisant ses 45 panneaux d'avertissement des dangers des tramways en 1937. Les divers panneaux indiquant « attention au tramway » ou encore « resserrement de la voie » sont remplacés par des panneaux à forme unique de triangle signifiant « autre danger surmontant un rectangle avec un visuel du tramway »⁸⁹⁶. Selon le directeur de la compagnie M. Lombard, il s'agit de se conformer à la Convention internationale de Genève du 30 mars 1931⁸⁹⁷. Cela s'inscrit dans un contexte européen de normalisation des règles de conduite avec plusieurs conférences qui aboutissent à des codes graphiques communs⁸⁹⁸. L'adoption par la compagnie OTL de ces standards de signalisation routière montre l'intégration rapide des infrastructures automobiles dans l'aménagement urbain. Ces dispositifs pensés pour l'automobile deviennent la base des réflexions sur la circulation, y compris pour des problèmes exclusivement liés au tramway. C'est le cas lorsque la CMC demande en 1939 à la compagnie OTL d'installer un feu de signalisation rouge et vert pour les tramways au carrefour cours Lafayette/quai Sarraill, dispositif volontiers accepté à titre d'essai par le directeur malgré son coût⁸⁹⁹. Si cet essai ne semble pas durable, sa mise en œuvre montre la force du système automobile, qui gagne progressivement la « bataille » du mobilier urbain en se réservant des parts croissantes d'espace public et des représentations de la rue chez les populations⁹⁰⁰.

Au cours des années 1920-1930, « les circulations » sont éclipsées par « la circulation » (automobile), phénomène auquel les rues doivent être adaptées par des aménagements. Cela implique aussi une reconfiguration des rapports entre services de voirie. Leurs visions et échelles d'action divergent de plus en plus : le SOPC se concentre sur les routes nationales, aménagées pour former des itinéraires cohérents à l'échelle de l'agglomération voire de la région, alors que le SMV poursuit son œuvre de modernisation des voies municipales en raisonnant à l'échelle du quartier. Par contre, l'ensemble des acteurs intéressés par les questions d'aménagement des rues s'accordent sur le but principal des travaux : améliorer la fluidité de la circulation urbaine.

⁸⁹⁵ AML 967 WP 29, P.V. de la CMC du 23 décembre 1948.

⁸⁹⁶ AML 93 II 268, Lettre du directeur d'OTL Lombard au président de l'ACR Bonnet, 2 février 1937.

⁸⁹⁷ M. Duhamel-Herz, *Un demi-siècle de signalisation routière*, op. cit., p. 57.

⁸⁹⁸ Frank Schipper, *Driving Europe: Building Europe on Roads in the Twentieth Century*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2008, p. 141-150.

⁸⁹⁹ AML 93 II 268, Lettre du directeur de la compagnie OTL Lombard à l'ingénieur en chef de la Voirie municipale Chalumeau, 21 août 1939.

⁹⁰⁰ Arnaud Passalacqua, *La bataille de la route*, Paris, Descartes & Cie, 2010, p. 44-47.

2. « Faciliter l'écoulement » de la circulation : construction d'un problème prioritaire

À partir des années 1920-1930, la circulation est considérée comme une question à résoudre en priorité par l'aménagement d'infrastructures de voirie. Cette vision fait largement consensus, y compris chez des responsables du maintien de l'ordre comme le Secrétaire général pour la Police Corenwinder. Pour lui, en 1930, « le problème de la circulation est double : c'est au premier chef un problème de voirie et au second un problème de police »⁹⁰¹. Cette association entre infrastructures de voirie et progrès des services à la population dans les années 1900-1930 s'observe pour tous les services publics utilisant la rue, comme les pompiers étudiés par Shane Ewen en Angleterre⁹⁰². Cela reflète des évolutions dans les priorités des autorités, pour qui l'écoulement du trafic semble avoir pris le pas sur les questions de sécurité ou d'hygiène : la rue est alors pensée comme un problème de mécanique des fluides, avec des flux qu'il faut écouler dans un espace considéré comme un tuyau dont tout élément perturbateur doit être exclu⁹⁰³. Cette quête d'efficacité du trafic devient un principe dominant dans l'aménagement des rues dans la plupart des grandes villes à partir des années 1920⁹⁰⁴. L'encombrement devient le problème principal à traiter, notamment par la question du stationnement sur voirie qui est ciblé comme une source majeure d'« embouteillages ». Ce mot fait d'ailleurs son apparition dans les débats lyonnais des années 1930, remplaçant partiellement les « encombrements ». Parmi ces éléments pointés comme des obstacles à l'écoulement, le stationnement fait l'objet d'une attention nouvelle, posant problème à la fois par l'encombrement de la circulation générale et par le manque d'emplacements qui concentre des enjeux commerciaux, surtout en centre-ville.

Cela s'inscrit dans un mouvement plus général de ségrégation croissante des différents flux et de spécialisation des espaces de la rue. À l'œuvre depuis le XVIII^e siècle avec la généralisation des trottoirs⁹⁰⁵, cette logique est marquée à partir des années 1920 par un premier mouvement de rigidification des infrastructures de voirie : le marquage de l'espace urbain de plus en plus visible et systématique pour fixer précisément les limites des différents usages afin d'éviter qu'ils entrent en conflit. Cela se manifeste dans les infrastructures ordinaires de la rue, mais aussi par des réflexions sur des aménagements plus lourds comme les parcs de stationnement hors voirie ou des voies souterraines. Le problème construit du manque de fluidité de la circulation, qui est surtout ciblé pour les automobiles, contribue donc à renouveler les réflexions sur la gestion de la circulation et l'aménagement d'infrastructures. Cela participe aussi d'un mouvement de réorganisation des circulations à plusieurs échelles, comprenant à la fois des dispositifs de planification de voies nouvelles comme le Plan d'Aménagement Routier de la Région Lyonnaise (ARRLY) et des réaménagements des rues anciennes, dont l'articulation mérite d'être réinterrogée.

⁹⁰¹ ADR S 2587, Séance de la Commission préfectorale de Circulation, 27 mars 1930.

⁹⁰² Shane Ewen, « Central Government and the Modernization of the British Fire Service, 1900–38 », *Twentieth Century British History*, 2003, vol. 14, n° 4, p. 317-338.

⁹⁰³ S. Barles et A. Guillerme, « Gestion des congestions : *Seculum miserabile* », *art cit.*

⁹⁰⁴ Peter C. Baldwin, *Domesticating the street : the reform of public space in Hartford, 1850-1930*, Columbus, OH, Ohio State University Press, 1999, p. 12-15.

⁹⁰⁵ A. Passalacqua, *La bataille de la route*, *op. cit.*, p. 31-35.

2.1. La rue encombrée : isoler les problèmes pour éviter les conflits ?

Les encombrements des rues centrales sont pointés comme un problème récurrent depuis l'époque moderne, tant à Lyon que dans d'autres grandes villes⁹⁰⁶. À partir des années 1920, plusieurs collectifs liés au commerce et à l'industrie établissent un lien explicite entre ces encombrements et l'activité économique de la ville : selon le rapport de l'AICA de 1925, la circulation est devenue « un problème très grave par les accidents fréquents et la perte de temps, d'où ralentissement d'activité dans la cité, qui résulte des embouteillages nombreux » (voir Annexe 17). Pour ce collectif d'industriels, la question se pose en termes de surface viaire disponible, qui serait insuffisante par rapport au nombre de véhicules en circulation⁹⁰⁷. Ces réflexions sur l'espace public disponible se retrouvent au-delà des collectifs automobiles, d'autant que la question du stationnement des véhicules se pose avec une acuité particulière.

Cet usage nouvellement considéré dans des rues multifonctionnelles pose un nouveau problème aux autorités qui, comme pour l'arrivée de nouveaux moyens de transport, réfléchissent d'abord en termes réglementaires avant d'envisager des aménagements. Cela alimente des réflexions sur les rues de la ville ancienne, pour lesquelles la vitesse devient un paramètre à prendre en compte, ce qui conduit à des choix orientés vers des infrastructures de séparation des flux. L'étude de ces premières réflexions fonctionnalistes sur la voirie, qui n'est pas spécifique au cas lyonnais⁹⁰⁸, permet de mettre en évidence les fondements des pratiques de voirie divisée des années 1960-1970, privilégiées dans l'historiographie⁹⁰⁹.

Le stationnement, usage conflictuel de l'espace public

Parmi les actions mises en œuvre à partir de l'Entre-deux-guerres pour lutter contre la congestion urbaine, l'exclusion des véhicules lents et le dégagement de tous les obstacles qui ne servent pas à la circulation font partie des orientations politiques prioritaires⁹¹⁰. Dans ce contexte, la question du stationnement automobile commence à être prise en compte dans les années 1920 comme une pratique qui participe au ralentissement de la circulation et encombre la voirie. Cela est attribué tant à l'automobiliste à la recherche d'une place qu'aux mouvements d'entrée et sortie des espaces de stationnement. Il s'agit aussi d'un problème d'usage de l'espace public, qui se pose en termes d'aménagements : les problèmes posés par le stationnement ne sont pas contestés, au contraire de l'aménagement d'espaces à réserver à cet usage. Cette conflictualité multiforme et durable, allant jusqu'à des contentieux judiciaires entre des usagers et la municipalité, repose sur des enjeux économiques : le stationnement est vu comme indissociable de la prospérité commerciale, notamment en centre-ville, mais le coût des infrastructures nécessaires est mis en balance avec leur rentabilité incertaine⁹¹¹. Dans un contexte de croissance des circulations, le stationnement dans l'espace public n'est pas vu par

⁹⁰⁶ S. Barles et A. Guillaume, « Gestion des congestions : Seculum miserabile », *art cit.*

⁹⁰⁷ AML 1 C 707305, AICA, *Notes sur les divers moyens d'améliorer la circulation à Lyon*, sd (1925).

⁹⁰⁸ M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, *op. cit.*

⁹⁰⁹ Voir par exemple J.-L. Gourdon, *La rue*, *op. cit.*

⁹¹⁰ S. Barles et A. Guillaume, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, *op. cit.*, p. 9.

⁹¹¹ Sébastien Gardon, « Modéliser la ville ? La difficile modélisation de la gestion du stationnement en France dans les années 1950 et 1960 », *Flux*, 2011, n° 85-86, p. 51-61.

les autorités comme un problème majeur et suffisamment urgent pour justifier de lourds investissements : les municipalités françaises préfèrent donc le traiter par des règlements plutôt que par des infrastructures, jusqu'aux années 1930. À Lyon, la municipalité tente de concilier réglementation et marquage au sol d'espaces dédiés, ce qui entraîne des protestations des automobilistes. La contestation de l'action municipale qui se fait jour conduit les autorités à envisager de dissocier le stationnement de la voirie par des infrastructures spécifiques.

Le stationnement des véhicules est règlementé dès 1926 à Lyon, par des interdictions de stationner précisément localisées et argumentées. Alors que la formule générale du décret impérial du 10 août 1852, qui interdit dans son article 10 de laisser stationner sur la voie publique « aucune voiture attelée ou non attelée sans nécessité » est considérée comme trop floue pour être efficace, le premier Règlement général de la Circulation de Lyon du 31 juillet 1926 interdit dans son article 17 le stationnement de manière absolue sur la rue de la République et plusieurs autres voies du centre-ville « en raison de l'intensité de la circulation »⁹¹². Cela entraîne des oppositions immédiates, notamment de la part de riverains qui mobilisent le droit d'accès à leurs propriétés, mais surtout des commerçants et représentants de commerce qui revendiquent la nécessité de stationner pour leur travail. La municipalité tente de les rassurer en leur garantissant la tolérance des services de police et en expliquant que « l'application de cet arrêté est basée sur la différence [...] entre un stationnement et une occupation du domaine public ». Cette distinction, fondée sur une durée de stationnement vaguement déterminée (« des journées entières ou 2 ou 3 heures consécutives ») et difficilement mesurable sur le terrain est, de l'aveu même du maire « une question d'appréciation dans certains cas »⁹¹³. Ces imprécisions et l'application difficile en l'absence de dispositif à afficher sur les voitures concernées sont au fondement d'oppositions à l'action publique qui durent jusqu'à la fin des années 1950. Ces conflits d'usage s'expriment dans des lettres adressées par des collectifs professionnels et/ou automobilistes à la municipalité, des contestations individuelles de procès-verbaux et des campagnes dans la presse locale et spécialisée (par exemple dans la revue de l'Automobile-Club du Rhône⁹¹⁴).

Une cristallisation de ces conflits s'opère autour d'une mesure accompagnant cette interdiction et impliquant un aménagement de l'espace public : cette « occupation du domaine public » est assignée à des emplacements spécifiques « ne pouvant occasionner aucune gêne pour la circulation ». Le principe est de délimiter des emplacements réservés au stationnement de longue durée des automobiles dont les propriétaires auront souscrit un abonnement. L'arrêté du 8 octobre 1926 qui officialise ce système est justifié ainsi : « Considérant qu'il y a lieu pour éviter les accidents et l'encombrement de la voie publique, de déterminer avec précision les seuls emplacements où le stationnement des automobiles privées pourra être autorisé »⁹¹⁵. La municipalité distingue, dans son argumentation, le « stationnement », supposé de courte durée et « l'occupation de la voie publique », plus longue et susceptible d'être taxée de manière comparable aux autorisations de voirie accordées aux commerçants⁹¹⁶. Ce principe fait l'unanimité contre lui, déclenchant des protestations de groupements d'industriels et de commerçants dès l'automne 1926 pour dénoncer ce qu'ils considèrent comme une restriction d'un usage nécessaire au bon fonctionnement de l'économie locale. Ils reçoivent de la municipalité une réponse stéréotypée qui se contente de rappeler les principaux arguments de

⁹¹² AML, BMO du 28 février 1926, Règlement général de Circulation, p. 169.

⁹¹³ AML 1267 WP 61, Réponse du maire au président du Syndicat des débitants de boissons, 15 janvier 1927.

⁹¹⁴ Voir ADR PER 1900/3 à 5, *Revue de l'ACR*, 1926-1945.

⁹¹⁵ AML 1 C 302788, Règlement général de la Circulation, 1926, p. 23-26.

⁹¹⁶ AML 1267 WP 62, Lettre du maire au président de la Chambre de Commerce, 6 janvier 1927.

l'arrêté⁹¹⁷. Ces collectifs sont les interlocuteurs habituels de la municipalité pour les questions de circulation : Automobile-Club du Rhône, Chambre de Commerce et chambres syndicales des patrons des industries métallurgiques, des voyageurs et des débitants de boissons. En l'absence de séance de CMC pour préparer cet arrêté (elle ne devient permanente qu'en 1931), aucun débat préalable n'a eu lieu sur cette question. La municipalité ne semble pas prendre la mesure de ce conflit naissant, puisqu'elle met en œuvre cet arrêté, applicable au 1^{er} janvier 1927, sans modification ni volonté de concertation.

Dans un premier temps, 16 emplacements autorisés pouvant accueillir jusqu'à 346 voitures sont délimités par des pavés de couleur. Il s'agit en fait d'aménagements légers, dans la mesure où les services de voirie se sont contentés de peindre des lignes blanches ou rouges sur les pavés des places publiques qui abritent la grande majorité de ces emplacements. Outre le principe de réservation d'emplacements, les aspects techniques posent aussi problème pour les usagers, comme le montrent les 16 protestations individuelles et collectives reçues par la mairie entre 1927 et 1930, qui pointent le manque de lisibilité des zones réservées et de leurs limites, ainsi que les 7 recours judiciaires contre cet arrêté sur la même période⁹¹⁸. Les premières opérations de répression des infractions se soldent par quelques procès-verbaux (167 plaques relevées lors d'une campagne de verbalisation entre le 28 avril et le 2 mai 1927⁹¹⁹), mais surtout par de nombreuses contestations individuelles d'usagers. Ces dernières proviennent à la fois de contrevenants, estimant l'arrêté illégal, et d'abonnés qui demandent un remboursement pour service non rendu. La municipalité s'avère rapidement dépassée par l'accroissement de la demande, qui entraîne des protestations d'abonnés ne trouvant pas de place disponible. La réaction municipale est d'abord technique, avec le remplacement dès 1929 des lignes peintes par des plots en acier du modèle « Ville de Paris » (utilisés dans la capitale pour les passages piétons) et l'ajout d'écriteaux « garage réservé aux abonnés » et « stationnement interdit en dehors des emplacements réservés »⁹²⁰. En 1930, le nombre d'emplacements passe de 16 à 53, connaissant une extension spatiale dans d'autres quartiers que la Presqu'île⁹²¹. L'action est aussi législative, avec des modifications de l'arrêté en 1928, suite à une contestation parvenue jusqu'au Conseil d'État⁹²², puis en 1930 et 1933. Cela n'arrête pas les protestations, qui se diversifient dans les collectifs : les commerçants voient la menace de procès-verbal comme dissuasive pour leurs clients et le président du Syndicat d'Initiative Jean Aymard proteste contre l'obstacle que cela constituerait pour les touristes venus en automobile, en 1930⁹²³. Ce conflit semble connaître un point culminant au début des années 1930, d'après les lettres conservées, et s'atténuer par la suite, probablement à cause du peu de répression par les services de police (aucune trace de procès-verbaux de stationnement n'a été retrouvée entre 1930 et 1955) et de la rupture de la Seconde Guerre mondiale, au cours de laquelle cet arrêté tombe dans l'oubli.

Les riverains, hors commerçants et automobilistes, apparaissent peu actifs dans ce conflit car ces nouvelles infrastructures ne changent rien dans l'occupation de ces espaces par des voitures en stationnement. Ils ne se mobilisent que lorsque la réglementation municipale implique une interdiction de stationner sur leur rue. C'est le cas des protestations de commerçants de la Presqu'île contre l'interdiction de stationnement dans plusieurs rues

⁹¹⁷ AML 1267 WP 62, Lettres envoyées à divers groupements commerciaux et industriels, du 6 octobre 1926 au 15 janvier 1927.

⁹¹⁸ Ces lettres sont regroupées dans le carton AML 1127 WP 62, ainsi que des courriers de réponse stéréotypés, comme par exemple : lettre de l'adjoint délégué au président de la Chambre de Commerce, 6 janvier 1927.

⁹¹⁹ AML 8 WP 53, Liste des véhicules surpris en infraction par le Service des Voitures publiques, sd (mai 1927).

⁹²⁰ AML 1127 WP 61, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV, 5 août 1929.

⁹²¹ AML 1267 WP 61, Arrêté sur l'occupation du domaine public par les véhicules privés, 29 mars 1930.

⁹²² AML 1267 WP 62, P.V. du Conseil municipal du 16 juillet 1928.

⁹²³ AML 1267 WP 61, Lettre du président du Syndicat d'Initiative de Lyon Aymard au Maire, 24 octobre 1930.

centrales promulguée dans le RGC de 1926 : pour les représentants de la très active Union des Commerçants de la rue de la République, cette interdiction « porte un préjudice considérable à leurs affaires ». Ils demandent donc une autorisation « de durée limitée et à titre d'essai », accordée pour la rue de la République et plusieurs rues adjacentes le 30 décembre 1931⁹²⁴. Cela fait suite à des débats à la CMC, qui donne un avis favorable pour cette exception, avec une possibilité de supprimer cette autorisation en cas de gêne pour la circulation. Cette réserve est formulée par les officiers de police et l'ingénieur Chalumeau, qui craignent que les commerçants de toutes les rues demandent à bénéficier du même traitement⁹²⁵.

Malgré ces protestations, les interdictions de stationner dans des rues particulières connaissent une extension progressive, notamment dans les rues à forte circulation ou à sens unique où elles sont souvent limitées à un seul côté. Par ailleurs, on assiste à des adaptations de la réglementation applicable à la ville entière : un arrêté municipal de 1933 interdit le stationnement sur la voie publique de « tout véhicule ne devant pas servir à un besoin immédiat » (formule adoptée depuis 1912) et fixe une durée de stationnement qui « ne devra pas excéder une heure » dans toutes les rues de la ville⁹²⁶. Ces modifications des règlements ont pour but de s'adapter à l'évolution de la jurisprudence pour éviter que leur légalité ne soit attaquée⁹²⁷ et ne font l'objet d'aucune installation sur la voie publique. Ces mesures relèvent donc surtout de réponses localisées, sans politique de stationnement à l'échelle de la ville avant les années 1950. Cette absence de politique spécifique, qui se retrouve aussi dans le cas parisien⁹²⁸, peut s'expliquer à Lyon par l'intensité limitée des problèmes de circulation hors des rues de l'hypercentre avant les années 1950, ainsi que par les pressions exercées sur la municipalité au sujet des restrictions existantes. C'est d'ailleurs à la suite d'une énième contestation de contravention devant les tribunaux, qui se termine devant la cour de Cassation le 28 février 1957, que le système d'emplacements réservés est aboli. La cour déclare l'arrêté correspondant illégal car créant « une classe privilégiée d'usagers » en contradiction avec l'égalité de traitement qui doit leur être appliquée⁹²⁹. La municipalité met donc fin à ce système et se tourne vers une double action de réglementation de la durée de stationnement et d'aménagement de parcs de stationnement hors voirie.

À partir des années 1920, les projets d'infrastructures de stationnement hors de la voirie ordinaire sont discutés au sein de la CMC, pour pallier l'inefficacité constatée des règlements. Dans un contexte où la municipalité apparaît impuissante face aux problèmes de circulation, l'aménagement de parcs de stationnement est de plus en plus envisagé comme une solution. Dans un premier temps, ces projets portent sur des espaces centraux, pour contrer les critiques sur le stationnement réglementé dans cette zone. Du point de vue des aménagements, la municipalité procède une fois encore en tâtonnant et en cherchant à faire des économies, car la rentabilité de ces parcs supposés contenir plusieurs centaines de voitures est incertaine. D'autre part, leurs modalités d'exploitation et les emplacements envisagés ne font pas consensus au sein de la CMC. Le grand parc de stationnement des bas-ports de la rive gauche du Rhône, n'est par exemple vu que comme « un palliatif en attendant d'aménager des parcs sur des terrains devenus libres à la suite de démolitions » selon le rapport de Chalumeau à la CMC en 1936, pour

⁹²⁴ AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 448.

⁹²⁵ AML 1127 WP 54, P.V. de la séance de la Commission municipale de la Circulation du 22 mai 1931.

⁹²⁶ AML 1068 WP 1, Arrêté municipal du 9 septembre 1933.

⁹²⁷ AML 1170 WP 2/1, Note de service sur les emplacements de stationnement réservés aux abonnés, Bureau de la Circulation, sd (1957).

⁹²⁸ Mathieu Flonneau, « Temps et lieux de l'auto-immobile. La bataille du stationnement payant de surface », in *Transport/Environnement/Circulation* n°211, 2011, p.4-6.

⁹²⁹ AML 1170 WP 2/1, Note de service sur les emplacements de stationnement réservés aux abonnés, Bureau de la Circulation, sd (1957).

répondre à l'objection du faible nombre d'emplacements (500) par rapport aux besoins⁹³⁰. Ce constat d'un manque de place, surtout dans le centre-ville, conduit à envisager l'aménagement de grands garages hors voirie dès les années 1920. Des projets sont présentés à la municipalité, comme un projet de garage souterrain sous la place Tolozan par l'ingénieur indépendant Rey-Coquais en 1926, jugé par l'ingénieur Chalumeau « réalisable du point de vue technique mais comportant de forts risques financiers »⁹³¹. Ces problématiques de rentabilité expliquent le faible développement des garages privés qui louent des places et la réticence de la municipalité à investir dans des parcs en surface ou en souterrain. Ces derniers posent en outre des problèmes techniques non résolus avant les années 1950, comme la ventilation ou le risque d'inondation. Ces parcs sont envisagés en exploitation payante, dans un contexte où les places gratuites sur voirie sont encore relativement faciles à trouver.

Aux contraintes budgétaires s'ajoute la méfiance municipale sur l'exploitation des parcs et des conflits avec d'autres institutions sur des emplacements particuliers. En 1936, l'ingénieur Chalumeau propose « la création de parcs de stationnement non gardés et gratuits sur certains points de la ville », qui consiste à renforcer le marquage et étendre les places déjà délimitées, ainsi que « la création de parcs de stationnement gardés et payants sur les bas-ports du Rhône »⁹³². Concernant les bas-ports, l'enjeu est important car ils pourraient accueillir rapidement plus de 500 voitures avec des dispositifs peu coûteux : il suffit de marquer les emplacements au sol et de placer des bordures du côté du fleuve. Cependant, le préfet, sur avis du SOPC gestionnaire des voiries fluviales, oppose un refus à cet aménagement en 1937 au nom du projet d'autoroutes devant emprunter ces bas-ports (Chapitre 5)⁹³³. L'autorisation est donnée deux ans plus tard à titre temporaire, avec l'adoption d'une solution simple : un parc gratuit avec un policier chargé de surveiller le stationnement⁹³⁴. La surveillance constitue un problème pour la municipalité, qui se refuse au gardiennage car « la responsabilité de la ville serait engagée » sur les dommages aux véhicules⁹³⁵, qui s'ajoute à l'absence de contrôle sur la police qui dépend toujours du préfet.

Les premiers parcs de stationnement lyonnais s'inscrivent donc dans le prolongement des emplacements réservés, avec des infrastructures légères, comme on peut le voir ci-dessous sur la place Bellecour (Figure 39). La place centrale de Lyon est déjà partiellement occupée par des emplacements de stationnement pour abonnés depuis 1930 (35 places)⁹³⁶. Leur emprise est étendue et l'exploitation rationalisée par sa délégation à une société privée, La Ronde de Nuit, en 1959⁹³⁷. Elle accueille alors 280 véhicules dans sa partie Ouest, sans autre aménagement que des barrières de délimitation de l'espace de stationnement⁹³⁸. La municipalité ne met d'ailleurs pas en avant ces aménagements, qui ne sont connus que par des photographies de presse locale comme celles de Georges Vermard, qui s'intéresse particulièrement à la circulation à Lyon dans les années 1960⁹³⁹. Son point de vue montre ici une certaine ironie, avec ce « passage » invisible matérialisé par un simple panneau.

⁹³⁰ AML 1127 WP 60, Commission municipale de Circulation du 3 novembre 1936.

⁹³¹ AML 923 WP 431, Rapport de l'ingénieur Chalumeau, 8 juin 1926.

⁹³² AML 1127 WP 60, Commission municipale de Circulation du 3 novembre 1936.

⁹³³ AML 1127 WP 60, Lettre du préfet au maire de Lyon, 20 janvier 1937.

⁹³⁴ AML 1127 WP 60, Rapport de l'ingénieur en chef de la voirie municipale, 17 juillet 1939.

⁹³⁵ AML 1267 WP 61, Note manuscrite de l'ingénieur en chef de la voirie municipale sur la lettre du président du Syndicat d'Initiative de Lyon au maire, 24 octobre 1930.

⁹³⁶ AML 1267 WP 61, Arrêté sur l'occupation du domaine public par les véhicules privés, 29 mars 1930.

⁹³⁷ AML 1068 WP 50, Décision du Conseil municipal de la ville de Lyon du 30 novembre 1959.

⁹³⁸ ADR 541 W 63, Commission départementale des Sites, 16 octobre 1957.

⁹³⁹ BML, inventaire d'archives du fonds Vermard, en ligne. http://pleade.bm-lyon.fr/toc.xsp?id=FR693836101_007DR&qid=sdx_q3&fmt=tab&idtoc=FR693836101_007DR-pleadetoc&base=fa&n=46&ss=true&as=&ai (consulté le 12 septembre 2019).



Sur le panneau :
« passage réservé aux
usagers du parking ».

Figure 39 : Parc de stationnement sur la place Bellecour, début des années 1960 (BML, Fonds Georges Vermard, P0702 B06 07 24 301 00005)

Cette société privée semble être bénéficiaire puisqu'elle commande des études pour réaliser un parc de stationnement en souterrain sous cette place. Ce projet, refusé une première fois par l'administration Herriot en 1936 pour le compte d'une autre société, se concrétise sous Louis Pradel, qui inaugure le premier parc souterrain de Lyon en 1967⁹⁴⁰. Cette question du financement des parcs de stationnement hors voirie apparaît centrale dans la concrétisation tardive de ces projets ardemment souhaités par les membres de la CMC, qui font face à une municipalité qui ne souhaite pas assumer seule les lourds investissements nécessaires. Les parcs payants hors voirie ne commencent donc à être réalisés qu'à partir des années 1960, lorsque des entreprises privées se chargent des travaux ou que les collectivités locales et la Chambre de commerce se mobilisent pour participer à leur financement⁹⁴¹.

Le stationnement automobile devient donc un problème important pour les autorités municipales lyonnaises, dans la mesure où il implique des enjeux de circulation, d'occupation de voirie et d'activités économiques. La conflictualité durable déclenchée par le marquage d'espaces spécifiques à cet usage dans l'espace public apparaît révélatrice des enjeux du partage de la voirie, que la municipalité lyonnaise ne saisit que tardivement. Face à cela, la municipalité envisage d'isoler cet usage problématique dans des parcs de stationnement hors voirie, dans une logique ségrégationniste qui construit un nouvel ordre de la rue.

⁹⁴⁰ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 134-35.

⁹⁴¹ *Ibid.*, p. 103-104.

Le fonctionnalisme des voies pour fluidifier les déplacements : vers un nouvel ordre urbain ?

Face aux problèmes de circulation croissants se développe une conception fonctionnaliste de la rue chez les ingénieurs des services de voirie. Sans avoir la même ambition de rupture avec l'ordre ancien que chez les architectes du mouvement moderne qui l'ont créé⁹⁴², ils veulent répondre aux besoins nouveaux de la société de l'Entre-deux-guerres. Du point de vue de la circulation, l'enjeu majeur des aménagements de voirie urbaine est d'éviter la rencontre de flux trop différents par leur encombrement ou leur vitesse. Cela conduit par exemple les ingénieurs à vouloir adapter la voirie pour séparer les piétons des autres modes, ou encore isoler les poids lourds et transports en commun du reste des véhicules⁹⁴³. Cette adaptation de la forme à la fonction (ici la circulation rapide) passe par une action multiforme, essentiellement menée par la municipalité, qui combine des règlements ciblés pour écarter les usages circulatoires les plus lents des grands axes et l'aménagement d'infrastructures nouvelles pour mieux séparer les différents flux. Cela aboutit à des changements progressifs du paysage des rues avec l'affirmation d'une signalétique particulière à l'automobile, faite de signes abstraits et de procédures normalisées⁹⁴⁴. Les panneaux de sens interdit, feux de signalisation et autres panneaux « stop » s'ajoutent au cadre existant pour façonner un nouvel ordre urbain qui semble faire consensus chez les usagers, même s'il faut s'interroger sur le respect ces nouvelles normes. Par contre, les grands projets d'infrastructures indépendantes des contraintes du sol urbain (trémies, ponts, tunnels) connaissent des échecs et retards, principalement à cause de jeux de pouvoirs financiers entre administrations.

Tout d'abord, il est intéressant d'observer que la place croissante de l'automobile en ville s'inscrit dans une gestion des rues de plus en plus pensée en termes de vitesses différentes. La vitesse automobile devient une référence dans la gestion et l'aménagement des rues dès la fin des années 1910, dans le cadre d'une « économie de la vitesse » mise notamment en avant par Etienne Faugier pour le milieu rural⁹⁴⁵. Cela se manifeste dans les mutations des règlements sur la circulation, qui passent par une phase d'harmonisation dans les années 1920 avant d'affirmer une dissociation croissante entre grands axes de circulation et voies secondaires à partir des années 1930. Ainsi, la question de la priorité des voies aux croisements commence à devenir problématique pour la municipalité à la fin des années 1910. Les demandes affluant au SMV pour savoir quelles rues sont prioritaires suite à des accidents révèlent la nécessité d'une clarification réglementaire. Suite à l'une de ces demandes en avril 1919, l'ingénieur Chalumeau avoue une inadéquation entre les règles en vigueur pour la priorité des voies et les usages présents. La règle initiale, définie au XIX^e siècle par l'autorité militaire prévoit d'attribuer la priorité à la circulation sur la voie principale. Ce principe est rappelé dans l'arrêté sur la circulation du 16 novembre 1912 (article 5, voir Annexe 8), mais les critères définissant une voie principale ne sont pas explicites. L'ingénieur Chalumeau rappelle en 1916 dans une lettre au maire Herriot que le caractère de voie principale avait été défini par l'orientation Nord-Sud des voies (sans doute pour des raisons de circulation des convois militaires) mais en dénonce le caractère « trop absolu » et les trop nombreuses exceptions. Il compte plutôt sur l'expérience et la prudence des conducteurs, censés pouvoir identifier une voie principale par des critères

⁹⁴² Françoise Choay, « Fonctionnalisme », in Pierre Merlin et Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 2015, p. 353.

⁹⁴³ A. Passalacqua, *La bataille de la route*, op. cit., p. 22 et suiv.

⁹⁴⁴ M. Desportes, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 250-251.

⁹⁴⁵ E. Faugier, *L'économie de la vitesse*, op. cit.

« faciles à saisir » selon lui, comme la largeur de la voie et l'intensité de la circulation. Il explique qu'une classification complète des quelques 1 500 voies de la ville réclamerait trop de personnel et donne des réponses au cas par cas, fondées sur des constatations empiriques d'intensité des flux⁹⁴⁶. Rapidement, par l'arrêté municipal du 17 novembre 1919, une règle générale est établie : la priorité à la voiture qui vient de droite, assortie d'un rappel de la priorité donnée aux tramways sur la circulation générale⁹⁴⁷.

Cette question de priorité se pose à nouveau dans les années 1950, période de croissance exponentielle des flux automobiles intra-urbains, où la priorité à droite est désignée comme obstacle à la fluidité du mouvement sur les grands axes du centre-ville. La municipalité lyonnaise étudie alors les possibilités d'implantation de panneaux « stop », innovation venue des États-Unis, avec la création d'une sous-commission spécifique au sein de la CMC. Celle-ci étudie les modalités d'application de ce dispositif, recommandé par une circulaire interministérielle du 30 avril 1955. Des comptages de circulations sont effectués par la compagnie OTL et le SOPC avec des chronométrages pour examiner l'impact de l'implantation d'un « stop » sur le débit des voies concernées. Les objectifs de ces dispositifs, sécurité et fluidité des circulations (les ingénieurs parlent d'ailleurs d'« axes protégés » pour désigner les grandes artères ainsi équipées), sont communs avec les feux tricolores, implantés à Lyon depuis le début des années 1930, mais l'équipement d'un carrefour avec des panneaux « stop » coûte six fois moins cher. Cela motive la décision de cette sous-commission de tenter un essai sur plusieurs carrefours du sud de la Presqu'île en 1956⁹⁴⁸, généralisé au cours de la décennie suivante à plusieurs grands axes de la ville.

À cette hiérarchie des rues repensée en fonction des flux automobiles correspond une série de mesures réglementaires et d'aménagements destinés à partager l'espace viaire en séparant soigneusement les différents modes en fonction de leur vitesse, ce qui a un impact sur l'ensemble des usages de la rue. Ce sont d'abord les piétons qualifiés de « premier flux séparé » par Arnaud Passalacqua en parlant des trottoirs et des passages protégés⁹⁴⁹, qui sont objets de ces dispositifs ségrégationnistes. Cette logique se poursuit durant l'Entre-deux-guerres à Lyon, avec une volonté de réglementer davantage l'usage des trottoirs pour que le piéton y circule au lieu d'aller sur la chaussée. Cela commence par la réaffirmation de l'interdiction absolue de traverser hors des passages cloutés, par un arrêté municipal de 1932⁹⁵⁰. Ceux-ci sont d'ailleurs implantés massivement aux carrefours principaux entre 1931 et 1934, dans le cadre d'un ensemble de « mesures d'amélioration de la circulation préconisées par la CMC » et réalisées par le SMV en plusieurs années, en fonction des crédits disponibles⁹⁵¹ (Figure 40, ci-dessous). Comme on peut le voir, les aménagements concernant les trottoirs (rescindements et aménagement de refuges) mobilisent près de la moitié des crédits évoqués en 1933, en allant dans le sens d'une extension de la chaussée au détriment des trottoirs et d'une différenciation croissante de celle-ci selon les usages.

⁹⁴⁶ AML 923 WP 431, Lettre de Chalumeau à Herriot, 20 septembre 1916.

⁹⁴⁷ AML 923 WP 431, Lettre de Chalumeau au colonel du 84^e régiment d'artillerie, 8 juillet 1921.

⁹⁴⁸ AML 1068 WP 59, P.V. de la Sous-commission des « stop » de la Presqu'île, 17 avril 1956.

⁹⁴⁹ A. Passalacqua, *La bataille de la route*, op. cit., p. 24.

⁹⁵⁰ AML 1127 WP 56, Arrêté municipal du 22 juillet 1932.

⁹⁵¹ AML 1127 WP 54, Rapport de Chalumeau, 2 octobre 1933.

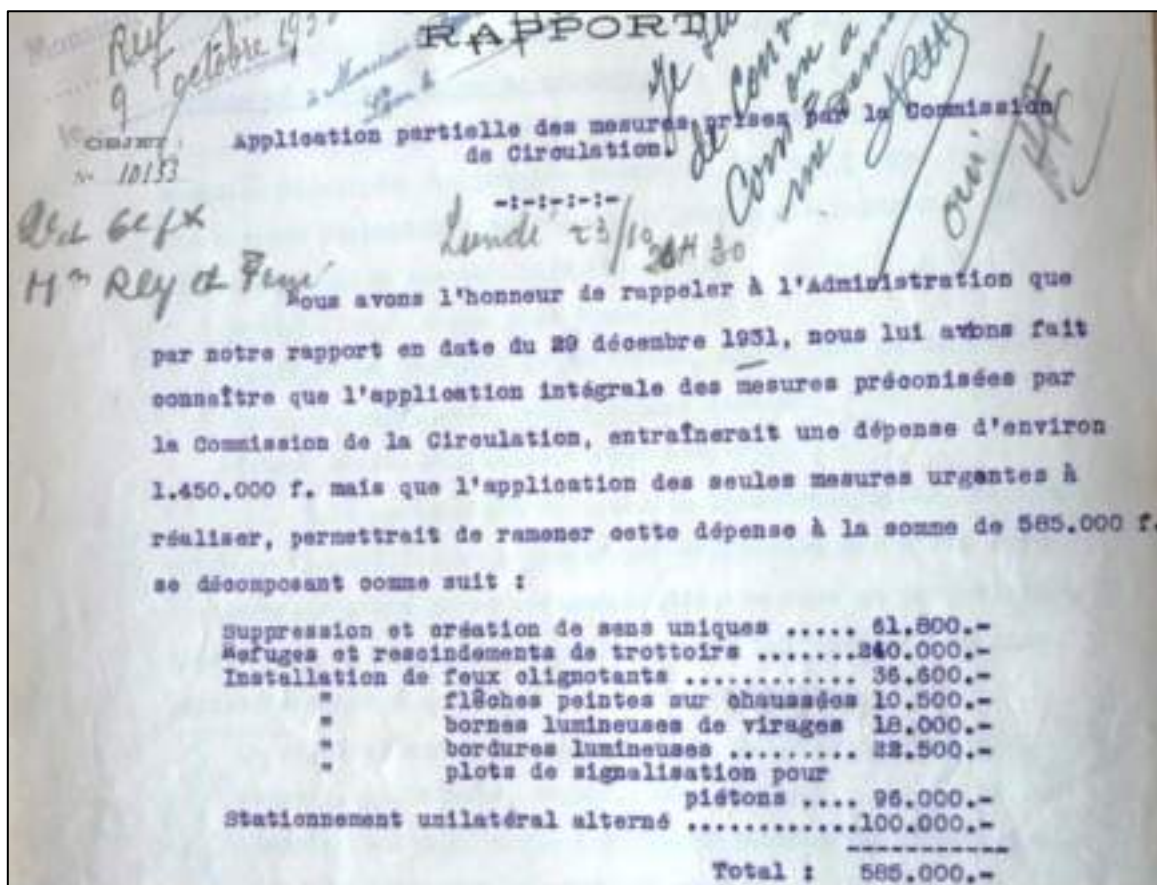


Figure 40 : Rapport de Camille Chalumeau, 2 octobre 1933 (AML 1127 WP 54)

Parmi les aménagements plus légers envisagés pour compartimenter davantage l'espace viaire, le marquage des chaussées connaît un premier mouvement d'expérimentation avec des flèches censées participer à l'orientation directionnelle sur les grands axes, renforcer les indications de sens uniques et matérialiser les différentes files de voitures⁹⁵². Cette tentative s'avère peu durable puisque, dès 1936, le SMV y renonce au motif qu'aucune des peintures essayées n'a pu résister à la circulation⁹⁵³. Il en est de même pour les essais de délimitation des espaces sur les trottoirs, qui relèvent de la même logique de marquage d'emplacements pour des usages déterminés. Cette solution est envisagée par le SMV pour régler le problème des terrasses de cafés, dont les extensions parfois illégales conduisent les piétons à marcher sur la chaussée. Ses ingénieurs imaginent en 1922 un système de poteaux reliés par des chaînes pour former une barrière délimitant l'emprise de chaque terrasse, projet resté dans les cartons en raison de son coût pour le service et des risques d'encombrement des trottoirs par ces infrastructures⁹⁵⁴. Par la suite, cette question du marquage des espaces sur les trottoirs revient à plusieurs reprises mais ne trouve pas de débouché concret⁹⁵⁵. L'échec de ces tentatives de marquage de l'espace dans les années 1930 semble surtout dû à des questions techniques et financières, dans un contexte de crise des budgets publics en France. Par ailleurs, l'essentiel des budgets municipaux consacrés au marquage est mobilisé par les emplacements de stationnement, plus conflictuels que la répartition des usages sur les trottoirs (voir Figure 40).

⁹⁵² AML 1127 WP 54, Séance de la CMC, 2 novembre 1931.

⁹⁵³ AML 1127 WP 54, Séance de la CMC, 15 septembre 1936.

⁹⁵⁴ AML 923 WP 255, Projet de barrières pour terrasses de cafés par l'ingénieur Aubert, 1922.

⁹⁵⁵ Voir par exemple AML 1127 WP 54, P.V. du Conseil municipal du 9 novembre 1931.

Si l'espace viaire fait l'objet de plusieurs tentatives de marquage pour séparer ou orienter les différents flux, aucune règle de circulation ne marque de séparation sur la chaussée, contrairement au cas parisien. L'avenue des Champs-Élysées est par exemple divisée dès les années 1920 selon la rapidité des modes : les véhicules les plus lents et de transports en commun sont tenus de circuler sur la droite de la chaussée, pour laisser le milieu aux véhicules les plus rapides⁹⁵⁶. À Lyon, si le directeur de la compagnie OTL M. Lombard se plaint en 1931 au maire que « l'augmentation rapide du nombre d'automobiles privées dans des chaussées trop étroites est la principale raison des difficultés actuelles »⁹⁵⁷, il est davantage question d'élargir les chaussées dans leur globalité que de les partager. Les problèmes de circulation y sont sans doute alors moins aigus qu'à Paris et la perspective de voir les tramways remplacés par des autobus laisse entrevoir une circulation des véhicules de transport en commun sur la droite de la chaussée, pour desservir leurs arrêts implantés sur les trottoirs. Par contre, la question des véhicules lents comme les voitures à bras ou véhicules hippomobiles est réglée dès 1939 par une interdiction pure et simple de circulation sur les grandes artères de la ville et la plupart des voies du centre-ville. Les motifs de cet arrêté ne prennent en compte que la vitesse, alors que tous les arrêtés municipaux sur la circulation depuis 1912 comportaient des raisons de sécurité.

« Considérant que le passage des véhicules à marche lente [...] est une cause grave de ralentissement de la circulation générale des voitures [et que] ce ralentissement va jusqu'à l'arrêt momentané de la circulation, tant des voitures individuelles que des transports en commun, causant ainsi des retards préjudiciables au public »⁹⁵⁸.

Cela conduit à mettre en évidence que cette conception des voies de circulation, partagée par tous les représentants de la CMC, est davantage fondée sur la vitesse que sur un moyen de transport en particulier. À ce titre, l'observation des évolutions de la place de la bicyclette dans la rue peut confirmer cette priorité. Jusqu'aux années 1930, leurs voies dédiées existent sous forme de « trottoirs cyclables »⁹⁵⁹, plaçant les cyclistes au même niveau que les piétons. Avec la Seconde Guerre mondiale et les restrictions de la circulation motorisée, les cyclistes ont l'opportunité de prendre place sur la chaussée ordinaire avec un programme national d'aménagement de pistes cyclables envisagé en 1941 qui fait l'objet d'un projet d'application à Lyon par l'ACR et le nouvel urbaniste Jacques Henri Lambert⁹⁶⁰. Les outils d'aide à la décision sont directement repris du système automobile, puisqu'il s'agit de comptages de flux cyclistes. Ainsi, une piste cyclable est considérée comme pertinente à aménager à partir de 500 cyclistes par jour, selon la circulaire ministérielle d'application de ce programme. À Lyon et ses environs, aucune voie ne répond à ce critère en-dehors d'un tronçon de route nationale à Tassin (banlieue Ouest de Lyon), mais l'idée de pistes cyclables sur la chaussée remplace les trottoirs cyclables dans les débats sur des aménagements dédiés à la circulation cycliste⁹⁶¹. Seuls les aménagements pour le stationnement des bicyclettes ont encore droit de cité sur les trottoirs, à l'image des « garages gratuits constitués par des châssis de fer entre les montants desquels les bicyclettes pourraient être rangées et cadenassées » proposés par l'ACR en 1940, en parallèle de parcs de stationnement hors voirie pour automobiles⁹⁶². Ces projets ne sont cependant pas

⁹⁵⁶ M. Desportes, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 217-218.

⁹⁵⁷ AML 1127 WP 54, Lettre du directeur de la compagnie OTL au maire de Lyon, 28 janvier 1931.

⁹⁵⁸ AML 1127 WP 60, Arrêté municipal du 31 juillet 1939.

⁹⁵⁹ F. Hérin, *Le retour de la bicyclette*, op. cit., p. 54-55.

⁹⁶⁰ P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », art cit.

⁹⁶¹ ADR 1635 W 75, Circulaire du ministère des Travaux publics aux préfets, 25 août 1938.

⁹⁶² AML 1127 WP 60, Rapport du Dr Bonnet, président de l'ACR, à la mairie de Lyon, 27 décembre 1940.

concrétisés, à cause de l'interruption des activités de l'ACR pendant la guerre et, surtout, du retour en force de l'automobile dès 1945, qui évacue totalement les aménagements cyclistes des préoccupations de leurs promoteurs d'un jour, qui reviennent à l'automobile.

Ce nouveau paradigme d'aménagement des rues en fonction des modes les plus rapides semble accepté par la plupart des usagers, d'autant que l'argumentation sur la vitesse est associée à l'intérêt général pour éviter « des retards préjudiciables au public », dans le cas des transports collectifs autant qu'individuels⁹⁶³. Ainsi, les restrictions de circulation pour les véhicules lents en 1939 ne semblent provoquer aucune protestation d'après les archives de la CMC et du Conseil municipal. Cela s'explique probablement par le fait que ces véhicules sont devenus assez rares dans le paysage des rues et qu'ils ne sont plus défendus par des collectifs de commerçants ou de professionnels comme les syndicats de transporteurs, convertis aux transports automobiles. La logique de séparation des flux est poussée encore plus loin par les ingénieurs des divers services intéressés, qui projettent de résoudre les problèmes de la circulation par de grandes infrastructures isolant certains flux du reste de la circulation générale. Ces dispositifs imaginés dans les années 1930 ne rencontrent que peu d'application avant les années 1950, essentiellement pour des raisons financières. L'intensité de la circulation lyonnaise ne justifie probablement pas l'inscription de ces projets très coûteux dans les priorités des services de voirie, d'autant que les voies encombrées se situent alors dans le périmètre étroit de l'hypercentre, de l'hôtel de Ville à la place Bellecour.

Ces réflexions fonctionnalistes sur les espaces des déplacements urbains s'opèrent aussi par des séparations verticales de l'espace, voulant investir le sous-sol pour y faire circuler certains modes. Cela s'inscrit dans un contexte, particulièrement à partir des années 1930, d'un intérêt nouveau pour des études urbanistiques sur l'aménagement du sous-sol⁹⁶⁴. Ces idées ont été explorées au début du XX^e siècle par des ingénieurs comme Eugène Hénard, dont la « rue future » était constituée de plusieurs niveaux en sous-sol, dont un consacré à la circulation des tramways⁹⁶⁵. Dans les années 1930, l'urbanisme souterrain fait l'objet de projets nombreux et approfondis, avec des études de faisabilité technique et de chiffrage des coûts d'aménagement qui en font des hypothèses sérieuses pour l'aménagement des villes. À Lyon est ainsi envisagée en 1930-1931 la mise en souterrain de toutes les lignes de tramway traversant le centre-ville afin de « désencombrer la chaussée » en surface. La compagnie OTL est à l'origine de ce projet, qui vise à répondre aux critiques visant le tramway pour enrayer son déclin⁹⁶⁶. En janvier 1931, son directeur M. Lombard présente un avant-projet qui prévoit le creusement de six kilomètres de tunnels pour abriter les cinq lignes de tramway principales qui traversent l'hypercentre lyonnais sur un axe est-ouest⁹⁶⁷. Les ingénieurs de la compagnie OTL font appel à leurs homologues de la Compagnie du Métro parisien, qui établissent un « devis approximatif » de 200 MF à financer par un emprunt sur 50 ans, largement sous-évalué puisqu'il ne prend pas en compte les nécessaires travaux de voirie de surface. Le projet est rapidement mis en débat à la CMC à la demande du Conseil municipal. Il recueille les oppositions de plusieurs conseillers municipaux ainsi que des délégués de l'ACR, qui en critiquent le coût et l'encombrement par les longues rampes à aménager pour l'accès aux souterrains. L'ACR propose de régler radicalement ce problème en supprimant les tramways et fait la promotion d'autres solutions

⁹⁶³ AML 1127 WP 60, Arrêté municipal du 31 juillet 1939.

⁹⁶⁴ Sabine Barles (ed.), *Espace et urbanisme souterrains*, Paris, GECUS, 1997.

⁹⁶⁵ Eugène Hénard, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, Paris, Ed. de la Villette, 2012.

⁹⁶⁶ AML 923 WP 110, Rapport au Conseil d'Administration de la compagnie OTL par son directeur, 24 mai 1930, p. 7.

⁹⁶⁷ AML 1127 WP 54, Avant-projet de tramway souterrain, 28 janvier 1931.

qui relèvent aussi d'une pensée fonctionnaliste. Il s'agit d'aménagements plus classiques de séparation horizontale des flux : tunnel routier sous la Croix-Rousse, installation de signaux lumineux aux principaux carrefours, « discipline des piétons » par des passages cloutés⁹⁶⁸. La CMC juge finalement que ce projet « ne présente pas un caractère d'urgence »⁹⁶⁹, ce qui entraîne son ajournement puis son abandon, l'équilibre financier reposant sur des subventions publiques pour l'établissement des infrastructures.

Ce projet, même s'il n'est jamais concrétisé, montre la vigueur des réflexions sur l'urbanisme souterrain à Lyon comme solution aux problèmes d'encombrement des chaussées, mais aussi la force d'un imaginaire largement partagé. Ce projet rejoint ainsi la liste des projets inachevés d'infrastructures de circulation isolées de la voirie ordinaire. Il en est de même pour le projet de Chalumeau de doubler le pont de la Guillotière en construisant un pont en X pour la circulation rapide (automobiles et vélos) et en réservant le pont ancien à la circulation piétonnière⁹⁷⁰. Ce projet est porté par son concepteur entre 1919 et 1939 et n'est pas repris après 1940, là encore pour des raisons financières, l'État et la Ville n'étant pas d'accord sur la répartition des crédits (voir Chapitre 5). De même, la municipalité s'intéresse sérieusement en 1936 à un projet remplacement des funiculaires par des escaliers roulants, suite à une visite d'Édouard Herriot au Havre. Des études sont demandées à des entreprises spécialisées comme Otis, mais les difficultés techniques (pente et longueur) sont telles que la municipalité juge le projet non réalisable pour des raisons de coût⁹⁷¹.

Bien que cela ne concerne encore que les voies ou places les plus encombrées de la ville, l'imaginaire d'un espace public cloisonné entre les différents courants de circulation semble intégré dès le début des années 1930 à Lyon. Ces infrastructures sont vues comme les solutions à privilégier pour lutter contre les encombrements. Cependant, en raison de leur coût élevé et des contraintes morphologiques de la ville héritée, la plupart des projets ne sont pas mis en œuvre. La différenciation entre les flux s'opère réellement à partir des années 1950 par des voies dédiées aux circulations les plus rapides, dont l'aménagement bouleverse la hiérarchie des rues lyonnaises.

⁹⁶⁸ ADR PER 1900/4, Revue de l'ACR, mars 1931, p. 11-12.

⁹⁶⁹ AML 1127 WP 54, Rapport de la CMC au Conseil municipal, 8 novembre 1931.

⁹⁷⁰ AML 963 WP 77, Rapport sur la reconstruction du pont de la Guillotière, 19 novembre 1934.

⁹⁷¹ AML 959 WP 177, P.V. de séance de Commission générale, 23 novembre 1936.

2.2. Un mouvement de réorganisation des circulations à toutes les échelles

En parallèle d'une action publique pour des problèmes de circulation ciblés, les pouvoirs publics lyonnais poursuivent leurs réflexions sur une action globale sur l'aménagement des rues, à l'échelle de l'agglomération voire d'une région urbaine encore peu clairement définie⁹⁷². Cela passe par un plan d'Aménagement Routier de la Région Lyonnaise (ARRLY), conçu dans les années 1930 et réellement appliqué à partir des années 1950, à cause des bouleversements de la Seconde Guerre mondiale et de débats entre la municipalité et l'État, la concertation affichée entre les services s'éloignant de la réalité des discussions. Cela entraîne une dissociation croissante entre la création de grands axes aux caractéristiques routières destinés au trafic de transit et la modernisation des voies existantes dans la ville ancienne.

Traverser ou s'arrêter ? Les plans d'ARRLY, au cœur d'une articulation conflictuelle des circulations

La prise en compte du problème de la circulation de transit, qui alimenterait l'engorgement du centre-ville, donne naissance à des projets d'infrastructures portés par une vision globale des circulations. Leur gestion est pensée à partir de 1934 à une échelle métropolitaine voire régionale, avec le Plan d'ARRLY, lancé en parallèle d'un plan pour la région parisienne⁹⁷³. Si la logique de planification de voies nouvelles pour faciliter la circulation emprunte au PAEE municipal lyonnais des décennies précédentes, le pilotage est ici assuré par le SOPC. Cela s'opère à l'échelle d'un Groupement d'Urbanisme de la Région Lyonnaise, créé en 1938, qui associe la ville de Lyon à ses banlieues et aux villes voisines de Saint-Etienne et Grenoble⁹⁷⁴. Ce plan fait aussi l'objet de débats locaux, au sein desquels la municipalité de Lyon s'affirme, principalement par la voix de l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau, qui collabore activement avec l'ingénieur du SOPC Chadenson, chargé de la production du plan. La puissance des volontés politiques et des financements étatiques promis entraîne un commencement rapide des réalisations, ce qui reconfigure la hiérarchie des rues lyonnaises, non sans conflits.

Le plan d'ARRLY est étudié à partir de 1933 par les ingénieurs du SOPC, en coopération avec ceux des autres services. Les archives des débats sur ce plan montrent un consensus global sur le plan et la plupart des infrastructures routières projetées. Ce programme de travaux est financé en partie par l'État sur un programme d'outillage national caractéristique des grandes opérations de travaux publics pour lutter contre le chômage au début des années 1930⁹⁷⁵. Les objectifs de relance de l'économie et de lutte contre les problèmes de la circulation urbaine sont communs à toutes les administrations. Par ailleurs, ce nouveau mode de financement permet d'accélérer les travaux de certaines infrastructures déjà entamés comme le boulevard de Ceinture, aménagé de 1928 à 1938⁹⁷⁶.

⁹⁷² M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, op. cit., p. 60-68.

⁹⁷³ G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle*, t.1, 1900-1951, op. cit., p. 193-195.

⁹⁷⁴ M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, op. cit., p. 63.

⁹⁷⁵ Richard F. Kuisel, *Le capitalisme et l'État en France : modernisation et dirigisme au XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1984, p. 197.

⁹⁷⁶ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 60-62.

Ce consensus apparent est aussi dû à la prise d'ampleur progressive de ce plan. Au départ, il consiste simplement à aménager deux nouveaux ponts pour faciliter la traversée de la ville au débouché des routes nationales, dans la continuité des efforts d'aménagement de celles-ci par l'État. Par la suite, il s'agit d'envisager un réseau de grands axes composé de voies pénétrantes et de contournement. Cet élargissement des perspectives s'explique en partie par les difficultés du PAEE municipal, comme le montre Marie-Clotilde Meillerand dans sa thèse : si l'initiative d'un plan d'une vaste échelle régionale vient du ministère des Travaux publics et des services des Ponts-et-Chaussées locaux, la municipalité de Lyon s'y associe dès le début de l'année 1935. Les études du PAEE sont achevées en septembre 1933 mais le maire en ajourne la présentation pour des raisons financières⁹⁷⁷. Ce plan routier constitue donc pour la municipalité une occasion de remobiliser les autres parties prenantes pour partager le financement des grandes infrastructures de voirie, assuré ici par l'État en majorité (160 MF sur un total de 240 MF estimé en 1937), le reste étant réparti à parts égales par le Conseil général du Rhône et la ville de Lyon⁹⁷⁸. Plusieurs infrastructures sont d'ailleurs communes entre le PAEE et le plan d'ARRLY, notamment celles qui visent à contourner la ville.

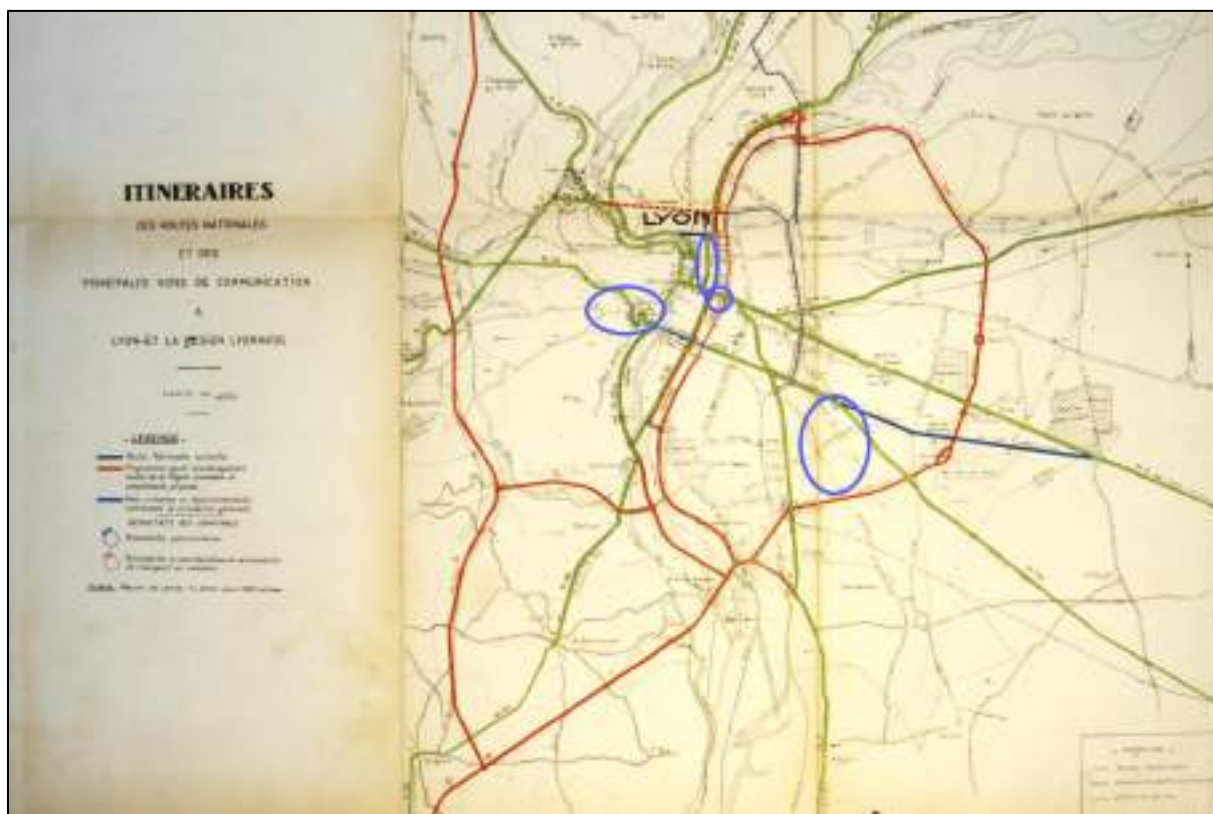


Figure 41 : Itinéraire des routes nationales et des projets d'ARRLY, 1937 (ADR 2021 W 22), ajouts des rues concernées en bleu par l'auteur.

Les voies nouvelles projetées sont figurées en rouge sur le plan ci-dessus (Figure 41), qui intègre les projets d'ARRLY à une cartographie traditionnelle du réseau des routes nationales dans le département du Rhône. Comme on peut le voir, ce plan articule des voies de contournement Est et Ouest avec un axe de traversée de la ville par les quais du Rhône, ainsi qu'un tunnel routier sous la colline de la Croix-Rousse (en pointillés rouges) pour faire le lien

⁹⁷⁷ M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, op. cit., p. 233-238.

⁹⁷⁸ G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, t.1, 1900-1951*, op. cit., p. 194.

avec les routes nationales d'arrivée à Lyon par le Nord (RN 6 et 7). Cette vision d'un véritable réseau de « routes à grande circulation » est partagée dans plusieurs grandes villes françaises. C'est le cas de Marseille, étudié par Stéphanie Leheis, qui explique dans sa thèse que cette solution du contournement se diffuse à partir du modèle américain de « by-pass », étudié par une délégation d'ingénieurs français lors d'un voyage suite au Congrès de Washington d'octobre 1930. Cette idée de séparation horizontale des flux est en concurrence avec un principe de séparation verticale par des ponts ou souterrains, que ce soit dans le plan Prost de Paris, ou Gréber pour Marseille⁹⁷⁹. À Lyon, le plan d'ARRLY combine ces deux solutions avec un grand axe de contournement par le boulevard de Ceinture à l'Est et plusieurs tunnels : celui de la Croix-Rousse est inscrit dans le plan, celui de Fourvière est présenté par l'ingénieur Chalumeau mais exclu du plan pour des raisons financières. Le but principal est donc de compléter le réseau des voies nationales traversant Lyon, qui sont aussi des voies importantes à l'échelle de la ville voire de leur quartier et connaissent des encombrements. Les nouvelles voies visent à détourner le trafic de transit et des poids-lourds, soit en leur faisant contourner complètement la ville par l'Est ou l'Ouest, soit en permettant la desserte du centre par des voies à circulation importante qui doublent des routes nationales existantes. Il en est ainsi de la rue de la République, route nationale 83, qui serait déchargée d'une partie de ses flux automobiles par les nouvelles voies implantées sur les quais du Rhône.

Si le consensus sur l'aménagement de nouvelles voies à grand débit et circulation rapide semble établi, il est moins évident pour des infrastructures susceptibles de concerner des rues anciennes. Pour le tunnel de la Croix-Rousse, reconnu comme indispensable pour améliorer l'entrée dans Lyon, les acteurs locaux (municipalité, ACR, Chambre de Commerce) soutiennent le projet Chalumeau d'un tunnel à trois branches, dont une déboucherait sur la rue de la République par le Nord. Le but de cet embranchement serait à la fois d'améliorer la circulation sur la rue de la République et de permettre aux touristes de déboucher directement dans l'artère principale du centre. Les ingénieurs du SOPC refusent de participer au financement de cette branche qui alourdirait le coût du projet initial (un tracé rectiligne de 1 800 mètres), arguant qu'il s'agit d'une « question purement urbaine »⁹⁸⁰. Ils ramènent ainsi cette proposition à un enjeu micro-local de prolongement de la rue de la République vers le Nord, envisagé par la municipalité lyonnaise depuis les années 1880⁹⁸¹. Ils rappellent en outre que le fait que l'État participe « plus largement » que les collectivités, ce qui justifie le but primordial de faciliter la traversée de la ville et non d'améliorer l'accès au centre⁹⁸². Cette concurrence de projets participe sans doute au retard pris par les travaux de ce tunnel, notamment pour leur démarrage qui n'est initié qu'en 1939. Le tunnel est finalement inauguré en 1952, la guerre et ses conséquences économiques ayant perturbé l'avancement du chantier.

Alors que le tunnel de la Croix-Rousse relève d'une compétition entre deux projets plus qu'une opposition d'orientations politiques, la question de l'aménagement des bas-ports du Rhône est plus conflictuelle, avec l'affrontement de deux visions différentes de ce que doit être une voie urbaine à circulation fluide. Les services des Ponts-et-Chaussées envisagent l'implantation d'une « autostrade » ou « autoroute » (les deux termes sont employés indifféremment), sous la forme d'une double voie à sens unique sur chaque rive (voir ci-dessous

⁹⁷⁹ S. Leheis-Guillot, *La ville et sa rocade*, op. cit., p. 130 et suiv.

⁹⁸⁰ ADR 2021 W 22, Avis des ingénieurs du SOPC sur les observations de l'enquête sur le programme d'ARRLY, 14 septembre 1937.

⁹⁸¹ Louis Baldasseroni, *La bataille de la rue*, Mémoire de Master 2 d'Histoire Contemporaine, Université Lyon 3, Lyon, 2015, p. 122-123.

⁹⁸² ADR 2021 W 22, Avis des ingénieurs du SOPC sur les observations de l'enquête sur le programme d'ARRLY, 14 septembre 1937.

Figure 42). Les acteurs locaux (ACR, CCI) s'y opposent, dénonçant ce projet de voie à grande circulation comme « coûteux, inutile et préjudiciable au commerce de la ville » car il en faciliterait la traversée sans arrêt⁹⁸³.



Figure 42 : Montage photographique du projet d'autoroute des bas-ports au niveau du pont de la Guillotière, v. 1935 (ADR 2021 W 22)

Ce projet d'autoroute des bas-ports s'inscrit dans un contexte d'éclosion de projets analogues pour relier Lyon aux autres grandes villes de la région, Saint-Etienne au Sud-Est et Grenoble à l'Est. L'autoroute des bas-ports aurait alors pu constituer la colonne vertébrale permettant de lier Lyon à ces deux autoroutes⁹⁸⁴. L'échec de ces deux projets au cours des années 1935-1937 n'est sans doute pas étranger à l'abandon de l'aménagement des bas-ports en 1939, constitué d'une « suspension » du projet et de la concession à titre temporaire de ces espaces à la municipalité pour l'aménagement de parcs de stationnement⁹⁸⁵. L'idée d'une voie rapide longeant le Rhône revient après-guerre et se concrétise par l'aménagement des quais de la rive droite, suivant ainsi les recommandations des opposants locaux des années 1930, en une route de 45 mètres de large à 2 x 2 voies désignée sous le vocable d'« axe Nord-Sud ».

La comparaison des controverses autour de ces projets montre des divergences idéologiques plus fines entre les divers acteurs convaincus par la nécessité d'aménager des voies nouvelles pour fluidifier la circulation automobile. Ainsi, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées sont davantage préoccupés par la nécessité (construite par eux-mêmes) d'une traversée rapide de la ville que par l'insertion de ces grandes infrastructures dans le réseau et le tissu économique existant. Cela s'inscrit dans un contexte de développement des autoroutes dans plusieurs pays d'Europe dans les années 1930, période au cours de laquelle ce type de voie tend à remplacer le

⁹⁸³ ADR 2021 W 22, Registre d'enquête du programme d'ARRLY, 28 juin 1937.

⁹⁸⁴ Sébastien Gardon, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État. La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, 2007, n° 2, p. 71-74.

⁹⁸⁵ AML 1127 WP 60, Séance de Commission générale du 17 juillet 1939.

boulevard comme archétype de la voie moderne dédiée à la circulation rapide⁹⁸⁶, sans que la question des traversées urbaines fasse l'objet de réflexions poussées. Par ailleurs, du point de vue de l'expertise des services de l'État, les années 1930 sont davantage celles de la découverte des enjeux de la construction d'autoroutes que d'une véritable appropriation⁹⁸⁷. Ainsi, les projets lyonnais d'autostrades interurbaines sont développés par des sociétés privées, l'État ne se saisissant des autoroutes qu'à partir de la fondation du Service Spécial des Autoroutes (SSA) en 1950. Cela explique en partie l'évolution des jeux de pouvoir financiers entre municipalité et État sur la question de ces grandes infrastructures routières, d'une « œuvre commune des collectivités et de l'État »⁹⁸⁸ dans les années 1930 à un aménagement routier piloté par le SOPC pour l'axe Nord-Sud des années 1950.

La dichotomie entre voies nouvelles dédiées aux circulations rapides de transit et voies anciennes réservées à la desserte de la ville semble plus présente dans les conceptions des ingénieurs des services de l'État que dans les pratiques réelles. Comme les péripéties de la réalisation du plan d'ARRLY le montrent, la mise en pratique d'une réorganisation des circulations routières de Lyon reste inachevée et marquée par des jeux de pouvoir locaux. Ces débats conduisent à penser davantage l'insertion de ces voies conçues pour la circulation rapide dans la ville ancienne. Cela est d'autant plus important que les rues existantes voient leur modernisation retardée dans les années 1930 à 1950, tant par des conflits micro-locaux que par les incertitudes autour de la réalisation des infrastructures du plan d'ARRLY.

Les rues anciennes et périphériques mises sur le bas-côté

Le plan d'ARRLY, dès lors qu'il est pensé à l'échelle intercommunale et implique une communication entre les différents services de voirie de Lyon et du Rhône, impose une articulation avec les projets de modernisation des voies existantes et une coordination entre différents services qui n'ont pas la même grille de lecture du territoire. La mise en œuvre de ce programme d'aménagement routier à partir des années 1930, par son déroulement chaotique, contribue à accroître les écarts existants entre les grands axes de circulation qui font l'objet d'attentions particulières en matière d'aménagement et les rues anciennes moins favorables à la circulation automobile rapide ou les rues des quartiers en voie d'urbanisation.

Le programme d'ARRLY redéfinit les priorités entre les différents projets de grandes infrastructures mis en œuvre à Lyon. Le contexte des années 1930 est celui d'une ère de grands travaux qui s'ouvre : les décideurs municipaux voient la perspective de mise en place de leur PAEE, approuvé par le Conseil municipal de Lyon le 25 juillet 1935 après de substantielles modifications demandées par le ministère des Travaux publics. La municipalité espère une validation rapide pour que ce plan puisse avoir valeur légale et permettre des expropriations pour cause d'utilité publique sur les territoires concernés⁹⁸⁹. Ainsi, les projets de création de nouvelles voies et d'élargissements dans un but d'amélioration de la circulation dans la ville verraient leur réalisation plus certaine. Dans ce contexte, l'arrivée des crédits du plan d'ARRLY constitue une aubaine, dans la mesure où les financements étatiques peuvent permettre d'accélérer les travaux d'infrastructures prévues au PAEE, comme le tunnel de la Croix-Rousse

⁹⁸⁶ Thomas Zeller, *Driving Germany : the landscape of the German autobahn, 1930-1970*, traduit par Thomas Dunlap, New York, Berghahn, 2007.

⁹⁸⁷ J.-C. Thœnig, *L'ère des technocrates*, op. cit., p. 86-87.

⁹⁸⁸ A. Thiollière, « L'Aménagement routier de la Région lyonnaise, comme œuvre commune de l'État et des collectivités locales », *Technica*, mars 1937, n° 49, p. 51-52.

⁹⁸⁹ B. Bonhomme et al., *Ville, plan, architecture*, op. cit., p. 260-263.

ou plusieurs ponts. Par contre, cela bouleverse la hiérarchie des travaux à réaliser, plaçant en priorité l'achèvement du boulevard de Ceinture et la construction de ponts à ses extrémités, ainsi que l'aménagement du tunnel de la Croix-Rousse et de ses entrées⁹⁹⁰.

Avant 1939, la municipalité apparaît sceptique face à ce plan régional et cherche à préserver ses orientations en matière de travaux de voirie. Cela est visible dans les archives de la correspondance entre services au sujet de la nécessaire coordination entre le PAEE, le plan d'aménagement des routes nationales et le plan d'ARRLY, entre 1936 et 1939. La concordance des trois plans est discutée dès 1936, période à laquelle le PAEE est en voie d'approbation, le plan des routes nationales en cours de réalisation et le plan d'ARRLY encore en réflexion donc pas encore approuvé. L'ingénieur ordinaire des Ponts-et-Chaussées Chadenson, cheville ouvrière du plan d'ARRLY, engage alors un processus de discussion avec le SMV, en demandant que le PAEE soit adapté au programme régional dans un long courrier envoyé en novembre 1936⁹⁹¹. L'enjeu est de taille, dans la mesure où le PAEE a déjà été approuvé par le Conseil municipal de Lyon et qu'il est en voie de validation auprès du ministère des Travaux publics. L'inscription de nouvelles dispositions serait donc susceptible d'engager la participation et la responsabilité de la ville dans les travaux concernés. La réponse de l'administration municipale, par la voix de l'ingénieur voyer principal Lapeyre en 1939, réside dans la réaffirmation de sa souveraineté en la matière, arguant que le PAEE n'aura besoin d'être modifié que lorsque le plan d'ARRLY sera officiellement approuvé⁹⁹².

Malgré ces réserves, la plupart des crédits municipaux dédiés aux grands projets sont consacrés, dans les années 1930, aux infrastructures prioritaires du plan d'ARRLY. Cela se fait au détriment de certains grands travaux de voies urbaines entamés dans les années 1910-1920, correspondant à des projets municipaux d'urbanisation de quartiers périphériques. Cela peut empêcher le redémarrage de travaux interrompus pendant la Première Guerre mondiale, voire constituer un obstacle durable à l'urbanisation de certaines voies. Ainsi, les projets de boulevards en corniche sur les collines de la Croix-Rousse et de Fourvière sont abandonnés au cours des années 1940, faute de financement complémentaire aux crédits municipaux car ils ne sont inscrits sur aucun autre plan que le PAEE. Le projet de boulevard en corniche sur la colline de Fourvière, initié en 1912 (voir Chapitre 3), connaît un commencement de réalisation en 1936-1937, lorsqu'une partie des terrassements et un mur de soutènement sont effectués dans le cadre de travaux destinés à lutter contre le chômage⁹⁹³. Ces travaux sont interrompus par le manque de crédits puis par la guerre, font à nouveau l'objet d'un plan d'aménagement par le SMV en 1944⁹⁹⁴ avant d'être définitivement abandonnés après-guerre.

Par contre, les priorités municipales conduisent le SMV à délaisser le boulevard de Ceinture, considéré comme une voie importante pour la circulation en permettant de contourner le centre de Lyon mais aménagé de manière incomplète. L'aménagement des voies est intégralement financé sur des crédits étatiques et étudié par l'ingénieur en chef du Service vicinal Claude Delaigue, auteur du croquis ci-dessous (Figure 43). Les communes sont seulement chargées d'aménager les abords des voies pour permettre l'urbanisation. Comme on peut le voir sur ce croquis, le boulevard est conçu comme un axe urbain, non exclusivement dédié à la circulation routière. Cependant, ni la ville de Lyon ni les communes alentour n'investissent pour urbaniser le paysage aux abords de cette voie, qui reste quasiment vide d'habitations jusqu'aux années 1960, période à laquelle le boulevard est transformé pour adopter

⁹⁹⁰ C. Chalumeau, « Les Grands Travaux de la Région Lyonnaise », *Technica*, mars 1937, n° 49, p. 22.

⁹⁹¹ AML 963 WP 82, Rapport de l'ingénieur ordinaire du SOPC Chadenson, 25 novembre 1936.

⁹⁹² AML 963 WP 82, Rapport de l'ingénieur voyer principal du SMV E.Lapeyre, 30 mars 1939, p. 5.

⁹⁹³ Camille Chalumeau, in *Technica* hors-série n°1, 1937, p. 23.

⁹⁹⁴ AML 926 WP 73, Plan d'aménagement du boulevard en corniche, SMV, 18 mars 1944.

des caractéristiques autoroutières et voit ses abords être urbanisés avec des immeubles HLM⁹⁹⁵. Ces exemples permettent de mettre en évidence une dépendance municipale vis-à-vis des financements étatiques lorsqu'il s'agit de voies situées dans des quartiers en voie d'urbanisation, pour lesquelles le gain en termes de circulation générale est peu pris en compte. Cela peut s'expliquer par le fait que les problèmes de circulation et de stationnement sont focalisés sur le centre-ville avant les années 1960.

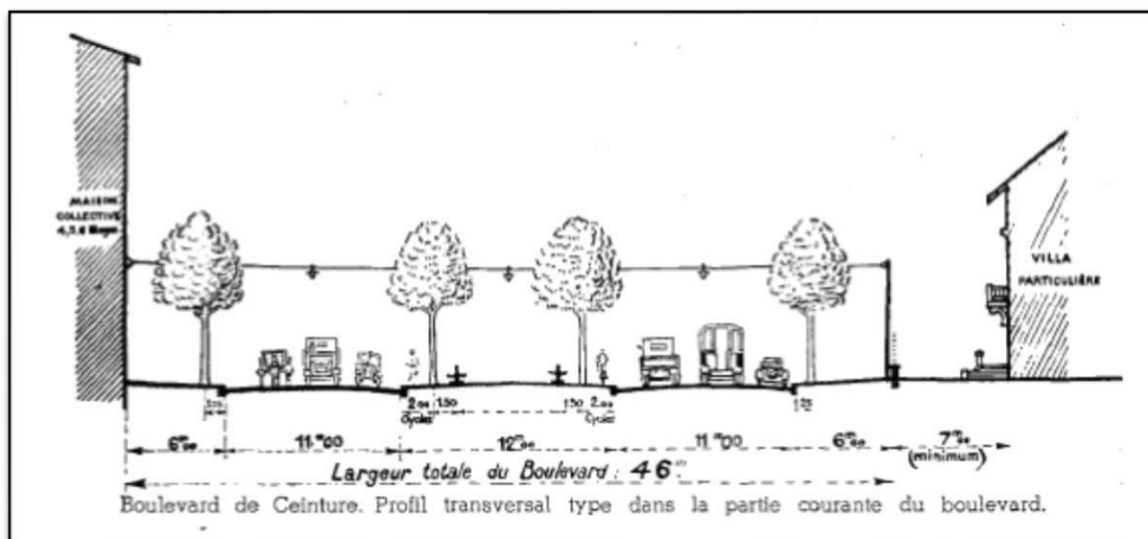


Figure 43 : Profil en travers du Boulevard de Ceinture, C. Delaigue, in *Technica* n°1, 1937, p. 70.

Enfin, le contexte économique difficile du milieu des années 1930 explique en partie la dissociation croissante entre des travaux d'ARRLY à forte technicité comme les ponts et l'innovant tunnel de la Croix-Rousse⁹⁹⁶ et des travaux de voirie plus standardisés par rapport à la période précédente. Cela s'observe par exemple pour les revêtements de voirie, pour lesquels il n'y a plus d'essais après les premiers temps de mise au point d'un bitume adapté à la circulation urbaine au début des années 1930. De manière générale, les finances des municipalités sont mises à mal par l'inflation, en particulier par l'explosion du coût de la main-d'œuvre et des matériaux nécessaires aux travaux de voirie. La rareté de matériaux comme le goudron dans les années 1940 à cause de la Seconde Guerre mondiale exacerbe ces difficultés. Cela participe au retard pris par l'aménagement du tunnel de la Croix-Rousse, pour lequel la municipalité demande à l'État de revoir à la hausse sa participation dès 1935, ce qui donne lieu à l'établissement d'une nouvelle convention et à l'abandon du projet municipal de troisième branche après 1945⁹⁹⁷. Ces problèmes de financement s'observent aussi pour les travaux de voirie ordinaires, qualifiés de « menus travaux » par Chalumeau en 1932. Cela concerne le goudronnage des voies publiques, des travaux d'entretien comme le rechargement des empièvements ou encore la signalisation. Il juge les budgets insuffisants pour ce secteur et souhaiterait bénéficier du produit de la taxe de séjour pour faire passer le budget de 400 000 F à 500 000 F et investir dans des « revêtements lisses »⁹⁹⁸, c'est-à-dire bitumés. S'il n'obtient pas gain de cause auprès de la municipalité, les archives de la Chambre d'Industrie touristique montrent qu'une partie du produit de la taxe de séjour est effectivement utilisée pour diverses

⁹⁹⁵ S. Gardon, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État. La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *art cit*, p. 76.

⁹⁹⁶ *Ibid.*, p. 64-65.

⁹⁹⁷ AML 968 WP 74, Rapport du directeur du service Électromécanique de la ville de Lyon, 27 juillet 1951.

⁹⁹⁸ AML 923 WP 440, État des dépenses prévisionnelles du SMV pour 1932, 10 août 1931.

« améliorations de voirie » comme le bitumage des rues, à la fin des années 1920 et au début des années 1930⁹⁹⁹.

Par la suite, la municipalité a de plus en plus recours à l'emprunt pour les travaux de voirie, pratique courante dans les années 1930 et encouragée par le gouvernement du Front populaire¹⁰⁰⁰. La Ville de Lyon lance un programme de travaux pour lutter contre le chômage au début des années 1930, avec un emprunt de 10 MF destiné à financer des travaux de voirie « pouvant être exécutés immédiatement ». Outre ce critère, qui implique des projets déjà conçus par les ingénieurs, le choix des voies concernées se fait par la capacité des travaux à occuper une main-d'œuvre abondante. Cela explique qu'une grande partie s'inscrivent dans la continuité des programmes municipaux entamés au début du XIX^e siècle, avec la « mise en viabilité de diverses voies des 3^e et 6^e arrondissement (150 ouvriers) et du 7^e arrondissement (30 ouvriers) ». Ces travaux consistent à pourvoir les rues non équipées de réseaux techniques comme l'assainissement ou d'en paver les chaussées¹⁰⁰¹. Le choix du pavage s'explique parce qu'il s'agit de voies périphériques et parce qu'il reste le revêtement qui nécessite le plus de main-d'œuvre peu qualifiée¹⁰⁰². De plus, il est immédiatement disponible à la carrière municipale de Courzieu, dont ce programme soutient l'activité. Les rues sont choisies « en fonction des nécessités de circulation », c'est-à-dire parmi des rues très fréquentées ou susceptibles de l'être, comme la rue Garibaldi prolongée. Les demandes des riverains ne paraissent pas avoir d'influence sur ces choix, qui ne sont pas non plus coordonnés avec le plan d'ARRLY, probablement en raison de l'urgence donnée au démarrage des travaux, effectivement réalisés rapidement.

Ces emprunts municipaux pour la réfection des chaussées se poursuivent dans les années 1950, avec par exemple un emprunt de 235 MF prévu en 1954 pour des travaux de voirie qui consistent à substituer du bitume au pavage¹⁰⁰³. Les emprunts des années 1930 semblent donc avoir permis d'achever la mise en viabilité des quelques petites rues pas encore bien équipées. Concernant les priorités des travaux de bitumage, une continuité des pratiques s'observe par rapport aux travaux de pavage du début du siècle. Ainsi, le programme de bitumage des chaussées en cailloux roulés de 1939 est établi par arrondissement à partir d'un ordre d'urgence fixé par les adjoints d'arrondissement, laissant une place importante aux revendications des riverains (plusieurs pétitions sont jointes au dossier)¹⁰⁰⁴. Par ailleurs, le cahier des charges de ces travaux prévoit que les fournisseurs s'approvisionnent en gravillons exclusivement à la carrière municipale de Courzieu, qui trouve là un nouveau débouché.

Les années 1920-1950 marquent donc à Lyon un point de rupture au sein du système de voies, entre des voies à grande circulation destinées à un trafic rapide interurbain et les voies urbaines anciennes qui accueillent une circulation urbaine, ces dernières faisant l'objet d'une attention moindre en termes d'investissements pour leur modernisation. La construction par les pouvoirs publics de nouveaux problèmes comme le trafic de transit et le stationnement conduit les ingénieurs à chercher des solutions hors de l'espace viaire traditionnel, par l'aménagement de nouvelles voies ou d'infrastructures hors voirie. Cette dissociation est renforcée par les jeux de pouvoir entre la municipalité et l'État, dont la forte capacité de financement pour les routes s'affirme à partir des années 1930, et plus encore dans les années 1950-1960.

⁹⁹⁹ AML 797 WP 52, Archives de la Chambre d'Industrie touristique, P.V. 1921-1929 et 1931-1932.

¹⁰⁰⁰ Dominique Barjot, *La politique d'aménagement du territoire. Racines, logiques et résultats*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002, p. 66-67.

¹⁰⁰¹ AML 937 WP 66, Rapport de l'ingénieur du SMV Aubert 8 juin 1932.

¹⁰⁰² André Guillerme, « Le pavé de Paris », in François Caron et al., *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Mairie de Paris, 1990, p. 80-82.

¹⁰⁰³ AML 968 WP 37, P.V. du Conseil municipal du 9 janvier 1954.

¹⁰⁰⁴ AML 963 WP 97, Note sur le programme de bitumage de 1939 par l'ingénieur Lapeyre, 25 mai 1939.

Conclusion du chapitre

Les années 1920-1950 représentent donc une période charnière dans la modernisation des voies, davantage sur le plan des orientations politiques et des représentations des ingénieurs que des réalisations concrètes. Dans la vision techniciste des ingénieurs, qui fait consensus quel que soit le service de voirie considéré, une rue moderne est une rue où les automobiles circulent de manière fluide. L'adoption de l'automobile relève d'un consensus entre tous les acteurs des mobilités urbaines, y compris la compagnie de transports en commun OTL qui promeut une substitution partielle des autobus aux tramways dès les années 1920. Ces derniers sont particulièrement ciblés comme causes des encombrements dans la ville, principalement par leurs infrastructures rigides jugées obsolètes. Les modes automobiles incarnent alors la mobilité moderne, à l'image des circulations touristiques qui conduisent les autorités lyonnaises, plus que dans d'autres villes, à prendre en compte le trafic routier de transit croissant comme une problématique d'aménagement à part entière.

Cependant, les temporalités de la voirie diffèrent de celles de la gestion de la circulation. D'une part, un décalage parfois important entre la prise en compte politique et la traduction concrète sur le paysage a pu être observé. Cela repose en partie sur des aléas conjoncturels, comme les programmes de bitumage interrompus par la Seconde Guerre mondiale, mais il s'agit surtout d'une question de moyens matériels et de prudence des aménageurs. Ainsi, si les outils d'aide à la décision fondés sur la circulation motorisée sont au point dès les années 1920, ils ne sont appliqués pour des aménagements qu'une décennie plus tard et ne sont généralisés que dans les années 1950. Il en est de même pour les dispositifs qui ne font pas partie des pratiques traditionnelles des services de voirie, précédés par des règlements pour éviter de coûteux travaux. Tel est le cas du stationnement, pris en compte dès les années 1920 comme un problème de circulation et de partage de l'espace public : les services ne réfléchissent à l'aménagement de places dédiées que tardivement et se saisissent peu des possibilités offertes par la signalisation, par manque d'intérêt pour ce domaine à faible technicité.

D'autre part, cette marche vers l'automobile dans les aménagements urbains, souvent présentée comme linéaire par les aménageurs, l'est beaucoup moins qu'il n'y paraît, comme le montrent les reculs sur l'aménagement de grandes voies de type routier ou l'interruption de grands travaux et les tentatives d'aménagements pensés pour le vélo avec la Seconde guerre mondiale. Si le changement de paradigme vers un aménagement différencié de l'espace public en fonction de l'encombrement et de la vitesse des usagers est réel dans l'esprit des élus et des ingénieurs, sa traduction concrète reste modeste dans les rues de la ville ancienne. Ainsi, la séparation entre la chaussée et les trottoirs est croissante, tant par des règlements que par des dispositifs matériels, mais pas encore totalement clarifiée. Ces réflexions sur l'aménagement des rues face aux problèmes de circulation aboutissent aussi à la volonté d'implanter des infrastructures nouvelles pour faciliter les circulations rapides (voies, parcs de stationnement), les rues anciennes étant jugées trop étroites et trop densément peuplées pour pouvoir être élargies simplement. Cela s'inscrit dans la continuité des plans d'extension des années 1910, mais l'application est retardée aux années 1950 suite aux jeux de pouvoir politico-financiers et au choc de la Seconde guerre mondiale.

Ces infrastructures nouvelles entraînent des oppositions de plus en plus diverses, qui conduisent les pouvoirs publics à associer davantage les usagers des rues aux réflexions sur leur aménagement.

Chapitre 5 : Vers une vision négociée des aménagements de la ville ancienne ?

« Puissiez-vous, mon cher Président, écarter les poids lourds des rues où ils sont indésirables (et dangereux), supprimer les stationnements-bouchon et transformer nos rues en lisses autostrades où des agents méthodiques guideraient des chauffeurs émerveillés », André Lassagne, sénateur et conseiller municipal de Lyon, au président de la Commission municipale de Circulation, 29 septembre 1949¹⁰⁰⁵.

Cette citation illustre à la fois l'imbrication des véhicules, usages et infrastructures dans la définition des problèmes de circulation, la variété des solutions possibles et l'importance de la Commission municipale de Circulation (CMC) comme arène de discussion de ces problèmes. Réunie à partir de 1912 et pérennisée en 1931, cette commission fait dialoguer les administrations et les représentants de collectifs liés aux modes de transports modernes autour des questions liées à la circulation. Loin de se limiter à son but initial de réglementation de la circulation, la CMC devient l'institution de référence pour la prise de décision sur l'aménagement d'infrastructures pour la circulation et voit le nombre de ses représentants d'usagers s'accroître. Cet intérêt d'usagers des rues de plus en plus divers pour son aménagement conduit à questionner leur rôle dans les pratiques d'aménagement des rues : comment impulsent-ils des changements dans la gestion des rues et l'apparition de nouvelles problématiques d'aménagement ?

La question des mutations du gouvernement urbain à partir de l'Entre-deux-guerres a été abordée par une abondante historiographie de l'expertise urbaine¹⁰⁰⁶ et des instruments de gouvernement, notamment le « gouvernement par commissions » abordé par Sébastien Gardon dans sa thèse de sciences politiques pour la gestion de la circulation automobile des années 1910 aux années 1960¹⁰⁰⁷. À Lyon, cela se fait à jeu politique constant, dans la mesure où la municipalité Herriot connaît une certaine stabilité avec une opposition faible, en particulier dans les années 1920-1930, qui n'entraîne aucune politisation partisane de ces enjeux liés à la circulation et à l'aménagement urbain¹⁰⁰⁸. Les problèmes de circulation font cependant l'objet de questionnements plus divers qui naissent en dehors des réflexions des ingénieurs des services de voirie, par l'action des usagers. Ils contribuent par exemple à faire émerger des problématiques comme les nuisances des transports ou des revendications de segmentation de l'espace en fonction des usages.

L'étude croisée des discussions et des aménagements qui font l'objet de mobilisation des usagers conduit à interroger la prise en compte de leurs revendications par les pouvoirs publics, ainsi que le consensus sur la répartition des différents usages de la rue. Observé pour la période

¹⁰⁰⁵ AML 1147 WP 5, P.V. de la CMC, 29 septembre 1949.

¹⁰⁰⁶ Voir par exemple R. Payre, *Une science communale ?*, op. cit.

¹⁰⁰⁷ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit.

¹⁰⁰⁸ A. Pelletier et al., *Histoire de Lyon*, op. cit., p. 802-808.

précédente, ce dernier doit faire face à la généralisation des modes de transports automobiles entre les années 1920 et 1950. Ainsi, par des aménagements localisés et légers (mobilier urbain, marquage au sol, panneaux de signalisation), l'espace public de la rue connaît un mouvement progressif de fractionnement au profit de quelques usages soigneusement sélectionnés et au détriment d'autres qui sont écartés de la rue ou marginalisés. L'étude comparée de plusieurs rues permet de montrer que la question de la légitimité des usages que ces aménagements posent est dépendante du contexte géographique et social de chaque rue, ainsi que de ses héritages morphologiques.

La prise en compte de certaines de ces revendications dans l'action publique permet de mettre en évidence un potentiel conflictuel qu'il s'agit d'éclairer, en particulier en ce qui concerne l'éclatement de conflits ouverts sur des questions d'aménagements pour le stationnement, au cours des années 1930. Ce moment conflictuel se caractérise aussi par d'autres oppositions, moins virulentes et plus localisées, sur des questions de patrimoine ou des projets d'aménagement particuliers. Il marque durablement l'action municipale, qui redouble de prudence sur l'aménagement des rues dans les décennies suivantes. Ces conflits permettent de questionner l'inclusion revendiquée de collectifs extérieurs aux pouvoirs publics en amont des aménagements et l'évolution de la place des usagers dans le gouvernement des rues.

Pour cela, l'étude des archives des commissions municipales et préfectorales n'est pas suffisante pour saisir la diversité des points de vue et des usagers intéressés par l'aménagement de leurs rues. La correspondance conservée par les services de voirie apparaît alors précieuse, de même que les quelques archives d'associations non représentées à la CMC qui ont pu être consultées. Certains collectifs n'y siègent pas mais jouent un rôle important dans l'histoire des rues. Ainsi, les Comités d'Intérêt locaux (CIL) montent en puissance au cours des années 1920-1930, particulièrement dans les quartiers touchés par des aménagements urbains importants. Ces comités de quartier, souvent composés de riverains et commerçants, ont été mis en évidence dans plusieurs villes, dans le domaine de l'aménagement¹⁰⁰⁹ ou encore pour les politiques culturelles¹⁰¹⁰. Ils ne sont pas directement associés aux débats sur la circulation qui se tiennent à la CMC, mais les archives du Service municipal de Voirie permettent d'étudier la prise en compte de leurs revendications par la municipalité, qui les considère comme des intermédiaires entre les riverains et l'administration.

¹⁰⁰⁹ Thierry Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation : l'exemple lyonnais (1880-1983)*, Paris, CNRS, 1987 ; Hisao Kokubu, *L'impact du réseau de tramways sur la population marseillaise (fin XIX^e-début XX^e siècles)*, Thèse de doctorat d'Histoire contemporaine sous la direction de Jean-Marie Guillon, Aix-Marseille Université, Marseille, 2011.

¹⁰¹⁰ Annie Fourcaut (dir.), *La Ville divisée : les ségrégations urbaines en question : France XVIII^e-XX^e siècles*, Grâne, Créaphis, 1996.

1. Nuisances et partage des espaces : des problèmes publics plus divers

À Lyon comme dans les grandes villes françaises, les années 1920 signent le début d'une diffusion des modes de transport automobiles : le cheval tend à être remplacé par le camion automobile ou la voiture individuelle. Avec l'augmentation des circulations urbaines en nombre de véhicules et en diversité (d'encombrement, de vitesse), le fragile équilibre entre les usages de la rue est remis en cause. Les moyens de transport modernes sont de plus en plus décriés pour les nuisances qu'ils occasionnent : au-delà des problèmes anciens d'insécurité et d'encombrement, des problèmes nouveaux qui touchent à l'environnement urbain sont mis à l'agenda politique. Cela concerne au premier chef l'aménagement d'infrastructures de voirie, qui peuvent participer à ces problèmes ou être mobilisées comme solutions. Le traitement progressif et parfois chaotique de ces problèmes passe aussi par la séparation des usages, d'une rue à l'autre ou au sein d'une même rue. La modernisation de la voirie tend alors à devenir une action morcelée selon les attentes des usagers et les territoires considérés.

1.1. La prise en compte inégale et discontinue des nuisances des transports

Le développement des nouveaux modes de transport n'a pas été sans soulever divers problèmes de nuisances que l'on peut qualifier aujourd'hui d'environnementales, c'est-à-dire qui concernent le cadre de vie des populations¹⁰¹¹. Si le cheval semble avoir été peu critiqué pour ses nuisances en milieu urbain¹⁰¹², il n'en est pas de même pour les transports automobiles, accusés dès leurs débuts d'être encombrants, malodorants, polluants ou dangereux¹⁰¹³. La mise en évidence par les usagers et la prise en compte politique de ces nuisances s'expliquent par une plus grande sensibilité des populations aux nuisances de la ville, après plus d'un siècle d'application de l'idéologie hygiéniste¹⁰¹⁴. Cependant, les aménagements de la voirie pour faire face à ces nuisances apparaissent peu nombreux et très localisés avant les années 1950. Les archives des débats sur la circulation et d'institutions spécifiques comme le Bureau municipal d'Hygiène de Lyon permettent de mettre en évidence la précocité des préoccupations locales, mais aussi un décalage chronologique important entre la prise en compte et la prise en charge de ces nuisances. Attribué par les pouvoirs publics (dont les services de voirie) à des carences en termes de connaissances techniques des problèmes et des solutions, ce décalage est aussi une question de choix politiques dans les études : celles-ci sont souvent ciblées sur des modes de transport et des territoires particuliers, ce qui conduit à préférer des dispositions réglementaires difficilement applicables par rapport à de coûteux travaux de modernisation.

¹⁰¹¹ Jonathan Humez et Emmanuel Martinais, « La construction sociale de la nuisance », *Annales de la Recherche Urbaine*, 2010, n° 106, p. 177-184.

¹⁰¹² C. McShane et J.A. Tarr, *The horse in the city*, op. cit.

¹⁰¹³ Brian Ladd, *Autophobia : love and hate in the automotive age*, Chicago, University of Chicago press, 2008 ; Mathieu Flonneau (dir.), *Automobile: les cartes du désamour*, Paris, Descartes & Cie, 2009.

¹⁰¹⁴ Thierry Paquot, *Des corps urbains : sensibilités entre béton et bitume*, Paris, Autrement, 2006.

Les nuisances environnementales : prise en compte précoce, prise en charge sans moyens matériels

À Lyon, plusieurs nuisances dues aux moyens de transports modernes sont signalées par divers usagers des rues (propriétaires d'immeubles, riverains, commerçants) et prises en compte par les autorités publiques dès les années 1900-1910. Cela concerne principalement le bruit, les vibrations et des problèmes d'hygiène comme les projections de boues sur les trottoirs (voir Chapitre 2). Ces nuisances apparaissent de plus en plus présentes dans les revendications des usagers au cours des années 1920, au fur et à mesure de l'augmentation du nombre et de la vitesse des véhicules. Ces problématiques sont inscrites à l'agenda politique lyonnais et font l'objet d'études techniques précises dans les années 1920-1930 de la part des services municipaux. La prise en charge décidée consiste essentiellement en des actions réglementaires sur une ou plusieurs rues, alors que les services techniques préconisent aussi une action plus globale sur les infrastructures. Ces problèmes de nuisances sont ensuite mis en marge de l'agenda politique jusqu'aux années 1950, période à laquelle la massification de l'automobile individuelle les rend plus aigus et signe leur retour dans les débats politiques.

Cette traduction des préoccupations des usagers dans des études techniques s'observe pour certaines nuisances, comme les vibrations causées aux immeubles par les poids-lourds. Ainsi, comme on peut le voir sur la Figure 44 ci-dessous, la Chambre syndicale des Propriétés immobilières renouvelle en 1923 son interpellation de la municipalité par la voix de son président M. Marty. Là encore, ce collectif bénéficie de l'écoute du maire de Lyon, en tant que représentants de propriétaires qui, d'après M. Marty, envoient encore des « réclamations » à ce collectif : il ne fait mention ni de leur nombre, de leur nature ou des lieux concernés, mais se présente dans toutes ses lettres comme le relais de ces réclamations de propriétaires. Il évoque cette fois l'inefficacité des mesures réglementaires prises en 1921, qui concernaient essentiellement une limitation de vitesse des poids-lourds, pour réclamer une interdiction absolue des camions à bandages pleins, c'est-à-dire ceux dont les roues ne sont pas munies de pneumatiques (voir Annexe 14). Outre les immeubles, M. Marty prend soin de mentionner « les canalisations et [...] égouts de la chaussée » comme susceptibles d'être fragilisés par les « trépidations » qu'il dénonce, probablement pour aiguïser l'intérêt des pouvoirs publics, qui auraient aussi des intérêts financiers à préserver face à cette nuisance. La réponse de la municipalité est rapide, par une lettre envoyée huit jours après, avec une lettre de l'adjoint au maire qui indique qu'une telle interdiction n'est possible que « si la vulnérabilité des immeubles et canalisations aux trépidations était démontrée »¹⁰¹⁵, renvoyant ce problème de nuisance à une question technique. Il est d'ailleurs important d'observer que, dans cette affaire, aucun argument relatif au ressenti de ces vibrations par les habitants n'est mobilisé. M. Marty évoquait pourtant des plaintes de locataires dans une lettre précédente du 2 avril 1920¹⁰¹⁶, en situant le « danger » des trépidations dans la tenue du bâtiment plus que du point de vue des habitants. Cela s'explique bien entendu par les motivations économiques de ce collectif, mais aussi par le fait que la municipalité a déjà intégré, dans les objectifs de son arrêté de 1921, « la tranquillité et le repos des habitants »¹⁰¹⁷.

¹⁰¹⁵ AML 1140 WP 94, Réponse de la Chambre syndicale des Propriétés immobilières au maire, 6 novembre 1923.

¹⁰¹⁶ AML 1140 WP 94, Lettre de la Chambre syndicale des Propriétés immobilières au maire, 2 avril 1920.

¹⁰¹⁷ AML 1140 WP 94, Arrêté municipal du 28 février 1921 sur la réglementation de la circulation des véhicules automobiles dits de « poids lourd ».

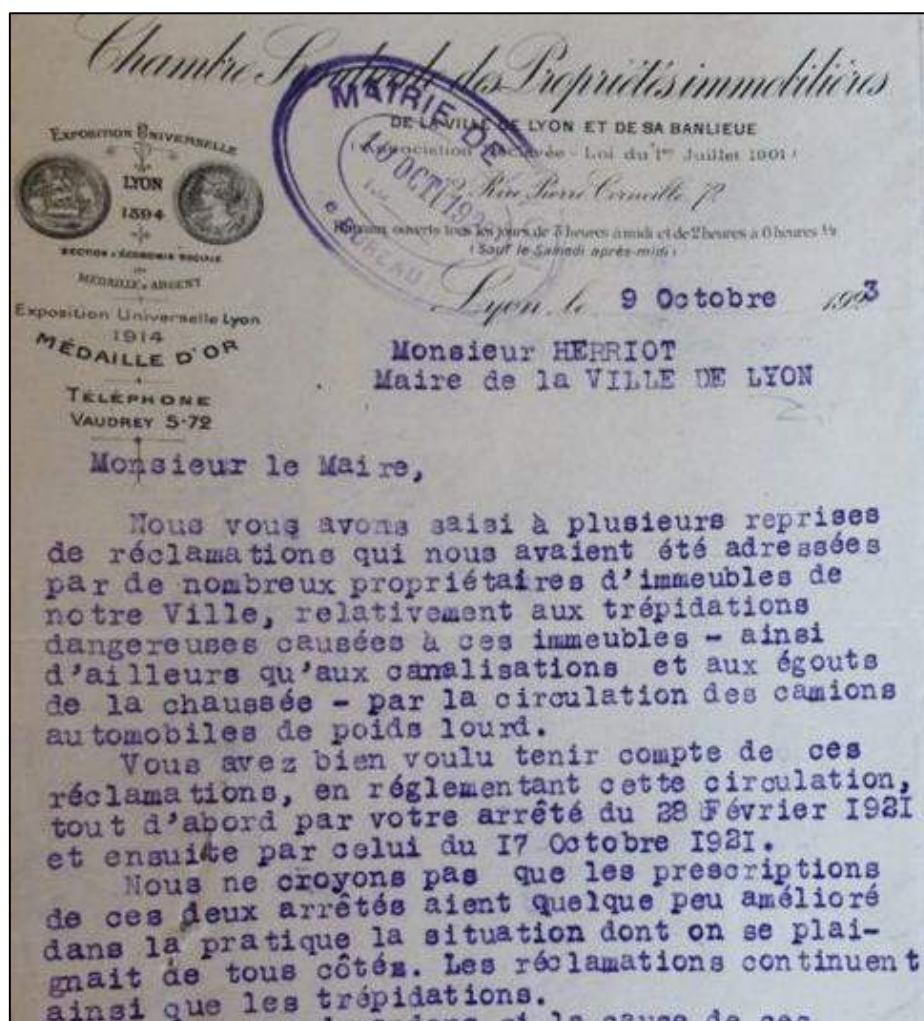


Figure 44 : Lettre de la Chambre syndicale des Propriétés immobilières au maire (extrait), 9 octobre 1923 (AML 1140 WP 94)

Pour la municipalité, la prise en compte de ces doléances renouvelées impose cette fois une prise en compte de ce problème pour tenter de déterminer précisément les responsabilités des « poids-lourds », par rapport à la circulation générale ou à celle des tramways. Le Laboratoire municipal d'Essais de la ville de Lyon, créé en 1920, est chargé par le maire au début des années 1930 de procéder à des mesures de ces vibrations avec plusieurs sismographes. Le protocole et les résultats de ces essais sont détaillés dans un article écrit par Camille Chalumeau et publié dans la revue des anciens élèves de l'École centrale de Lyon, *Technica* en 1934¹⁰¹⁸. L'analyse de cet article permet de dépasser l'argumentation techniciste qui justifie ces mesures et d'expliquer la faible réaction des pouvoirs publics face aux résultats de cette étude. Celle-ci vise clairement à répondre au vœu de la Chambre syndicale des Propriétés immobilières de Lyon, retranscrit en intégralité dans l'article. Chalumeau confirme la nécessité de régler la vitesse et la charge des poids-lourds, ainsi que de réduire le délai de tolérance accordé par l'État pour la substitution des bandages pneumatiques aux bandages pleins. Cela correspond à la demande politique initiale, à l'image des mesures rapidement prises par la municipalité. Celles-ci consistent essentiellement en une mesure réglementaire : l'interdiction de la circulation des poids-lourds sur le quai d'Herbouville dans le sens de circulation longéant

¹⁰¹⁸ C. Chalumeau, « Étude des vibrations transmises aux immeubles par la circulation des véhicules », *Technica* hors-série n°1, mars 1934, p. 46-54.

la façade des immeubles¹⁰¹⁹. Cela s'explique par le fait que l'étude technique menée par le laboratoire rend cette mesure incontestable : Chalumeau précise, chiffres à l'appui, que « les ébranlements les plus forts ont été ceux qui étaient transmis par des camions lourds et chargés [c'est lui qui souligne]. Le tramway ne produisait que des effets bien inférieurs »¹⁰²⁰. En revanche, aucun règlement n'est édicté pour la seconde rue qui fait l'objet de mesure dans un immeuble, le cours Richard-Vitton, pour lequel l'ingénieur en chef ne donne pas de détail sur les résultats. Il en est de même pour le quai Saint-Vincent, pour lequel les vibrations sont mesurées dans un égout visitable et où Chalumeau relève que celles des tramways sont plus fortes que celles des poids-lourds¹⁰²¹. Toutefois, aucune action n'est engagée pour pallier cela.

On peut constater que l'action municipale suite à ces mesures reste sélective, tant par les lieux que par les modes de transport concernés. Cela résulte en partie d'une impuissance réglementaire (notamment pour les tramways), mais aussi d'un choix de n'agir qu'avec la certitude de ne pas provoquer d'opposition. Faute de document explicite sur le motif de ces précautions municipales, le dossier d'archives intitulé « Règlementation des poids-lourds 1913-1923 », duquel ces documents sont tirés, permet d'esquisser une hypothèse. Il contient plusieurs courriers du président de la Chambre syndicale des négociants en automobiles de Lyon et sa région, entre 1920 et 1921 : M. Gautheron, par ailleurs patron d'un grand garage lyonnais et concessionnaire de la firme lyonnaise de poids-lourds Berliet, tente de convaincre la municipalité d'assouplir les mesures de restriction de la circulation des poids-lourds objets de l'arrêté du 28 février 1921. Après avoir essuyé un refus, il attaque cet arrêté devant le Conseil d'État pour abus de pouvoir, entraînant une clarification de certains termes du texte le 17 octobre 1921 pour y faire face¹⁰²². Cette prudence municipale pourrait donc s'expliquer par la volonté d'éviter des recours de la part de collectifs de défense du transport par camions, très actif depuis les années 1910, y compris sur le plan judiciaire. Ainsi, seule la portion où les nuisances des poids-lourds sont clairement démontrées fait l'objet d'une interdiction, limitée à un seul sens de circulation, et la référence à l'éboulement qui s'est produit sur ce point quelques années auparavant vise sûrement à renforcer l'argument sécuritaire de la mesure. Le cours Richard-Vitton, artère centrale du quartier de Montchat (voir Annexe 1), ne fait l'objet d'aucune mesure de restriction de circulation, le rôle des poids-lourds ne paraissant probablement pas assez établi pour justifier une interdiction sur cette artère pourtant très peuplée et empruntée.

Les autres nuisances environnementales ne font pas l'objet d'études techniques aussi précises par les services de voirie, l'action publique se limitant à des mesures réglementaires qui n'ont pas besoin d'être légitimées par des mesures scientifiques. Il en est ainsi des questions de bruit, que les services techniques ne peuvent pas quantifier en l'absence d'appareil et d'unité de mesure avant les années 1950¹⁰²³. La municipalité limite son action à deux axes : des actions issues d'observations empiriques se rapportant à un bruit particulier, comme les cornes de tramway en 1908 (voir Chapitre 2) et une action réglementaire plus générale qui vise à mieux informer les populations sur les bruits interdits par leur nature et leur intensité. Jusqu'aux années 1960, celle-ci consiste en plusieurs rappels de l'arrêté municipal de 1899 interdisant l'échappement libre (c'est-à-dire obligeant tout véhicule à être muni d'un silencieux) ou, après 1921, de l'article du Code de la route qui s'y rapporte¹⁰²⁴. En complément, la municipalité veille

¹⁰¹⁹ C. Chalumeau, « Étude des vibrations transmises aux immeubles par la circulation des véhicules », p. 49.

¹⁰²⁰ *Ibid.*, p. 52.

¹⁰²¹ *Ibid.*, p. 50.

¹⁰²² AML 1140 WP 94, Rapport de Chalumeau à Herriot, 28 novembre 1921.

¹⁰²³ Christophe Granger, « Le coq et le klaxon, ou la France à la découverte du bruit (1945-1975) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2014, vol. 123, n° 3, p. 85-100.

¹⁰²⁴ Voir le dossier AML 1062 WP 11, qui contient plusieurs communiqués de presse rappelant ces règles.

à préciser les contours de la réglementation sur les bruits des transports, par un arrêté de 1931. Composé de neuf articles, il consiste en une typologie des bruits répréhensibles qui comprend aussi les bruits domestiques ou industriels. Les bruits de la circulation concernent deux articles, dont l'un rappelle l'interdiction de l'échappement libre et des avertisseurs sonores spéciaux, l'autre listant dix usages bruyants interdits comme la réparation dans la rue ou l'usage abusif de l'avertisseur sonore¹⁰²⁵. Les fumées font également l'objet d'une prise en charge réglementaire, par un arrêté préfectoral de 1935 interdisant « l'émission, par les véhicules automobiles, de fumées épaisses ou de gaz malodorants susceptibles de nuire à la sécurité de la circulation ou d'incommoder les autres usagers de la route »¹⁰²⁶. Ces arrêtés montrent la volonté des pouvoirs publics, au moment où les transports automobiles se généralisent dans la ville, d'éditer des règlements précis pour pouvoir agir en cas d'abus. Le décalage de plusieurs décennies entre les premiers signalements de ces nuisances et leur réglementation à l'échelle de la ville s'inscrit dans le caractère progressif des règlements de circulation à Lyon, conçus pour prévenir tout conflit avec les usagers et éviter l'aménagement d'infrastructures de voirie. Ainsi, ces règlements sur les bruits et les fumées portent exclusivement sur les véhicules et les pratiques des usagers, sans que des dispositifs matériels sur la voirie soient débattus ou mis à l'étude. Cette absence de débat reflète aussi bien l'impuissance technique du moment sur ces questions que le désintérêt des services de voirie lyonnais. Ces deux arrêtés persistent durant plusieurs décennies, puisqu'ils sont intégrés au nouveau Règlement général de Circulation de 1946, dont ils forment trois articles¹⁰²⁷. Ces dispositifs reposent toujours sur des appréciations qualitatives et sur l'efficacité des forces de police, dont la gouvernance préfectorale et le nombre jugé insuffisant à Lyon posent encore problème dans les années 1930 à 1950.

La prise en charge des nuisances des transports par la municipalité apparaît donc réelle mais réalisée avec une économie de moyens, ce qui la rend peu efficace car peu lisible par les usagers. Cela peut s'expliquer par une certaine prudence vis-à-vis des lourds travaux d'infrastructures (notamment pour les revêtements de chaussées) qui seraient nécessaires pour régler ces problèmes, d'autant qu'il faudrait les généraliser à tous les grands axes et aux voies centrales de la ville. Les problèmes sont donc ciblés par la commande politique sur les usages et problèmes les plus faciles à réglementer à court terme : la vitesse des véhicules et les caractéristiques techniques des véhicules autorisés à circuler. Il s'agit de reporter les actions possibles sur les propriétaires et conducteurs des véhicules, plutôt que d'attirer l'attention sur les insuffisances des infrastructures publiques. Par ailleurs, dans les années 1930, la municipalité semble être dans une posture d'attente par rapport à plusieurs changements à venir susceptibles d'atténuer ces problèmes, en particulier pour les vibrations. Ainsi, l'amélioration des camions par l'obligation d'adopter des pneumatiques apparaît proche, avec un délai de tolérance fixé par le ministère des Travaux publics à 1938¹⁰²⁸. Par ailleurs, la perspective d'une disparition des tramways à Lyon explique sans doute que ce mode soit laissé de côté dans la prise en compte des nuisances. Enfin, le lancement de programmes de bitumage des rues dès 1935 offre une perspective de réduction des vibrations et du bruit qui participe sans doute à l'attentisme municipal en la matière. Ces transformations sont retardées par l'augmentation du coût des matériaux et de la main-d'œuvre dans les années 1930, puis interrompues par les effets de la Seconde Guerre mondiale et ses pénuries de matériaux. Cela explique que la plupart des rues lyonnaises ne sont pas encore bitumées à la fin des années 1940. Par contre, les problèmes

¹⁰²⁵ AML 1062 WP 11, Arrêté municipal du 21 août 1931 sur les bruits.

¹⁰²⁶ AML 1062 WP 11, Arrêté préfectoral du 17 février 1935 sur les émissions de fumées.

¹⁰²⁷ AML 1 C 301942, Règlement général de la Circulation, 1946, articles 17, 18 et 29.

¹⁰²⁸ C. Chalumeau, *op. cit.*, p. 54.

de vibrations et de projection de boues semblent avoir disparu, d'après les débats politiques qui n'en parlent plus. Cela peut être dû aux efforts faits pour le nettoyage des rues à partir des années 1910-1920, mais plus certainement à la tendance d'imperméabilisation des sols par leur pavage et leur goudronnage, en cours depuis le milieu du XIX^e siècle¹⁰²⁹. La municipalité reste interpellée par des revendications d'usagers divers (particuliers, Syndicat d'Initiative, membres de la CMC) concernant les bruits et les fumées émis par les véhicules automobiles. Dans ces deux cas, son action se résume à des rappels des règlements des années 1930 dans la presse et des consignes données aux services de police. Cette posture est revue au début des années 1950, période à laquelle ces nuisances reviennent en force dans les débats politiques municipaux.

La prise en compte et la prise en charge des nuisances environnementales des transports dans la rue apparaissent donc comme un processus discontinu selon les problèmes et les lieux considérés, qui ne remet pas en cause les pratiques d'aménagement des rues. D'abord prises en charge de manière localisée lors de leur apparition dans les années 1900-1910, les nuisances font l'objet d'une réglementation à l'échelle de la ville pour éviter toute intervention sur les infrastructures de voirie, mais les priorités politiques privilégient certaines nuisances.

La sélection des nuisances et des transports à cibler : enjeux politiques et cloisonnements techniques

Le traitement des nuisances des transports apparaît variable selon la nature de la nuisance, les modes de transport et les territoires concernés. Si leur prise en compte technique est rapide, avec des tentatives de quantification de leur ampleur et des recherches de solutions, l'approche par les territoires ou les usagers concernés reste faible. Leur prise en charge résulte surtout de la commande politique faite au Service municipal de la Voirie, principal service actif sur ces questions. L'argument du manque de connaissances techniques est souvent évoqué pour couper court aux débats sur certaines nuisances. Cependant, l'analyse des débats à la Commission municipale de Circulation et des travaux commandés au SMV à la suite de ces discussions montre que les différentes nuisances ne sont pas traitées à égalité par les élus.

Cela s'observe dans le traitement des problèmes des projections de boues et des vibrations causées aux immeubles, deux nuisances dénoncées au début des années 1920 par des collectifs d'usagers. Ces problèmes comportent des enjeux économiques importants (respectivement des dégâts aux vitrines des commerçants et des dommages au patrimoine foncier privé), en plus des désagréments ressentis par les usagers. Dans les deux cas, le problème fait l'objet d'une demande politique d'expertise aux techniciens du SMV. Son ingénieur en chef Camille Chalumeau met ces problèmes à l'étude avec la volonté d'en améliorer la connaissance par des recherches locales et l'utilisation des réseaux d'ingénieurs municipaux, pratique courante à cette époque¹⁰³⁰. Cependant, la prise en compte politique de ces deux problèmes est différente, à cause des enjeux d'amélioration de la viabilité des infrastructures de voirie qu'ils sous-tendent. La question des projections de boue est inscrite à l'agenda politique dans les années 1919-1920, alors que celle des vibrations est posée des années 1910 aux années 1930. La faible durabilité du problème des projections de boues sur les trottoirs s'explique par le fait que cette question est rapidement cantonnée à une nécessité d'équipement des véhicules, pour éviter d'avoir à envisager des aménagements de voirie. C'est davantage la capacité des véhicules à projeter la

¹⁰²⁹ S. Barles, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *art cit.*

¹⁰³⁰ R. Payre, *Une science communale ?*, *op. cit.*

boue que celle du sol à en éviter la formation qui est considérée dans les études commandées aux services de voirie, à Lyon comme à Paris. Le maire Édouard Herriot charge ainsi l'ingénieur Camille Chalumeau de se renseigner à la fois sur l'existence d'un dispositif technique efficace pour éviter les projections de boue et sur la possibilité de l'imposer aux poids-lourds circulant dans Lyon. Après moins d'une année d'enquête et de débats, Chalumeau conclut à l'absence de dispositif efficace et l'obligation d'une réglementation nationale pour agir en la matière. Il explique que le bon entretien des rues et l'application des arrêtés sur la vitesse sont les seuls moyens d'atténuer cette nuisance¹⁰³¹. La focalisation sur l'équipement des véhicules dans l'argumentaire du maire évite s'interroger sur la présence de boues sur les chaussées, préoccupation hygiéniste prise en compte depuis le XIX^e siècle dans l'aménagement des rues¹⁰³². Dans ce cas, cela implique la mise en évidence du retard pris par la municipalité dans le pavage des voies et l'aménagement d'égouts et une critique de l'entretien des chaussées, soulignée par exemple par le conseiller municipal Péchier lors de la séance du 25 octobre 1920¹⁰³³. *A contrario*, la question des vibrations s'inscrit dans les débats sur la réglementation des poids-lourds, présentée par la municipalité comme le seul type de solution possible.

Dans les deux cas, c'est une recherche de légitimation d'une politique, ou d'une absence de politique, par des arguments techniques qui motive le recours au SMV. Pour les pare-boues, le SMV se contente d'envoyer des demandes de renseignements à ses homologues à la Ville de Paris et au ministère des Travaux publics ainsi qu'au Touring-Club, mais leur caractère infructueux conduit Chalumeau à affirmer que cette question est « insoluble » faute de dispositif technique efficace à implanter sur les véhicules¹⁰³⁴. Cela sert d'argument au maire pour clore la question, qui n'est plus évoquée, tant dans les archives du SMV que dans celles du CM. La question des vibrations produites par la circulation de véhicules lourds fait l'objet d'une enquête approfondie de la part du SMV, probablement à cause des enjeux économiques plus importants pour les propriétaires plaignants et les pouvoirs publics. Le rapport de Chalumeau commence par un « état de la question » citant 14 travaux d'ingénieurs européens et américains. La description des essais effectués par le laboratoire municipal montre que les moyens techniques alloués sont importants, avec quatre appareils différents qui servent à tester quatre types de bandages de camions sur quatre terrains. Par contre, une sélection a été opérée sur les variables à tester, en fonction de la commande politique. La priorité va à la vitesse des véhicules et à la nature des bandages de leurs roues, alors que la nature du revêtement de chaussée n'est pas prise en compte. Chalumeau a pourtant conscience de l'importance du facteur de « la composition du sous-sol et la fondation de la chaussée » : il recommande d'approfondir les mesures en créant un « laboratoire de la rue » et d'exécuter un « revêtement superficiel bitumineux » pour accroître la résistance aux vibrations des chaussées pavées. Cela renvoie à un contexte de réforme urbaine dans l'Europe de l'Entre-deux-guerres, dans lequel l'amélioration de la voirie est vue comme un enjeu pour le bon fonctionnement de divers services, comme Shane Ewen l'a montré pour les services de pompiers en Angleterre¹⁰³⁵.

La comparaison de la prise en compte de ces deux problèmes montre l'importance de la commande politique initiale dans le travail des services comme le SMV : ici, elle influence à la

¹⁰³¹ AML 1140 WP 123, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau, 23 octobre 1920.

¹⁰³² S. Barles, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *art cit.*

¹⁰³³ AML 1140 WP 123, Extrait du P.V. du Conseil municipal du 25 octobre 1920.

¹⁰³⁴ AML 1140 WP 123, Note de C. Chalumeau au maire de Lyon, 10 juin 1920.

¹⁰³⁵ Shane Ewen, « Rational Reform in an Age of War: Creating a Modern Fire Service, 1914–38 », in Shane Ewen (ed.), *Fighting Fires: Creating the British Fire Service, 1800–1978*, London, Palgrave Macmillan UK, 2010, p. 110-128.

fois les études techniques et la présentation de leurs résultats. S'ajoutent à cela des enjeux de légitimité de l'expertise du service. Ainsi, la publication du rapport détaillé des essais sur les vibrations transmises aux immeubles dans une revue technique montre la volonté de Chalumeau de diffuser ses travaux au-delà des cercles politiques et administratifs locaux. Cela s'inscrit dans le contexte de montée en expertise des services techniques locaux dans l'Entre-deux-guerres, mis en évidence par plusieurs chercheurs, historiens, politistes et sociologues¹⁰³⁶. Ces essais font aussi partie d'une exposition au grand public du savoir-faire du service, par une démonstration à la foire de Lyon au printemps 1933 (Figure 45). Ici, il apparaît que cette « station expérimentale » n'a pas de fonction scientifique, puisque les résultats des mesures de ce sismographe ne sont décrits à aucun moment dans l'article correspondant et que le lieu où se tient la foire n'est pas mentionné dans les débats sur les vibrations. De plus, le revêtement du quai bordant la foire, fait de cailloux roulés, n'est pas représentatif des rues lyonnaises, majoritairement revêtues de pavés d'échantillon. Cette installation n'a donc été établie qu'à des fins de promotion de l'activité du service, s'inscrivant dans une tradition de mise en avant du SMV dans de nombreuses expositions durant l'Entre-deux-guerres et en particulier lors de la foire de Lyon, où un stand lui est systématiquement réservé¹⁰³⁷.

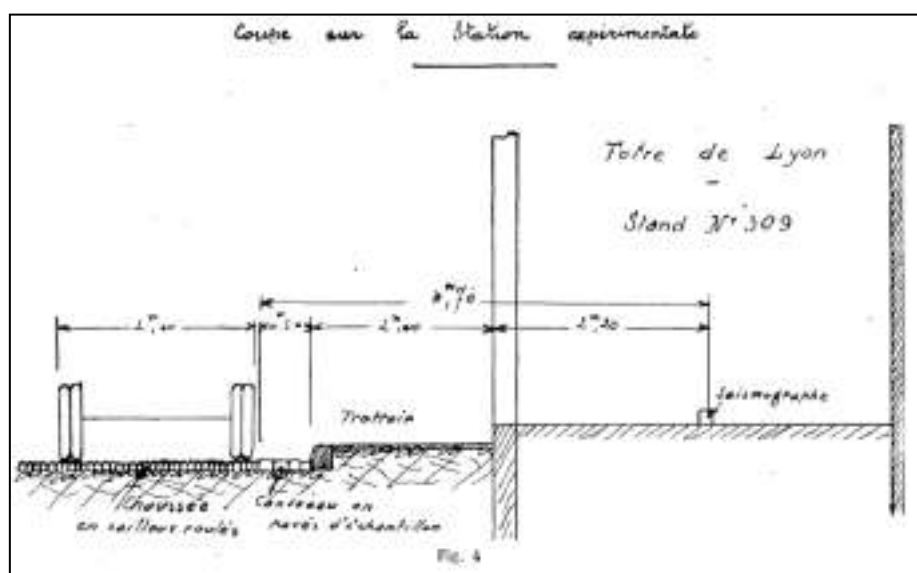


Figure 45 : Schéma du dispositif de mesure des vibrations de poids-lourds par C. Chalumeau (*Technica* hors-série n°1, mars 1934, p. 52).

Par ailleurs, pour d'autres nuisances comme le traitement des fumées, le choix d'une absence de prise en compte apparaît explicitement dans la correspondance entre les services et les élus, pour des raisons de moyens matériels et de contraintes législatives. La problématique est ancienne en ce qui concerne les fumées industrielles¹⁰³⁸, mais elle connaît une diversification à partir des années 1930, lorsque les fumées automobiles s'ajoutent à celles des industries et du

¹⁰³⁶ Renaud Payre, « Un savoir « scientifique, utilitaire et vulgarisateur » : la ville de *La vie urbaine*, objet de science et objet de réforme (1919-1939) », *Genèses*, 2005, n° 60, p. 5-30 ; Pierre-Yves Saunier, Renaud Payre et others, « A city in the world of cities: Lyon and municipal associations in the 20th century », *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment 1850-2000*, 2008, p. 69-85.

¹⁰³⁷ Renaud Payre (ed.), *Lyon, ville internationale : la métropole lyonnaise à l'assaut de la scène internationale, 1914-2013*, Lyon, Libel, 2013, p. 33-34.

¹⁰³⁸ A. Guillerme, A.-C. Lefort et G. Jigaudon, *Dangereux, insalubres et incommodes*, op. cit.

chauffage urbain parmi les préoccupations des élus des grandes villes¹⁰³⁹. À Lyon, une commission des fumées est créée et affirme, lors de sa première réunion, que la lutte contre cette nuisance doit porter en priorité sur les émissions des établissements industriels, puis sur les fumées dites « domestiques », émises par les appareils de chauffage dans les logements¹⁰⁴⁰. La municipalité suit ainsi la tendance nationale, comme en témoigne la loi Morizet du 20 avril 1932, qui ne réglemente que les fumées industrielles¹⁰⁴¹. Le SMV, par la voix de son ingénieur en chef, reconnaît pourtant l'existence du problème des fumées émises par les automobiles mais affirme ne pas pouvoir le traiter pour des raisons techniques. Cela renvoie aussi à des raisons politiques et législatives, qui empêchent de contraindre les propriétaires d'automobiles à agir contre les fumées émises. Il résulte de ces débats une série d'arrêtés municipaux sur l'émission de fumées industrielles pris dans les années 1930, à Lyon comme dans de nombreuses villes, qui ne concernent pas les fumées automobiles¹⁰⁴².

Ce caractère sélectif de la prise en charge des nuisances environnementales peut s'expliquer en partie par le fait qu'elles sont rarement considérées pour elles-mêmes, mais souvent associées à d'autres éléments négatifs jugés plus importants par les autorités. Ainsi, le problème des fumées émises par les véhicules automobiles est uniquement traité sous l'angle de la circulation, comme une question de sécurité et de commodité de la circulation davantage que de pollution de l'air. Le problème se cristallise autour de la fumée noire produite par les véhicules Diesel, dans les années 1930 et 1950. Celle-ci poserait un problème de sécurité en bouchant la vue des véhicules suiveurs, principale raison évoquée pour justifier des restrictions de leur circulation. Cette question semble d'abord se poser sur la route, ce qui explique l'intérêt des services des Ponts-et-Chaussées pour cette nuisance, seul problème environnemental pris en compte par ce service, qui la traite comme une question de réglementation routière. Cela est perceptible à travers le texte de l'arrêté préfectoral du 13 février 1935 qui interdit les « émissions de fumées épaisses ou de gaz malodorants », car elles seraient « susceptibles de nuire à la sécurité de la circulation ou d'incommoder les autres usagers de la route »¹⁰⁴³. Dans la note d'accompagnement de l'arrêté que le préfet adresse aux autorités concernées (maires, commissaires de police, sous-préfet), il précise que des dispositifs techniques existent pour réduire ce problème, notamment un tuyau d'échappement recourbé placé en hauteur, et recommande aux services de police une tolérance pour les véhicules qui en sont munis. Cette question est donc laissée à l'appréciation de chaque policier, en l'absence de moyen de mesure précis. Ce problème n'est pris en compte que sous l'angle de la circulation et à l'échelle du véhicule individuel, comme un problème routier qui ne tient pas compte du contexte des territoires concernés.

Le traitement de ce problème montre l'important cloisonnement entre les services de voirie, dans une période où la question des fumées est particulièrement étudiée comme un enjeu d'hygiène urbaine, à Lyon comme à l'échelle nationale¹⁰⁴⁴. Les ingénieurs de ces services ainsi que les administrations qui leur commandent des études semblent avoir une perception très différente de ces nuisances, qui correspond à des nécessités politiques différentes. Ainsi, la focalisation sur les enjeux de circulation par l'administration préfectorale s'explique par

¹⁰³⁹ Stéphane Frioux, *Les batailles de l'hygiène : villes et environnement de Pasteur aux Trente Glorieuses*, Paris, Presses universitaires de France, 2013, p. 55-65.

¹⁰⁴⁰ AML 1127 WP 92, P.V. de la Commission des Fumées, 30 novembre 1927.

¹⁰⁴¹ Florian Charvolin et Stéphane Frioux, *Un air familial ? sociohistoire des pollutions atmosphériques*, Paris, Mines Paris-Tech, 2015, p. 37.

¹⁰⁴² F. Charvolin et S. Frioux, *Un air familial ?*, op. cit. p. 39 et suiv.

¹⁰⁴³ AML 1065 WP 11, Arrêté préfectoral du 13 février 1935.

¹⁰⁴⁴ S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit., p. 55-65.

l'impossibilité d'agir autrement que par arrêté préfectoral, la municipalité ayant choisi de privilégier la lutte contre les fumées produites par les établissements industriels à celle des véhicules. Par ailleurs, le motif de « sécurité de la circulation » invoqué dans l'arrêté préfectoral le rend difficile à contester, notamment par les collectifs de transporteurs routiers très actifs à Lyon dans les années 1920.

Il est d'ailleurs intéressant de constater l'effacement des services de voirie sur ces questions de nuisances, dont l'initiative vient d'abord des élus, qui mobilisent leurs services techniques pour des études servant à légitimer des orientations politiques déjà décidées. Ainsi, la question des émissions de fumées des moteurs Diesel semble réglée après l'arrêté de 1935 mais revient à l'agenda politique avec un vœu du Conseil général du Rhône du 29 novembre 1947, qui dénonce les difficultés pour « une voiture légère de doubler les camions en raison de l'épaisseur du nuage de fumée dégagé »¹⁰⁴⁵. Le préfet confie l'étude de cette question au service des Mines (probablement plus au fait que le Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées des questions liées aux fumées), qui préconise de rappeler l'arrêté de 1935 aux membres du Conseil général et au public. Du côté de la municipalité, cette question est plutôt considérée comme un problème de pollution atmosphérique et de toxicité pour les usagers des rues. L'étude est confiée au Service électromécanique, qui fait référence à des mesures de toxicité des gaz d'échappement qui auraient été faites avant-guerre par le « laboratoire de la sécurité des services techniques » de Lyon, dont les archives n'ont conservé aucune trace. Dans son rapport, le directeur de ce service fait aussi référence à une réglementation parisienne de 1925 sur les émissions de fumées, ce qui montre son ignorance de l'arrêté préfectoral censé s'appliquer dans le Rhône depuis 1935, puisqu'il préconise de demander des renseignements à la Ville de Paris¹⁰⁴⁶. Par la suite, l'action préfectorale conduit à un rappel de cet arrêté à l'administration municipale et au public par voie de presse en 1950, ainsi qu'à une attention particulière des services de police sur ce point¹⁰⁴⁷. L'administration municipale semble se contenter d'une prise en charge réglementaire qui ne dépend pas de son autorité, mais ne l'oblige pas à remettre en cause son action. Ainsi, le fait d'avoir confié l'étude de cette affaire à un autre service que le SMV s'explique probablement par le fait que le Service Électromécanique donne des constatations empiriques sur l'émission de fumées des camions qu'il utilise pour le transport des ordures ménagères, ce qui montre que la municipalité considère qu'il s'agit surtout d'une question de réglage du moteur¹⁰⁴⁸. Le SMV n'est pas totalement mis à l'écart puisque son directeur Paul Gsell est signataire des rapports, mais il n'intervient pas et aucune étude de qualité de l'air n'est lancée avant la fin des années 1960.

Cette prise en compte de problèmes généraux dans la ville à l'échelle de véhicules isolés montre la prudence des autorités municipales face à des problèmes dont les conséquences économiques ne sont pas immédiatement perceptibles et dont la légalité de la réglementation peut être contestée. C'est le cas des arrêtés municipaux sur les poids-lourds, qui consistent à Lyon en une multitude d'interdictions ponctuelles par rue, à cause de l'impossibilité légale de leur interdire la circulation dans une zone entière de la ville. Ces interdictions sont justifiées par des raisons « de sécurité » des circulations, les nuisances étant souvent mentionnées de manière secondaire dans les motifs. Ainsi, le Règlement général de Circulation de 1946 comporte 19 arrêtés interdisant la circulation aux poids-lourds sur les 34 rues « subissant une réglementation spéciale » (art. 55)¹⁰⁴⁹, preuve que la question est importante pour la municipalité lyonnaise,

¹⁰⁴⁵ AML 1065 WP 11, Rapport de l'ingénieur des Mines au préfet du Rhône, 1^{er} décembre 1947.

¹⁰⁴⁶ AML 1065 WP 11, Rapports du directeur du service Électromécanique, 5 juin 1950.

¹⁰⁴⁷ AML 1065 WP 11, Note du maire au Commissaire central, 19 août 1950.

¹⁰⁴⁸ AML 1065 WP 11, Rapport du directeur du service Électromécanique, 10 octobre 1950.

¹⁰⁴⁹ AML 1 C 301392, Règlement général de la Circulation, 25 février 1946.

particulièrement préoccupée par les enjeux des circulations de transit. Les quatre désignations différentes de ces véhicules (« poids-lourds », « camions automobiles », « automobiles lourdes », « véhicules chargés ») indiquent la variété des contextes historiques dans lesquels ces arrêtés ont été pris, mais aussi un manque de clarté quant à leur définition : aucun de ces termes ne s'accompagne d'une définition précise en termes de poids ou d'encombrement. Seul l'article 49 du règlement, qui reprend l'arrêté de 1921, définit précisément la notion de « véhicule poids-lourds » (poids total en charge supérieur à trois tonnes), en rappelant l'obligation aux véhicules à bandages pleins ou munis de remorque d'emprunter les quais et les grandes artères pour éviter les rues du centre. L'action publique reste donc prudente et cible les véhicules les plus problématiques, qui semblent en fait peu nombreux. Cette absence d'action concrète par des aménagements peut aussi s'expliquer par l'horizon d'attente de l'aménagement du boulevard de Ceinture et de voies rapides sur les quais ou les bas-ports, plus adaptées à des trafics lourds et moins urbanisées.

Cette focalisation des pouvoirs publics sur des modes de transport particuliers correspond aussi à des revendications de riverains, dont la prise en charge montre que les particularités des territoires et usagers concernés par ces nuisances sont peu considérées. Jusqu'aux années 1950, ces dénonciations micro-locales de nuisances sont traitées comme l'étaient les diverses revendications d'aménagements de voirie depuis le XIX^e siècle : souvent portées par les élus de l'arrondissement, quel que soit leur tendance politique, ces mobilisations font l'objet d'une étude rapide par le SMV qui peut déboucher sur une réglementation ponctuelle concernant une ou plusieurs rues. Ainsi, la pétition des riverains de la rue Bugeaud dénonçant « la circulation des poids-lourds dans cette rue » en août 1934 fait l'objet d'un rapport du SMV dans le mois qui suit. La nuisance est reconnue, à la fois « pour la circulation des piétons » (par leur encombrement) et « pour la conservation des immeubles » (par les vibrations). L'ingénieur Aubert, auteur du rapport (voir Annexe 20), recommande d'abord de recouvrir le pavage de cette rue d'un « tapis bitumineux », mais il prend en compte la logique de programmation des travaux du SMV, qui prévoit de réaliser en priorité les travaux de bitumage sur les chaussées en cailloux roulés. La rue Bugeaud étant recouverte de pavés plats alors que les rues parallèles sont encore en cailloux roulés, l'ingénieur préconise un *statu quo* en matière d'aménagement et une action policière pour faire respecter la limitation de vitesse à 15 km/h en vigueur dans la ville pour ces véhicules. Il mentionne tout de même le coût d'un goudronnage de cette rue¹⁰⁵⁰, qui n'est effectué qu'en 1967 à l'occasion de l'élargissement de la chaussée. L'action policière, moins coûteuse que des aménagements, a été choisie pour répondre aux doléances des riverains, comme en témoigne un rapport de police de novembre 1934 qui mentionne 19 contraventions dressées à des poids-lourds entre le 10 juillet et le 13 novembre¹⁰⁵¹. La municipalité veille donc à prendre en charge les questions de nuisances, mais préfère une action temporaire de maintien de l'ordre à des aménagements de voirie plus durables.

L'examen des archives techniques permet d'observer la prééminence de la commande politique dans la prise en compte des nuisances environnementales. Nouveaux objets de débats sur la circulation et l'aménagement des rues, leur traitement apparaît inégal selon les modes de transport et les implications en termes de travaux. Les moyens pour lutter contre ces nuisances sont au cœur de l'argumentation politique, justifiant l'absence d'action autre que réglementaire par une impuissance technique. Les nuisances qui ne font pas l'objet d'études précises de la part du SMV sont ainsi rapidement écartées de l'agenda politique.

¹⁰⁵⁰ AML 1108 WP 8, Rapport de l'ingénieur principal de la Voie publique Aubert sur la pétition des habitants de la rue Bugeaud contre les poids-lourds, 18 septembre 1934.

¹⁰⁵¹ AML 1108 WP 8, Rapport du Secrétaire général délégué au maire de Lyon, 19 novembre 1934.

1.2. Une différenciation des aménagements des rues, sous la pression de leurs usagers

Alors que les nuisances des transports modernes sont surtout envisagées sous un angle réglementaire par les autorités publiques, les revendications des usagers pour s'en protéger portent souvent sur des infrastructures de voirie destinées à délimiter davantage des espaces selon des usages particuliers. Les lettres retrouvées dans les cartons du SMV intitulés « demandes et réclamations » entre 1925 et 1955¹⁰⁵² montrent la persistance de la rue comme objet privilégié de revendications, malgré le mouvement d'uniformisation réglementaire de la circulation à l'échelle de la ville. Cela passe notamment par des demandes de riverains de goudronnage des voies pavées, pour un meilleur confort de roulement et la lutte contre le bruit. En parallèle de ces revendications d'équipements déjà observées pour les périodes précédentes, de nouvelles demandes d'aménagements destinés à délimiter des espaces réservés à des usages comme les jeux d'enfants, l'attente aux arrêts de transports en commun ou les terrasses de cafés interpellent davantage. Portant essentiellement sur des « petits travaux » comme des opérations de marquage au sol ou l'installation de mobilier urbain, ces demandes participent à marginaliser les usages autres que la circulation automobile et à faire de la rue un espace segmenté¹⁰⁵³.

Les revendications infrastructurelles des usagers : différenciation ou standardisation ?

En parallèle des nouvelles préoccupations municipales dans le domaine de la circulation, s'observe dans les années 1920-1930 une diversification des mobilisations d'usagers concernant certains les usages circulatoires. Les dispositifs dits « modernes » réclamés par les usagers pour leurs rues diffèrent de ceux du début du siècle, épousant les nouvelles orientations des politiques publiques en la matière : il s'agit surtout de faciliter la circulation automobile. Cette diversification des revendications correspond à celle de leurs auteurs, avec le développement des Comités d'Intérêt locaux qui se poursuit (créations de nouveaux comités, croissance du nombre d'adhérents)¹⁰⁵⁴ et des comités de commerçants qui essaient. Cela conduit à questionner l'évolution des revendications d'aménagements viaires standardisés observées pour la période précédente : certaines demandes de riverains ou de collectifs liés à des modes de transport concernent au contraire des dispositifs particuliers.

L'étude des lettres envoyées à la municipalité par les collectifs de riverains des six cas de rues permet de voir que les questions de circulation préoccupent de plus en plus les riverains : toutes les voies sont concernées par des demandes pour réguler la circulation ou le stationnement et/ou en atténuer les nuisances. Les dispositifs réclamés montrent que les riverains ont intégré le panel de nouveaux aménagements à disposition des services de voirie. Les revendications sur le changement de revêtement de chaussée persistent mais le bitume remplace le pavé d'échantillon comme « revêtement moderne » dans l'esprit des demandeurs, pour son confort de roulement et son silence pour les riverains. Ces considérations semblent avoir remplacé les préoccupations hygiénistes dans les revendications des habitants, du fait de

¹⁰⁵² AML 963 WP 39 à 42 et 46-48 pour les années 1925-1947 ; 966 WP 32-34 et 87-88 pour 1940-1955.

¹⁰⁵³ J.-L. Gourdon, *La rue*, op. cit.

¹⁰⁵⁴ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 77-82.

l'avancement des programmes municipaux de pavage des rues en pavés plats (quasiment terminés au début des années 1950), et que la modernisation des chaussées en cailloux roulés se fait directement par l'application d'une couche de bitume depuis le milieu des années 1930¹⁰⁵⁵. Les revendications d'équipements élémentaires (pavage, éclairage, égout) persistent dans les quartiers périphériques, qui comptent encore de nombreuses voies privées ou chemins vicinaux moins bien traités que les voies municipales. Ainsi, parmi les cas de rues étudiés, seuls les riverains du boulevard des États-Unis, par l'intermédiaire du comité de quartier éponyme, réclament des équipements de viabilité de la rue, comme le goudronnage des chaussées et trottoirs (ces derniers étant en terre) et leur éclairage¹⁰⁵⁶. Dans l'ensemble, on observe une diversification des revendications des CIL à partir des années 1920-1930, avec des thèmes portant sur le logement, les espaces verts ou la desserte en transports en commun, voire des protestations contre les nuisances dans les quartiers industriels¹⁰⁵⁷. En ce qui concerne les infrastructures de voirie, les revendications des années 1930 portent surtout sur des aménagements légers qui accompagnent les règlements de circulation (panneaux, marquage au sol). Comme on peut le voir sur le tableau ci-dessous (Tableau 5), établi à partir des archives du SMV, la plupart des dispositifs demandés vise à répondre à une situation spécifique à la rue concernée. Si certaines revendications prennent la forme de protestations, toutes restent à l'échelle de la rue, montrant l'absence d'instrumentalisation de ces questions à des fins politiques et de montée en généralité des collectifs mobilisés.

La question de l'équipement des rues selon un standard urbain semble avoir été remplacée par la gestion des circulations et des usages spécifiques à chaque rue. On relève surtout des demandes de réglementation de la circulation pour en minimiser les nuisances, dans le cas des deux rues étroites de notre échantillon (Bugeaud et Saint-Jean). Ces demandes sont refusées par les pouvoirs publics, en s'appuyant sur des rapports d'ingénieurs du SMV qui évoquent la situation d'autres rues du quartier : établir un sens unique ou une interdiction de stationner dans la rue Saint-Jean reporterait les nuisances sur d'autres rues¹⁰⁵⁸ ; bitumer la chaussée de la rue Bugeaud ou y interdire la circulation des poids-lourds ne serait pas pertinent, compte tenu du fait que les rues parallèles sont encore en cailloux roulés¹⁰⁵⁹, matériau peu résistant aux poids-lourds. En revanche, les travaux légers d'infrastructures sont acceptés sans difficulté et rapidement réalisés par le SMV avec des crédits de fonctionnement ordinaires, comme le refuge du carrefour Bugeaud/Brotteaux en 1933 ou le retrait des bancs à l'entrée Est du pont de la Guillotière en 1935 (voir plus bas Figure 46). Par contre, les projets d'infrastructures qui impliquent plusieurs décideurs, notamment la compagnie OTL ou d'autres services de voirie, sont réalisés plus tardivement. C'est le cas de l'élargissement de la montée de Choulans au niveau de la place Wernert, validé par le Conseil municipal quelques mois après la demande des riverains appuyée par le Comité de Défense des Intérêts du quartier fin 1927 (non conservée dans les archives)¹⁰⁶⁰. Il n'est réalisé qu'en avril 1929, en raison des négociations avec la compagnie OTL pour le coût du déplacement des voies de tramways, qui ne peut être pris en charge par le Service vicinal chargé de cette voie à cause de la faiblesse de son budget. Un arrangement est trouvé par l'avance de la somme nécessaire par la ville, ce qui permet de mettre en œuvre les travaux, terminés le 10 avril 1929¹⁰⁶¹.

¹⁰⁵⁵ AML 963 WP 28, Rapport sur le revêtement bitumineux des voies pavées, SMV, 24 juillet 1952.

¹⁰⁵⁶ Archives du CIL des États-Unis, Tract du CIL distribué dans le quartier, février 1937.

¹⁰⁵⁷ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 94-97.

¹⁰⁵⁸ AML 1108 WP 8, Rapport de l'ingénieur principal du SMV Sériet, 7 août 1933.

¹⁰⁵⁹ AML 1108 WP 8, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique du SMV Aubert, 18 juillet 1934.

¹⁰⁶⁰ ADR 2047 W 9, P.V. du Conseil municipal de Lyon, 21 novembre 1927.

¹⁰⁶¹ AML 47 WP 29/3, Rapport de l'ingénieur Aubert, 10 avril 1929.

Rue	Motif	Acteurs	Date	Dispositifs demandés	Réponse des pouvoirs publics
Bugeaud	Protestation contre la circulation des poids-lourds, Demande de sécurisation d'un carrefour	Riverains (pétition)	1934	Règlement, bitumage de la chaussée.	Refus, interventions policières réalisées
		Riverains (entrevue avec un conseiller municipal)	1933	Installation de refuge, présence d'un agent de la circulation	Accord pour le refuge, interventions policières promises
Choulans	Élargissement du chemin au droit de la place Wernert	Comité de Défense des Intérêts du quartier de Saint-Just (pétition)	1927-1929	Élargissement de la chaussée par rescindement du trottoir, déplacement des voies de tramways	Accord, réalisé en 1929
États-Unis	Demande d'équipements et de desserte en transports en commun	CIL des États-Unis	1933-1937	Goudronnage, éclairage, desserte du quartier par des lignes de bus ou électrobus	Accord, travaux rapidement réalisés, desserte plus tardive
Guillotière	Demandes de retrait de bancs à l'entrée Est	Comité de Commerçants	1933-1935	Retrait de bancs	Accord, réalisation rapide
République	Protestation contre l'interdiction du stationnement	Comité de Commerçants	1931	Abrogation de l'interdiction	Accord, prise de décision rapide
Saint-Jean	Demande d'un sens unique et d'interdiction du stationnement	« Habitants et commerçants » (pétition)	1933	Règlement, panneaux de signalisation	Refus, au motif que cela désorganiserait la circulation dans le quartier

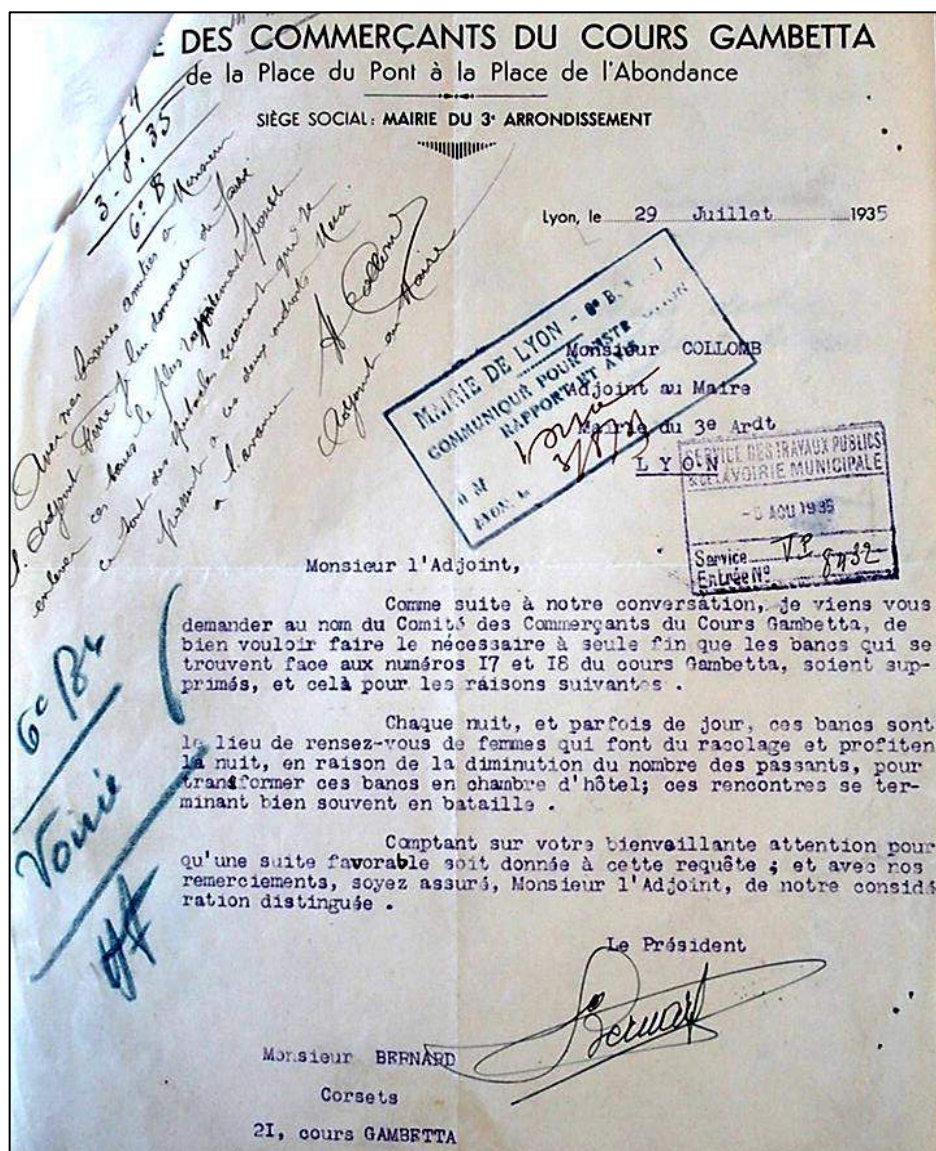
Tableau 5 : Demandes des riverains des rues concernées à la municipalité dans les années 1930

Ce tableau permet aussi de mettre en évidence le rôle croissant des comités de quartiers pour les rues périphériques et des comités de commerçants dans plusieurs rues centrales : deux des quatre comités cités n'existaient pas avant les années 1920, le comité des commerçants de la rue de la République créé en 1912 s'inscrit pour la première fois en opposition avec la politique municipale. Il reste difficile d'étudier précisément les caractéristiques ou la pérennité de ces collectifs, pour certains nouvellement constitués et non déclarés en préfecture. Certaines rues ont pu avoir plusieurs comités agissant sur des portions différentes (voir Figure 46) ou composés de commerçants voisins dont les intérêts peuvent s'opposer. Ces collectifs de commerçants semblent s'observer surtout dans les quartiers où les CIL sont peu représentés et où l'activité commerciale est dense, notamment dans le centre-ville et ses environs. Leur faible présence dans les quartiers périphériques s'explique probablement par le fait que les commerçants sont souvent très impliqués dans les CIL de l'Entre-deux-guerres, comme l'ont montré Thierry Joliveau pour Lyon¹⁰⁶² et Loïc Vadelorge dans le cas de Rouen¹⁰⁶³. Leurs revendications sont cependant particulières car elles se rapportent le plus souvent à des aménagements susceptibles d'avoir un impact sur l'activité économique. Il s'agit alors davantage de dispositifs susceptibles de différencier leur rue pour en renforcer l'attractivité, par exemple par des demandes de mobilier urbain (bancs, éclairage), ou encore des demandes d'intervention publique contre des nuisances pouvant porter atteinte à leur chiffre d'affaires.

¹⁰⁶² T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 236-238.

¹⁰⁶³ L. Vadelorge, *Rouen sous la III^e République*, op. cit., p. 372.

C'est le cas illustré par la Figure 46, avec une demande de retrait de bancs proches de l'entrée Est du pont de la Guillotière par les commerçants riverains en 1935. Comme on peut le voir dans les raisons exprimées dans cette lettre, le but de cette demande est de supprimer les nuisances dues à l'usage de ces bancs par des prostituées. L'avantage que constitue la présence d'un tel mobilier urbain à proximité de commerces est bien compris des commerçants, qui réclament plus souvent leur implantation que leur enlèvement. Cependant, la situation particulière du quartier de la Guillotière autour de la place du Pont, dont la réputation de mauvaise fréquentation est ancienne¹⁰⁶⁴, conduit les commerçants à réclamer leur suppression. Des demandes sont ainsi lancées pour supprimer trois bancs entre 1933 et 1935 par plusieurs comités de commerçants du cours Gambetta, qui se sont divisés en plusieurs portions.



**Annotation
manuscrite en
marge à gauche :**

« Avec mes bonnes amitiés à Monsieur l'Adjoint Ferré pour lui demander de faire enlever ces bancs le plus rapidement possible. Ce sont des spectacles écœurants qui se passent à ces deux endroits. Merci à l'avance »

(H. Collomb, adjoint au maire)

Figure 46 : Lettre des Commerçants du cours Gambetta au maire, 29 juillet 1935 (AML 963 WP 48)

Comme on peut le voir ci-dessus (Figure 46), les commerçants semblent parfaitement au courant des modalités de transmission de leur demande au sein des institutions municipales, puisqu'ils écrivent directement à l'adjoint au maire du 3^e arrondissement. Ce dernier transmet

¹⁰⁶⁴ Azouz Begag, *Lyon, place du Pont : la place des hommes debout*, Lyon, ELAH, 2011.

la demande à l'adjoint Ferré, plus spécialisé sur les questions de voirie, avec une recommandation. Cela explique sans doute le succès de cette demande (les bancs sont rapidement enlevés par le SMV), dans un contexte où l'administration municipale y est plutôt opposée : dans un rapport de février 1933, l'ingénieur du SMV explique que cinq bancs ont déjà été enlevés dans ce quartier en 1933 et pense qu'il n'est « plus possible de supprimer d'autres bancs dans cette promenade, car leur pose a fait l'objet de demandes des CIL »¹⁰⁶⁵. Les commerçants semblent donc avoir gain de cause de manière ponctuelle, dans une opposition contre un usage particulier de la rue.

De manière plus générale, ces revendications et leur traitement permettent d'observer une influence certaine des associations locales, en particulier les riverains et commerçants, sur la mise en politique des problèmes de circulation. Comme on peut le voir pour les cas étudiés, les habitants n'hésitent plus à demander directement des dispositions réglementaires spécifiques, qui ne nécessitent que quelques panneaux à poser, des emplacements à marquer ou un renforcement de la présence policière. La municipalité répond par des arrêtés municipaux spécifiques concernant le stationnement, la multiplication des sens uniques ou des interdictions aux poids-lourds, particulièrement entre le RGC de 1926 et le début des années 1930¹⁰⁶⁶. Cela peut être vu comme une preuve d'efficacité dans la prise de décision municipale, réactive par rapport aux problèmes soulevés. Cependant, cette action réglementaire est aussi la marque d'une impuissance dans les travaux de modernisation de voirie : dans un contexte budgétaire contraint, notamment par le renchérissement de la main-d'œuvre dans les années 1930, seules les petites améliorations sont concrétisées. Ces travaux sont réalisés rapidement en raison de leur faible coût, qui est pris en charge au début des années 1930 par un crédit spécifique voté à la suite du rapport de la commission de circulation de novembre 1931 (voir Annexe 19). Par la suite, un crédit « Exécution de menus travaux » permet d'effectuer ces « petites améliorations » qui coûtent quelques milliers de francs sans faire voter de budget spécifique au Conseil municipal. Cela est valable pour la plupart des aménagements relatifs à la sécurité ou la signalisation, comme les passages cloutés pour piétons ou les panneaux de signalisation réglementaire¹⁰⁶⁷. En revanche, les élargissements de chaussées nécessitent des procédures plus longues en raison des lourds travaux qu'ils impliquent (achat de bâtiments et terrain, rescindement de trottoirs). De plus, ces « petites améliorations » font consensus avec les demandes des usagers, en particulier les riverains, qui sont peu demandeurs de grands travaux générateurs de nuisances et de baisses de chiffre d'affaires pour les commerçants.

L'analyse des revendications des usagers pour l'aménagement d'infrastructures viaires permet donc d'observer une diversification des dispositifs demandés, correspondant à celle de l'action publique en matière d'aménagement viaire. Par ailleurs, l'affirmation des commerçants, par le biais de leur présence dans les CIL ou la constitution de collectifs spécifiques, apparaît décisive pour expliquer les évolutions de certaines revendications vers une volonté de distinction, par des aménagements particuliers, de certaines rues. Cette tendance s'observe également pour les usages des rues, dont certains font de plus en plus l'objet de demandes de dispositifs pour un usage exclusif sur des espaces déterminés.

¹⁰⁶⁵ AML 963 WP 48, Rapport de l'ingénieur principal du SMV sur la question, 29 février 1933.

¹⁰⁶⁶ Voir notamment le dossier AML 1127 WP 55, qui compile une partie de ces nouveaux arrêtés à partir de 1926.

¹⁰⁶⁷ AML 1127 WP 57, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau, 29 mars 1939.

La rue réservée pour des usages particuliers, une tendance croissante

Sous l'influence du paradigme automobile fonctionnaliste diffusé dans l'aménagement des rues dès les années 1930, de nombreux aménagements pour réserver des emplacements spécifiques à certains usages sont envisagés par les pouvoirs publics. L'étude de ces dispositifs par les ingénieurs des services de voirie peut aussi faire suite à des demandes d'usagers, dont certaines s'inscrivent dans cette logique de préservation de certains usages par des espaces séparés, notamment en ce qui concerne les jeux d'enfants sur les places publiques. Cette montée en puissance de réflexions sur la séparation des fonctions s'observe à toutes les échelles et révèle une mutation des imaginaires de la rue, de plus en plus vue comme un espace où chaque usage doit être délimité. Ainsi, les places tendent à perdre leur caractère multifonctionnel, alors que la chaussée et les trottoirs connaissent un mouvement de marquage de territoires réservés aux circulations piétonnes et automobiles.

Cette logique s'observe particulièrement pour les places publiques, dont l'aménagement se voit rigidifié pour des usages déterminés. Certaines places centrales deviennent partiellement dédiées au stationnement, notamment en présence de difficultés sur ce point dans les rues avoisinantes. La plupart des places réaménagées le sont cependant pour en faire des lieux de repos et/ou des espaces verts. Cette orientation s'inscrit en partie dans le contexte national de la loi Cornudet de 1919 sur les PAEE, l'aménagement de parcs et d'espaces verts urbains étant une dimension essentielle de ces plans. Par ailleurs, ils sont vus comme des solutions aux problèmes de nuisances environnementales nouvellement soulevés¹⁰⁶⁸. Même si l'application de ces plans est très partielle, plusieurs places lyonnaises sont remodelées pour accueillir plus d'espaces verts. Tel est le cas de la place Edgar-Quinet, traversée par la rue Bugeaud, dont la chaussée centrale est remplacée par un espace vert en 1924-1925, à la demande des riverains. Cette dernière prend la forme d'une pétition (non conservée) en 1913 qui réclame de remplacer cette chaussée de 22 mètres de large par un square planté d'arbres. L'ingénieur de la Voie publique donne un avis favorable après une semaine de comptages, concluant que cette voie centrale est peu fréquentée et que le coût des modifications à apporter est minime¹⁰⁶⁹. La guerre interrompt ce processus et les travaux ne sont réalisés que dix ans plus tard, en même temps que l'achèvement du pavage de la rue Bugeaud¹⁰⁷⁰.

Comme on peut le voir sur la photographie ci-dessous (Figure 47), le Service des Cultures semble avoir porté une attention particulière à l'aménagement paysager de cette place, dont l'image met en valeur son aspect décoratif par rapport au monument que constitue l'église. Au-delà de l'amélioration de l'hygiène publique associée à ces nouveaux espaces verts, ce type d'aménagement participe aussi d'une normalisation des usages des places pour en écarter les fêtes foraines de quartier (appelées « vogues » à Lyon), qui connaissent leurs derniers soubresauts sur les grandes places de Lyon (dont celle-ci) au cours des années 1900-1910¹⁰⁷¹. La présence de l'église, ainsi que d'un lycée de jeunes filles au sud de la place à partir de 1902 n'est pas étrangère à sa transformation, la conservation des chaussées entourant la place s'expliquant par la faible circulation, qui ne semble pas poser de problème de sécurité.

¹⁰⁶⁸ F. Charvolin et S. Frioux, *Un air familial ?*, op. cit., p. 37.

¹⁰⁶⁹ AML 923 WP 245, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique Guillermain, 8 décembre 1913.

¹⁰⁷⁰ AML 923 WP 245, Rapport sur les améliorations diverses effectuées dans le 6^e arrondissement par le Service de la Voie publique en 1925, sd.

¹⁰⁷¹ Alain Leménorel (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? : rencontres de la rue actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, 1997, p. 369-375.



Figure 47 : Le parc de la place Edgar-Quinet, sd (années 1930-1940), BML CPN 6900000138

Ces choix d'aménagement des places pour des usages particuliers peuvent aussi être faits pour favoriser la fluidité de la circulation et le stationnement, notamment sur les places publiques du centre, qui voient leurs espaces verts et piétonniers réduits au profit d'une extension de la chaussée. Ainsi, les places Le Viste, de la République et des Cordeliers, traversées par la rue de la République, voient leurs emprises monumentales et leurs trottoirs réduits. Cela concerne des changements qui visent à donner plus d'espace à la circulation générale sur des carrefours très fréquentés, à moindre coût pour la municipalité. Le rapport Barboyon de 1931 préconise de rescinder les trottoirs de la place Le Viste « pour permettre le passage des voitures au droit du refuge » mais sans toucher à ce dernier (voir Annexe 19)¹⁰⁷². Les refuges font d'ailleurs l'objet de créations dans ce rapport pour six rues et places, alors que le tramway est en voie de disparition. Ces créations pour sécuriser l'accès aux tramways à ses arrêts les plus fréquentés servent probablement à compenser les rescindements de trottoirs, qui sont indiqués à la suite mais portent sur des portions bien plus étendues. Par ailleurs, un refuge déconnecté du trottoir reste plus facile à modifier ou supprimer qu'un trottoir large, en cas de changement dans la desserte par les transports en commun. L'ampleur de ces réductions de trottoirs n'est pas précisée mais le coût global des refuges et rescindements, qui atteint plus du tiers du programme global de travaux envisagé (240 000 F sur un total de 671 400 F), laisse penser que ce sont des opérations importantes. La plupart de ces mesures de redistribution des emprises entre piétons et circulations sont réalisées dans les cinq ans qui suivent ce rapport. Sur les places considérées comme les plus encombrées, le compromis entre usages n'est pas de mise : ainsi, les mesures de « dégagement de places » déclinées dans ce rapport prévoient de rescinder le jardin de la place des Cordeliers, le monument de la place de la République et d'enlever le monument de la place Tolozan pour l'aménager en garage public¹⁰⁷³. Cette transformation de places en parcs de stationnement dans les années 1930 ne concerne que quelques places situées dans des quartiers centraux aux rues étroites, pour lesquelles les nouveaux emplacements définis sont destinés aux abonnés, source de revenus pour la ville¹⁰⁷⁴.

¹⁰⁷² AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 449-450.

¹⁰⁷³ *Ibid.*

¹⁰⁷⁴ Louis Baldasseroni, « “Rues-garages” et parkings souterrains : la gestion du stationnement à Lyon au XX^e siècle », *Pour Mémoire*, 2019, n° 20, p. 90-103.

Cette fonctionnalisation des places s'observe aussi, dans une moindre mesure, sur quelques places dont la surface est susceptible d'être partagée pour cloisonner des usages jugés incompatibles par les pouvoirs publics. Ainsi, certaines sont utilisées partiellement pour les jeux d'enfants, désormais chassés de la chaussée et des trottoirs. Dans les années 1920-1930, plusieurs micro-conflits conduisent la municipalité à réserver des emplacements spécifiques pour ces jeux, voire à délimiter des espaces différents en fonction des jeux pratiqués. Ainsi, l'ingénieur de la Voie publique Joseph Aubert doit gérer entre 1926 et 1936 des conflits concernant les emplacements réservés aux « jeux d'enfants » et aux « jeux de sport » sur les deux places publiques les plus étendues de la ville, la place Bellecour et la place Morand. Cette dernière fait l'objet en 1928 d'une partition du terre-plein, entre une partie sud « autorisée aux jeux de sports des enfants » et une partie nord « réservée aux tout-petits – jeux de sports interdits ». Ces expressions figurent sur les panneaux implantés pour marquer cette séparation entre deux types de loisirs enfantins. Ce dispositif doit régler un conflit d'usage entre les enfants « qui [se] promènent à bicyclette à des allures souvent très vives » en provoquant des accidents avec ceux qui jouent plus calmement¹⁰⁷⁵. La formulation de ce problème et sa résolution matérielle montrent que les ingénieurs du SMV tendent à considérer ces micro-conflits entre jeux d'enfants avec les mêmes clés de lecture que les conflits entre piétons et autos dans les rues ordinaires : le différentiel de vitesse et l'inégalité face à la machine (ici, un vélo ou une trottinette) justifieraient une partition des espaces pour protéger les usagers les plus vulnérables. Cette dernière est encore plus marquée sur la place Bellecour, avec la délimitation d'un emplacement pour les « jeux de sport » par des « pavés échelonnés de distance en distance », soulignée par des plaques avec flèches indicatrices posées sur des candélabres¹⁰⁷⁶. Cette culture fonctionnaliste de la voirie, souvent vue par les historiens de la mobilité comme un outil de « mise en ordre de la circulation » au service de l'automobile¹⁰⁷⁷, est en fait à considérer comme applicable à tous les usages de la rue, lorsque des enjeux de sécurité sont mobilisés.

Le fait que ces affaires soient prises en main par les ingénieurs de la Voie publique et que le rapport soit établi par l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau montre le sérieux avec lequel ces questions de sécurité des enfants sur les places sont considérées, malgré l'absence de dénombrement des accidents. Cela fait suite à des plaintes d'usagers par rapport à l'insécurité de la place Bellecour pour les enfants, avec une enquête de police au cours de laquelle le commissaire suggère des emplacements réservés¹⁰⁷⁸. L'analyse du dossier concernant cette affaire montre que la délimitation de ces espaces ne résout pas le problème, puisque cette question revient dans les mêmes termes en 1931 et 1936. Le chef du bureau chargé des relations avec la police suggère ainsi en 1936 de rappeler cette interdiction et d'étendre à « tous les squares et jardins publics » l'interdiction de l'usage de bicyclettes ou autres véhicules mécaniques, constatant avec amertume : « il n'y a plus de lieu de repos »¹⁰⁷⁹. Ces conflits autour des jeux d'enfants restent limités à deux vastes places aménagées pour cela. Dans ce domaine, la municipalité semble surtout préoccupée par des questions de sécurité, se contentant de veiller à ce que les enfants de chaque quartier disposent d'espaces de jeux hors de la rue, sur les places publiques. Cette quasi absence des jeux d'enfants dans les enjeux d'aménagements des rues entre les années 1920 et 1950 s'observe par exemple pour le boulevard des États-Unis. En 1948, alors que le CIL réclame l'aménagement d'un square pour enfants sur le boulevard, la réponse municipale pour justifier un refus s'appuie sur le fait que « le quartier des États-Unis ne manque

¹⁰⁷⁵ AML 1127 WP 60, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique Aubert, 14 juin 1928.

¹⁰⁷⁶ AML 1127 WP 60, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau au maire Herriot, 9 octobre 1926.

¹⁰⁷⁷ M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit., p. 64-72.

¹⁰⁷⁸ AML 1127 WP 60, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique Aubert, 21 juin 1926.

¹⁰⁷⁹ AML 1127 WP 60, Rapport du chef du 7^e Bureau Huvex-Combaz, 30 mars 1936.

pas d'emplacements où les enfants peuvent jouer en toute tranquillité »¹⁰⁸⁰, ignorant les enjeux d'embellissement qui sont aussi mobilisés par le CIL pour cette voie manquant d'espaces verts (voir Annexe 21 et Annexe 22). Cette question des jeux d'enfants écartés de la rue fait écho à des conflits décrits dans d'autres villes, comme Peter Baldwin pour Hartford (Connecticut). Il observe une dynamique d'aménagement d'aires de jeux pour enfants avec des principes de ségrégation spatiale des activités, dans la continuité des aménagements de parcs et de protection des enfants des dangers de la rue, en cours depuis les années 1890¹⁰⁸¹.

Cette rigidification d'espaces publics par leurs infrastructures semble toucher davantage les places que les rues dans les années 1920 à 1950. Leur aménagement est considéré comme accessoire par les services de voirie, notamment pour les espaces centraux des places peu concernés par les questions de circulation. Ces derniers relèvent du Service des Cultures, alors que les parties dédiées à la circulation restent du domaine du SMV. La municipalité lyonnaise focalise son attention sur deux usages dominants dans la rue : la circulation générale et celle des piétons. Le partage de la rue concernant ces deux usages est de plus en plus strictement règlementé entre les années 1920 et 1940. Si le RGC de 1926 ne recommande que sous forme de « conseils » aux piétons de ne circuler que sur les trottoirs et de ne pas stationner sur les chaussées (article 30), sa version modifiée de 1946 pose clairement les limites dès son article 2 : « les chaussées des voies publiques sont réservées aux véhicules, les trottoirs sont réservés aux piétons ». Les articles 3 à 7 précisent l'attitude attendue des piétons, en insistant sur l'attention qu'ils doivent porter à la circulation générale ainsi qu'aux consignes données par les agents et les infrastructures délimitant les espaces qui leur sont dédiés, dans des termes couramment utilisés pour préciser les usages des véhicules : « il est interdit aux piétons de circuler ou de stationner sans nécessité sur la chaussée et d'y constituer un obstacle à la circulation » (article 3)¹⁰⁸². Cette assimilation des piétons à des entités circulantes se retrouve dans les infrastructures pensées par le SMV pour ordonner leur traversée : l'installation de plots pour « canaliser la circulation des piétons et assurer leur sécurité » à tous les carrefours importants est envisagée à l'échelle de la ville dès 1931, après quelques essais¹⁰⁸³. Dans un premier temps, ces plots ne concernent, pour des raisons de coût, que 15 carrefours, dont les quatre croisements les plus encombrés de la rue de la République¹⁰⁸⁴. Leur bilan semble négatif, par manque de respect des automobilistes et surtout des piétons, qui empruntent encore librement la chaussée¹⁰⁸⁵. Cette tendance à séparer les usages au lieu de les mélanger se voit aussi avec le déclin de la coexistence de différents usages circulatoires sur un même espace : les trottoirs cyclables déclinent au profit des pistes cyclables qui sont clairement séparées des espaces piétonniers, par une rangée d'arbres sur les quais du Rhône et de la Saône, par exemple.

Dans ces rues de plus en plus règlementées, les usages autres que la circulation automobile ou piétonne tendent à être écartés, comme les marchands ambulants ou ignorés, comme les vélos. Ce mouvement de marquage de l'espace est sélectif et discontinu, comme le montre l'exemple des espaces réservés à la circulation des cycles. Dans les années 1900-1910, le Touring-Club de France obtient l'établissement de pistes cyclables sur les quais du Rhône et de trottoirs cyclables sur plusieurs grands axes de la ville car il participe majoritairement à leur

¹⁰⁸⁰ Archives du CIL États-Unis (non classées), Rapport de l'adjoint du 7^e arrondissement Thouin sur les revendications du CIL, 30 août 1948.

¹⁰⁸¹ Peter C. Baldwin, *Domesticating the street: the reform of public space in Hartford, 1850-1930*, Columbus, OH, Ohio State University Press, 1999, p. 166-176.

¹⁰⁸² AML, 1 C 301942, Règlement général de la Circulation, 1946.

¹⁰⁸³ AML 1127 WP 54, Rapport de l'ingénieur en chef Chalumeau, 8 janvier 1931.

¹⁰⁸⁴ AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 448.

¹⁰⁸⁵ AML, BMO, P.V. du Conseil municipal du 17 octobre 1932. Ce phénomène s'observe aussi dans les villes américaines. Voir par exemple P.D. Norton, *Fighting traffic*, op. cit., p. 66-67.

financement. Cette action se retrouve au Royaume-Uni avec des clubs comme le Scottish Cyclists' Union, qui financent des pistes et panneaux de signalisation des années 1880 aux années 1920, avant de décliner face aux lobbies automobiles¹⁰⁸⁶. À partir des années 1910-1920, le TCF décline par manque de subsides¹⁰⁸⁷ et aucun collectif local d'usagers de la bicyclette n'émerge de manière pérenne avant les années 1970 pour défendre ces dispositifs à Lyon. Dès lors, la bicyclette apparaît comme la grande perdante des aménagements viaires des années 1920 à 1950 car elle perd la majorité de ses espaces réservés.

Les aménagements cyclables ne constituent pas une priorité politique, à Lyon comme dans d'autres grandes villes à cette époque¹⁰⁸⁸ : aucun crédit n'est inscrit pour le vélo dans les budgets de travaux de modernisation de voirie. Le Touring-Club de France, dont le délégué M. Chapuis milite au sein de la Chambre d'Industrie touristique pour une extension des pistes entre 1921 et 1929, n'obtient pas gain de cause¹⁰⁸⁹. Aucune opposition formelle n'est exprimée par rapport à ces aménagements, ajournés pour des raisons budgétaires : la circulation des vélos n'est pas vue comme une pratique à encourager par des aménagements, ni comme un problème de sécurité majeur¹⁰⁹⁰. La question de la création de nouveaux espaces réservés pour les vélos ne revient sur l'agenda politique qu'en 1942, dans un contexte de guerre où la circulation automobile est très réduite et où la bicyclette connaît un regain. La municipalité projette un plan d'aménagement d'itinéraires cyclables consistant à créer des pistes sur des voies déjà goudronnées, en « limitant le plus possible l'emploi des trottoirs » pour des raisons de sécurité¹⁰⁹¹. Ce plan tombe dans l'oubli après-guerre sans avoir connu de commencement de réalisation, les pouvoirs publics maintenant simplement en état d'usage les pistes et trottoirs cyclables existants. Comme l'indique le Règlement général de la Circulation de 1946, seules sept voies sont munies de trottoirs cyclables, dont trois (les quais de la rive droite du Rhône et de la Saône, ainsi que le cours Albert-Thomas) sont des itinéraires continus¹⁰⁹². Le déclin des aménagements discontinus est rapide, avec la disparition de trottoirs cyclables à la demande des riverains, par exemple sur l'avenue Berthelot en 1953¹⁰⁹³, où les vélos sont priés de circuler sur la chaussée sans espace réservé. Seuls les trottoirs cyclables des quais, larges et séparés des promenades piétonnes par des rangées d'arbres, subsistent après les années 1950. La bicyclette semble dès lors considérée comme un mode devant circuler sur la chaussée, à séparer des piétons mais pas des automobiles.

Les problèmes de circulation mis à l'agenda politique se sont donc diversifiés à partir des années 1920, sans pour autant engendrer de nouveaux travaux de modernisation de voirie. Les nouveaux problèmes posés par le développement des moyens de transport modernes sont toujours traités en priorité par des règlements, moins coûteux en termes d'infrastructures et rapides à mettre en place pour satisfaire les usagers. La prise en charge par des aménagements s'avère plus complexe et marquée par une sélection des modes de transport et des usages : les moyens de transport automobiles sont privilégiés dans les aménagements, en veillant à ménager les riverains et commerçants. Ce souci des usagers, qui semble propre aux services municipaux par rapport aux autres services de voirie, se traduit dans des mutations des institutions chargées de préparer la prise de décision, avec le gouvernement par commissions.

¹⁰⁸⁶ Nicholas Oddy, « This Hill Is Dangerous », *Technology and Culture*, 2015, vol. 56, n° 2, p. 335-369.

¹⁰⁸⁷ G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, t.1, 1900-1951*, op. cit., p. 91.

¹⁰⁸⁸ Frédéric Hérin, *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, p. 54-57.

¹⁰⁸⁹ AML 797 WP 52, P.V. de la Chambre d'Industrie touristique, 1921-1932.

¹⁰⁹⁰ ADR 2047 W 8, Rapport sur la réunion d'étude sur la circulation des cycles, 10 octobre 1938.

¹⁰⁹¹ AML 968 WP 31, Rapport du directeur général des travaux sur les itinéraires cyclistes, 4 février 1942.

¹⁰⁹² AML 1 C 301942, Règlement général de la Circulation, 1946, p. 9-10.

¹⁰⁹³ AML 969 WP 119, Lettre du CIL-Bachut au maire de Lyon, 30 novembre 1953.

2. Un premier âge de la concertation pour aménager la rue ?

Face à la conflictualité croissante en matière de circulation urbaine, les pouvoirs publics ouvrent davantage la prise de décision à des acteurs extérieurs aux administrations et aux services techniques. Cela s'opère au moyen du gouvernement par commissions, pratique ancienne à Lyon et ailleurs¹⁰⁹⁴. En matière de circulation et d'aménagement d'infrastructures viaires, l'histoire des commissions municipales et préfectorales est marquée par un double mouvement de diversification et d'institutionnalisation, qui aboutit à un foisonnement de propositions entre les années 1920 et 1950. L'étude de plusieurs rues concernées permet d'interroger les traductions concrètes de ces débats dans des aménagements, qui restent marqués par l'importance des services de voirie dans les choix techniques et des problématiques locales dans l'établissement des programmes de travaux. Cependant, ces changements dans la gouvernance ne permettent pas d'éviter la montée en puissance des conflits d'usage, dont certains mettent directement en cause la pertinence de l'action publique. L'étude de ces conflits et de leurs enjeux territoriaux montre qu'ils ont des répercussions importantes du point de vue des processus de décision concernant les aménagements viaires. Ceux-ci sont revus pour intégrer davantage les usagers, mais de manière sélective selon les acteurs et les territoires concernés : le contexte socio-technique propre à chaque rue joue un rôle important dans la prise en compte des usagers par les pouvoirs publics.

2.1. Des commissions aux associations d'usagers : une arène politique recomposée

Les années 1920-1950 semblent être celles du foisonnement des commissions, instruments d'aide à la décision qui se généralisent dans les pratiques de gouvernement municipal des villes européennes¹⁰⁹⁵. En ce qui concerne la circulation, on peut observer une multiplication des commissions dédiées à des problématiques ou des territoires spécifiques, en même temps qu'une institutionnalisation de la Commission municipale de Circulation (CMC) et une diversification des représentants d'usagers qui y sont admis, comme l'a relevé Sébastien Gardon dans sa thèse¹⁰⁹⁶. Cette apparente recomposition des processus de décision concernant l'aménagement des rues mérite d'être nuancée en ce qui concerne les réalisations concrètes, qui reposent toujours sur les services de voirie et reflètent leurs cloisonnements administratifs et disciplinaires. D'autre part, les débats sur des aménagements de voirie ont aussi lieu dans d'autres commissions comme la Commission départementale des Sites, où des ingénieurs des services de voirie siègent et mobilisent souvent un argumentaire technique pour affirmer leur légitimité au détriment des demandes des usagers.

¹⁰⁹⁴ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 27.

¹⁰⁹⁵ Patrick Le Galès, « L'action publique saisie par ses instruments » in Pierre Lascombes et Patrick Le Galès (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004, p. 20-24.

¹⁰⁹⁶ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit.

Les commissions de circulation, vers un renouveau de l'action publique sur la rue ?

En matière de circulation, le recours à des commissions pour aménager les rues et en régler les usages n'est pas un phénomène nouveau dans les années 1920. De nombreuses villes en usent depuis la fin du XIX^e siècle¹⁰⁹⁷, dont Lyon qui forme sa première commission municipale de circulation en 1912. Cette commission est d'abord mise en place de manière temporaire pour réfléchir à des règlements de circulation applicables à toute la ville en 1912, 1919, 1925 et 1929. Par la suite, à partir de 1931 et surtout après 1945, elle devient permanente, consacrant l'importance durable des questions de circulation. L'examen des archives de cette commission et des sujets traités reflète des hésitations de la municipalité sur le rôle de cette institution et la place des usagers qui en font partie, entre les années 1930 et 1950. En parallèle se développe une commission de circulation préfectorale, qui officie de manière irrégulière entre 1929 et 1935, ainsi que des sous-commissions ponctuelles dédiées à un problème ou un territoire particulier. Ce foisonnement d'institutions de débats renvoie l'image de pouvoirs publics à l'écoute des usagers, mais cela reste à nuancer : si l'éventail des questions abordées et le nombre de participants à ces commissions augmentent entre les années 1930 et 1950, les ingénieurs des services de voirie et les représentants des « mondes automobiles » dominent nettement les discussions. Cela influence l'aménagement des rues, dans la mesure où les questions d'infrastructures viaires occupent l'essentiel des débats à partir des années 1930.

Une première évolution majeure de ces commissions résiderait dans l'adoption d'une vision transversale des problèmes de circulation et de leurs solutions, qui dépasse les contraintes des règlements et les divisions entre services¹⁰⁹⁸. Cela s'opère en parallèle de l'institutionnalisation de la CMC. Conçue au départ comme un espace de dialogue sur des projets de règlements municipaux potentiellement conflictuels, l'aménagement des rues devient rapidement sa spécialité. L'efficacité des premières commissions temporaires en 1912 et 1919 explique probablement que ce principe soit reconduit par la mairie et en parallèle par la préfecture de police durant les années 1920-1930 avec une Commission préfectorale de Circulation. Cette dernière semble davantage se rapporter à des questions de réglementation et de maintien de l'ordre, la police municipale étant alors toujours sous l'autorité du préfet. Cette commission préfectorale semble d'abord être instituée pour assurer la continuité des discussions sur la circulation, avant que la CMC ne devienne permanente : ainsi, sa création en 1930 (voir Figure 48 ci-dessous) s'intercale entre une reprise ponctuelle de la CMC en 1929 et son institutionnalisation à partir de 1931. Cela est visible par les représentants qu'elle réunit, que l'on retrouve dans toutes les commissions sur la circulation au cours des années 1930.

Le but de ces commissions est de regrouper les administrations et les différents services de voirie (dont les trois ingénieurs en chef sont réunis) afin de dialoguer pour un aménagement des rues lyonnaises, ainsi que des représentants de différents collectifs et le président de la compagnie des transports en commun OTL. Ces collectifs d'usagers, l'Automobile-Club du Rhône (ACR) et l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole (AICA) sont des organismes bien connus des pouvoirs publics et sont les principaux porteurs des mesures étudiées. Aucun autre représentant d'usagers n'y est associé car les travaux de cette commission ne sont pas publics et les collectifs de commerçants ou de riverains ne demandent pas à y entrer : leur caractère localisé et le fait que leurs revendications soient portées par l'intermédiaire des

¹⁰⁹⁷ Comme la municipalité de Lorient, étudiée par Dominique Lorrain, in P. Lascoumes et P. Le Galès (dir.), *Gouverner par les instruments*, op. cit., p. 163-195.

¹⁰⁹⁸ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 27-28.

adjoints d'arrondissement expliquent probablement cela. La continuité avec les commissions précédentes établies pour réfléchir sur les règlements s'observe à travers les propositions de l'ACR et l'AICA en 1929-1930, qui sont issues de propositions déjà examinées en 1925 (voir Annexe 17). Leur retour dans le débat s'explique par l'insatisfaction de ces deux associations, qui estiment que leur avis n'a pas été pris en compte dans le règlement de 1926, notamment sur les questions de stationnement¹⁰⁹⁹. Cela explique peut-être que l'ACR présente ses propositions en mettant en avant une réflexion conjointe avec le commandant du Corps urbain des Gardiens de la Paix Révillet (Figure 48). La désignation du président de l'ACR Amédée Bonnet comme rapporteur de cette sous-commission d'étude montre la forte influence de cette association automobile. *A contrario*, le président de la compagnie OTL se contente de répondre point par point aux attaques contre les tramways et aux suggestions d'aménagements de l'AICA¹¹⁰⁰, sans émettre de proposition nouvelle. Cette commission semble donc surtout s'intéresser à la gestion de la circulation automobile, à l'exclusion des autres usages de la rue.

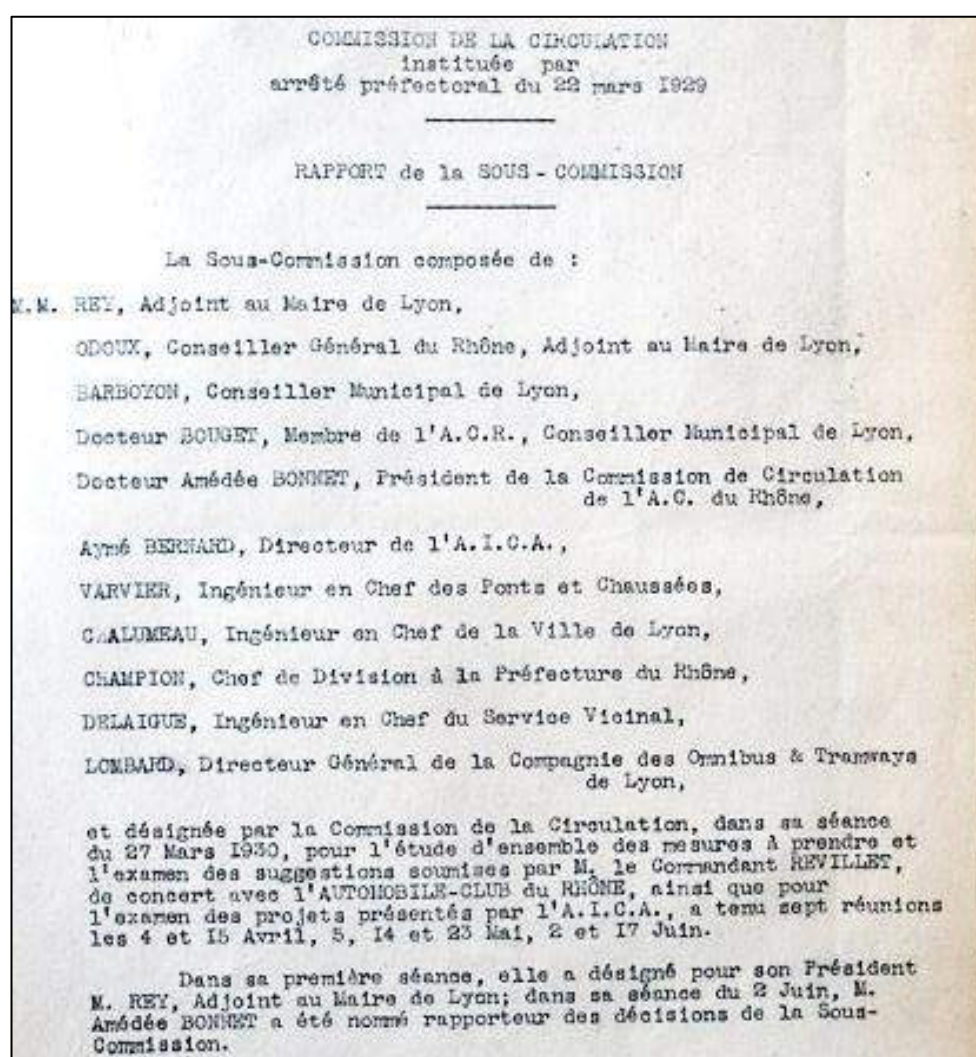


Figure 48 : Rapport de la sous-commission de la Commission préfectorale de la Circulation, 2 juin 1930 (AML 93 II 267)

Par la suite, l'inflexion de ces commissions vers l'étude d'aménagements se voit à la CMC dès 1931, avec l'examen d'un rapport intitulé « Mesures à prendre en vue d'améliorer la

¹⁰⁹⁹ *Ibid.*, p. 157 et suiv.

¹¹⁰⁰ AML 75 II 1, Observations en réponse au rapport de l'AICA, avril 1930.

circulation », dit « rapport Barboyon », du nom du conseiller municipal qui le présente (voir Annexe 19). Il reprend la plupart des dispositions discutées en 1930 à la Commission préfectorale illustrée ci-dessus. Cela s'explique probablement par le fait qu'on y retrouve les conseillers municipaux Barboyon, Bouget et Rey, trois des huit rédacteurs de ce texte, ainsi que tous ceux qui sont mentionnés sur la Figure 48. Ce nouveau rapport, soumis au Conseil municipal de Lyon le 7 novembre 1931, fait un pas supplémentaire vers la concrétisation des aménagements préconisés, désormais dotés d'un ordre de priorité et d'un budget dédié, à investir sur deux ans¹¹⁰¹. Un tournant dans les préoccupations de la CMC s'observe effectivement au cours des années 1930, avec une place croissante des aménagements de voirie par rapport aux questions règlementaires, qui se voit dans les comptes-rendus de réunion de cette commission, conservés aux Archives municipales de Lyon. Si le rapport Barboyon de 1931 présente un certain équilibre entre les questions de réglementation (vitesse, sens uniques) et d'aménagement (rescindements de trottoirs, implantation de plots pour piétons ou de panneaux de signalisation), les séances suivantes montrent la prépondérance des discussions sur des aménagements destinés à la circulation automobile. Par exemple, lors de la séance du 16 février 1938, seules deux affaires sur onze concernent des aspects règlementaires dont une seule à l'échelle de la ville (un projet d'arrêté pour modifier les vitesses autorisées des automobiles). Le SMV paraît effacé, ne soumettant qu'une seule proposition lors de cette séance : un plan de balisage lumineux des grands itinéraires demandé par Herriot à Chalumeau en février 1936. La CMC laisse par contre une grande place aux propositions de l'ACR (qui en soumet trois) et à des membres extérieurs aux services de voirie comme le commandant des pompiers (deux propositions) ou des conseillers municipaux investis dans les questions de circulation (comme Alexandre Charbin, ancien adjoint à la circulation devenu adjoint du 2^e arrondissement, avec deux propositions)¹¹⁰². Cette répartition des propositions, qui s'observe pour la plupart des séances de la CMC entre 1934 et 1942 et entre 1945 et le début des années 1950¹¹⁰³, masque le rôle toujours important du SMV dans les aménagements de voirie.

Ainsi, les solutions techniques préconisées par le rapport Barboyon restent fondées sur des constatations de terrain faites par les techniciens des services de voirie. C'est le cas des dispositifs d'accompagnement des mesures règlementaires sur la circulation et le stationnement, mis en première position dans « l'ordre d'urgence » établi dans ce rapport : la suppression et la création de sens uniques et la modification des règles de stationnement dans certaines rues entraînent l'obligation de poser des plaques indicatrices, dans des rues déterminées par la commission de la circulation. Le rôle de la CMC apparaît ici limité au choix des implantations de ces dispositifs légers, pour lesquels ce sont souvent les membres extérieurs à l'administration municipale qui en proposent les lieux.

Par contre, l'administration municipale reprend la main sur les dispositifs plus lourds préconisés ensuite, comme les refuges et rescindements de trottoirs, l'installation de feux clignotants, de bordures lumineuses et de plots de signalisation pour piétons. Pour ces trois types d'infrastructures nouvelles, le rapport ne mentionne que les propositions de l'administration municipale, sauf pour le programme d'installation de feux clignotants qui est d'abord discuté en commission municipale et sous-commission préfectorale. Cela est justifié par la volonté municipale de limiter à quelques carrefours ces implantations pour des raisons de coût et par le fait que le SMV n'est pas spécialiste des feux : la question est confiée à sa branche Électromécanique (chargée de l'éclairage urbain) plutôt qu'à celle de la Voie

¹¹⁰¹ AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 446-450.

¹¹⁰² AML 1127 WP 54, Compte-rendu de la CMC du 16 février 1938.

¹¹⁰³ Voir les dossiers AML 1127 WP 54 et 1147 WP 1, P.V. de la CMC 1925-1942 et 1945-1953.

publique¹¹⁰⁴. Le programme de travaux voté par le Conseil municipal à l'issue de ce rapport apparaît donc largement guidé par l'administration, c'est-à-dire le SMV.

L'examen des questions débattues à la CMC révèle l'absence des travaux habituels d'équipement des rues effectués par le SMV, qui les poursuit sans les mettre en débat, conservant ses prérogatives. Cela se voit dès le rapport Barboyon de 1931, qui débute par un résumé des « mesures que l'opinion publique croit les meilleures » pour en discuter la pertinence. Il s'agit d'un effet de rhétorique amenant à écarter les solutions les plus simples du point de vue technique mais les plus coûteuses et les plus socialement risquées : « réduire la circulation automobile », « modifier les voies publiques » (c'est-à-dire les élargir considérablement, dans l'esprit des auteurs) ou encore « supprimer les véhicules fixes » (vocable qualifiant les tramways). De même, le rapport n'évoque que rapidement la question des aménagements pour le stationnement, alors conflictuelle : il se contente de généralités sur le stationnement automobile et de propositions sur le stationnement unilatéral alterné dans les rues peu larges¹¹⁰⁵. Il n'est pas non plus question du rôle des revêtements de chaussée dans la commodité de la circulation ou de la pertinence de rescindements de trottoirs sur de grands axes, le SMV restant souverain en la matière. Les seuls aménagements concernant directement le SMV à être mis en débat à la CMC sont ceux qui s'inscrivent dans des dispositifs particuliers qui combinent des aménagements avec une réglementation spécifique et ceux qui s'inscrivent hors des programmes de travaux municipaux. Dans le premier cas, il s'agit par exemple du « dégagement des places centrales » (au nombre de quatre), pour lequel la commission se contente de donner un ordre d'urgence et un avis rapide sur ces projets conçus par le SMV. Cela contribue à une forme d'occultation des questions d'aménagements de grande ampleur (élargissement ou création de voies) au sein de la CMC, probablement à cause du contexte de refonte en cours du PAEE municipal, pour lequel les ingénieurs du SMV sont à la manœuvre.

Le SMV garde donc sa prépondérance sur les travaux d'infrastructures, tout en étendant son expertise à la gestion de la circulation. Cela reste le cas après 1945, même si l'explosion de la circulation automobile multiplie le nombre d'affaires à traiter dans ces domaines et menace l'efficacité du service. Le SMV fait alors part de son « embouteillage par le nombre croissant d'affaires de circulation », par la voix de son directeur M. Matthey : en 1959, il déplore que le service instruisse un grand nombre de problèmes de circulation « au détriment de son activité principale, la voirie » et rappelle qu'à Paris, « le SMV n'intervient que pour exécution sur la voie publique » alors que le service lyonnais fait aussi des rapports préparatoires à certains débats¹¹⁰⁶. Cette demande est probablement motivée par le fait que l'effectif du SMV est plutôt faible en personnel d'encadrement : il ne compte que 22 cadres pour près d'un millier d'employés en 1952, effectifs qui restent stables durant les années 1950¹¹⁰⁷.

Par ailleurs, l'orientation en faveur de l'automobile de la CMC entre les années 1930 et 1950 est perceptible à travers le traitement des questions relatives aux tramways : celles-ci sont minoritaires et évoquent en priorité les modalités de réduction de ces circulations, plus que des aménagements pour les faciliter. Ainsi, le projet de mise en souterrain des lignes de tramways sur la Presqu'île, conçu par la compagnie OTL en 1931 pour améliorer la circulation générale, est rapidement écarté car il « ne présente pas un caractère d'urgence » selon le rapport Barboyon, qui suit les recommandations du SMV, consulté avant la soumission du projet à la CMC¹¹⁰⁸. Par la suite, la question des tramways est essentiellement abordée à la CMC avec des

¹¹⁰⁴ Voir par exemple AML 1127 WP 54, P.V. de la CMC du 20 décembre 1935.

¹¹⁰⁵ AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 446-450.

¹¹⁰⁶ AML 1094 WP 1, Rapport du directeur du SMV au maire, 27 octobre 1959.

¹¹⁰⁷ AML 890 WP 2, Statistiques des effectifs du SMV au 1^{er} septembre 1952, 1956 et 1958.

¹¹⁰⁸ AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 446-450.

propositions de déplacements ou suppression d'arrêts pour améliorer la circulation générale (un plan est conçu pour cela par le SMV et proposé en 1938)¹¹⁰⁹, à nouveau étudiées lors des rares séances de la CMC qui se tiennent pendant la période d'Occupation. Les débats sur la circulation automobile sont stoppés en même temps que celle-ci, mais les réflexions sur l'abandon du réseau de tramways se poursuivent avec des propositions de refonte des arrêts et de réduction des services en 1942, pensées pour le contexte de guerre et pour l'après-guerre¹¹¹⁰.

Après 1945, la CMC reste le seul organe de consultation sur les questions de circulation à Lyon et la prépondérance des discussions sur l'automobile s'accroît. Cela est en partie dû à la place importante prise par l'ACR, due au fait qu'elle est à l'origine de la relance de la CMC, par une demande faite au maire Édouard Herriot dès son retour en 1945. Elle s'impose comme le représentant des milieux automobiles lyonnais (industriels, négociants et présidents de chambres syndicales concernées sont pour la plupart membres de l'ACR¹¹¹¹), notamment après que les représentants des garagistes et transporteurs aient été refusés pour éviter une inflation du nombre de membres. Elle connaît alors un double mouvement d'élargissement des représentants qui y siègent et de fragmentation des questions débattues. C'est d'ailleurs le principal reproche qui est fait à la CMC à partir des années 1950 : elle atteint une trentaine de membres par la présence de représentants d'utilisateurs de plus en plus divers (transporteurs, assureurs, policiers, Syndicat d'Initiative). Cependant, on peut relever qu'elle ne comporte que peu de représentants d'utilisateurs non liés à la circulation automobile. Les cyclistes en sont quasiment absents avant les années 1980, malgré la présence de plusieurs collectifs à Lyon dans les années 1900 et 1930, les piétons n'y sont pas représentés avant les années 1960 (l'association Les Droits du Piéton voit son antenne lyonnaise créée en 1959). Ce nombre grandissant de représentants d'utilisateurs apparaît, selon l'adjoint à la circulation Mercier en 1961, préjudiciable à son efficacité. Il est alors décidé de diviser le travail de cette commission en sous-commissions thématiques (comme le bruit ou les parcs de stationnement) et géographiques (comme les quartiers de Vaise ou de la Presqu'île), dont les réunions s'avèrent moins régulières et la présence moins durable¹¹¹². Cela permet d'intégrer des représentants de commerçants (comme ceux de la rue de la République dans la sous-commission Presqu'île), mais les collectifs d'habitants n'y participent pas et la majorité des membres hors pouvoirs publics appartiennent aux milieux automobiles jusqu'aux années 1960¹¹¹³.

Les commissions de circulation deviennent donc à partir de la fin des années 1920 les principaux lieux de débat et de décision en matière d'aménagement d'infrastructures viaires. Les membres extérieurs invités à s'exprimer appartiennent majoritairement aux milieux automobiles et économiques locaux, d'où une orientation des propositions vers de petits aménagements destinés à favoriser la circulation rapide sans remettre en cause la prépondérance du SMV. L'absence d'acteurs intéressés par l'aménagement des rues mais pas directement par la circulation s'explique en partie par une volonté implicite de la part des pouvoirs publics de circonscrire les revendications dans des institutions qui ont peu de pouvoir sur l'aménagement des rues, comme des commissions relevant d'autres domaines.

¹¹⁰⁹ AML 47 WP 9, Rapport de l'ingénieur Chalumeau sur les observations de la compagnie OTL sur la modification des arrêts de tramways, 7 juillet 1939.

¹¹¹⁰ AML 963 WP 73, P.V. de la CMC du 13 mars 1942.

¹¹¹¹ Sébastien Gardon, « De la pratique automobile et touristique à l'action publique. Les automobiles-clubs au cœur des politiques municipales », in Stéphane Cadiou (ed.), *Gouverner sous pression ? La participation des groupes d'intérêt aux affaires territoriales*, Issy-les-Moulineaux, LGDJ, 2016, p. 171-185.

¹¹¹² AML 1094 WP 1, Rapport de l'adjoint Mercier au maire de Lyon, 7 mars 1961.

¹¹¹³ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 28.

Un processus de décision pour canaliser les acteurs extérieurs ?

Ce gouvernement par commissions qui guide l'action publique sur la rue s'observe aussi pour les usages non circulatoires, dans une moindre mesure car les commissions autres que la CMC ont peu d'influence sur les aménagements viaires. Leur développement permet cependant à de nouveaux représentants d'usagers de s'exprimer et à de nouvelles questions d'émerger dans le débat public, comme la protection des paysages ou la patrimonialisation¹¹¹⁴. Cela se fait par exemple à travers la Commission départementale des Sites, née en 1906, dont la présence dans le paysage institutionnel de l'aménagement lyonnais s'avère durable et qui se préoccupe de certains sites urbains à partir des années 1930. Par ailleurs, les associations de quartier sont de plus en plus prises en compte par la municipalité, qui les considère comme des représentants légitimes des riverains¹¹¹⁵. Outre les traditionnels jeux de pouvoirs financiers entre les services municipaux et ceux des Ponts-et-Chaussées dont les tensions culminent dans les années 1930 (voir Chapitre 4), l'émergence des questions de protection du paysage et du patrimoine diversifie l'arène des débats locaux, sans pour autant bouleverser les pratiques d'aménagement. Cela s'explique par le fait que ces nouvelles demandes restent soumises au filtre des ingénieurs des services de voirie, présents dans toutes ces commissions, qui maintiennent un cloisonnement entre les modalités d'intervention et de débat sur la voirie.

Tout d'abord, le gouvernement par commissions ne permet pas d'intégrer les doléances des riverains sur les aménagements viaires, car ces derniers ne sont pas invités à s'exprimer directement et n'apparaissent que rarement derrière les demandes portées par les membres de la CMC ou d'autres commissions. La prise en compte des demandes de riverains se fait toujours par l'intermédiaire d'un adjoint d'arrondissement qui transmet leurs pétitions au Conseil municipal ou aux services techniques¹¹¹⁶. Peu de demandes de CIL parviennent ainsi directement à la CMC car la plupart sont traitées au sein de l'administration municipale, à travers le double filtre des adjoints et des services techniques. C'est le cas de la montée de Choulans, dont la suppression du sens unique dans sa partie basse est au premier rang dans l'ordre du jour de la CMC du 20 juin 1936. Le dossier est porté par Chalumeau, qui propose la suppression du sens unique (compétence municipale) sur cette portion de route nationale qui vient de faire l'objet de travaux d'élargissement de la chaussée par le SOPC. Dans son argumentation, il présente sa proposition comme allant de soi au vu des changements de largeur, sans citer « les nombreuses protestations d'usagers » qui sont parvenues au SOPC (mais non conservées)¹¹¹⁷. Dans les années 1930, dont les procès-verbaux sont les mieux conservés, la majorité des propositions émane de l'ingénieur Chalumeau, l'adjoint à la circulation M. Petit présidant la séance et introduisant les propositions, alors que les adjoints spécialisés que sont M. Ferré (adjoint à la voirie) et M. Charbin (ancien adjoint à la circulation) apparaissent les plus actifs dans les discussions¹¹¹⁸. Ce traitement de dossiers d'aménagements locaux contribue donc au renforcement du rôle des adjoints par secteurs d'activité au détriment de ceux

¹¹¹⁴ Philippe Poirrier et Loïc Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, Paris, La Documentation française, 2003, p. 171-198.

¹¹¹⁵ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 229-232.

¹¹¹⁶ *Ibid.*, p. 97.

¹¹¹⁷ Voir par exemple ADR 2047 W 7, Réponse de l'ingénieur en chef du SOPC Thiollière au conseiller municipal Robert, 2 mars 1936.

¹¹¹⁸ Voir par exemple, dans AML 1127 WP 54, les P.V. de la séance de la CMC du 20 juin et 3 décembre 1936.

d'arrondissement, changement politique voulu par Édouard Herriot pour amoindrir le rôle des jeux de pouvoir locaux dans l'action publique¹¹¹⁹.

Par contre, les évolutions dans les processus de décision municipaux semblent conduire à une meilleure prise en compte des revendications de ces comités par les services techniques. Cela est dû à l'inscription durable des CIL comme partenaires de la municipalité. Thierry Joliveau recense ainsi une vingtaine de comités de quartier actifs à Lyon dans les années 1920, nombre stable jusqu'aux années 1960¹¹²⁰. Parmi ces collectifs, ceux qui émanent de quartiers nouvellement créés semblent particulièrement écoutés, dans un contexte où la municipalité lyonnaise valorise ces opérations dans des expositions internationales d'urbanisme¹¹²¹. Des années 1920 aux années 1950, les archives du SMV permettent de voir qu'une attention plus soutenue est accordée aux revendications de ces comités, qui sont traitées de manière particulière : plusieurs dossiers sont explicitement intitulés « Voirie urbaine – Aménagement de quartiers – Demandes des CIL »¹¹²² et non « Demandes, plaintes et réclamations » comme c'était l'usage pour les périodes précédentes. Ces dossiers présentent la particularité d'inclure aussi les documents relatifs aux travaux à effectuer (rapports des techniciens du SMV, documents sur la prise de décision, devis), probablement pour assurer un suivi des demandes de ces collectifs. Pourtant, ces dossiers comportent toujours des revendications individuelles ou des pétitions de riverains d'une seule rue. Certaines sont transmises par les CIL à la municipalité, jouant donc un rôle d'intermédiaire. Cette pratique semble variable selon les comités, leur localisation et surtout leur ancienneté. Elle est courante pour le CIL Saint-Just, apparu à la fin du XIX^e siècle, qui transmet le 22 octobre 1952 les doléances de riverains de quatre petites rues de ce quartier qui réclament des travaux de canalisation et un meilleur entretien de leurs rues. La réponse municipale est directement adressée au président du CIL¹¹²³. Il n'en est pas de même pour le Comité du Vieux-Lyon, créé en 1946, qui réclame en mars 1947 un meilleur entretien pour les rues du quartier Saint-Jean à l'approche de la foire de Lyon. L'adjoint d'arrondissement M. Marnat, qui transmet les doléances de ce comité, en réduit l'action à un domaine en soulignant ses « préoccupations du point de vue touristique », alors que ce collectif a des ambitions plus générales d'action sur le quartier. Par ailleurs, le maire affiche son scepticisme : il « émet quelques doutes sur la réelle utilité de ce Comité qui n'a pas d'activité propre en dehors des demandes de subventions qu'il adresse »¹¹²⁴. Ce n'est qu'à partir des années 1960, par son action dans l'inscription du quartier comme Secteur sauvegardé en 1964, que cette association devient le principal partenaire de la municipalité dans les projets d'aménagement du quartier Saint-Jean¹¹²⁵.

Ces diverses revendications de riverains sont étudiées par le SMV avant d'être transmises, pour certaines, aux commissions *ad hoc*. À partir des années 1950, cette attention spécifique du SMV portée aux CIL semble s'étioler, leurs demandes n'étant plus considérées à part des autres requêtes collectives ou individuelles dans les dossiers du service. Les requêtes de ces comités de quartier passent par d'autres canaux comme les visites de quartier des maires à partir de la fin des années 1940. Cette pratique, inaugurée par Édouard Herriot et poursuivie par Louis

¹¹¹⁹ F. Scherrer, *L'égout, patrimoine urbain*, op. cit., p. 251-252.

¹¹²⁰ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 79.

¹¹²¹ Renaud Payre (ed.), *Lyon, ville internationale : la métropole lyonnaise à l'assaut de la scène internationale, 1914-2013*, Lyon, Libel, 2013.

¹¹²² Voir notamment les cartons AML 963 WP 39 à 42, 65 à 70 et 966 WP 88-89.

¹¹²³ AML 966 WP 88, Réponse de l'adjoint délégué à la voirie au président des Sociétés de Saint-Just pour la défense des intérêts du quartier, 15 janvier 1953.

¹¹²⁴ AML 966 WP 88, P.V. de la séance de Commission générale du 17 mars 1947.

¹¹²⁵ Franck Scherrer, *Une association de défense du cadre de vie urbain en quartier ancien*, Mémoire de Maîtrise de Géographie, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 1982, p. 55-59.

Pradel, consiste pour le maire à recueillir directement sur le terrain les doléances des riverains¹¹²⁶. Cela concerne surtout les quartiers périphériques qui font l'objet de grands travaux dans les années 1950-1970, dans lesquels la visite du maire s'accompagne souvent d'une cérémonie d'accueil par les CIL, sous l'œil attentif des journalistes locaux conviés. Les doléances des usagers des rues font donc l'objet d'une attention plus soutenue de la municipalité entre les années 1920 et 1950, en particulier celles qui sont transmises par les CIL, de plus en plus institutionnalisés et considérés par les élus comme les représentants légitimes des riverains. Cependant, la mise en débat de leurs doléances reste majoritairement dépendante des canaux traditionnels (adjoints d'arrondissement, SMV), sans que leur participation directe aux réflexions des commissions ne soit envisagée.

Par ailleurs, les questions de protection du paysage et du patrimoine émergent dans les débats autour des infrastructures de voirie, par le biais des débats autour des Monuments historiques. Cela participe à la diversification des débats locaux, même si leur influence est limitée par le fait qu'ils s'expriment dans des cadres créés pour l'occasion et maintenus à l'écart des arènes de l'aménagement des rues. Leurs décisions constituent à partir des années 1930 un paramètre supplémentaire à prendre en compte dans l'action publique, notamment avec l'affirmation de la Commission des Sites et Monuments historiques (CDSMH) et de l'administration des Monuments historiques. Créée à la suite de la loi du 21 avril 1906 « sur la protection des sites et monuments naturels de caractère artistique », la Commission départementale des Sites intègre dès ses premières séances un représentant de chacun des trois services de voirie, aux côtés d'architectes et de représentants de divers groupements intéressés (Syndicat d'Initiative, entreprises de publicité). En général, le préfet préside la séance, au cours de laquelle siège aussi un représentant de l'administration des Monuments historiques, qui dépend du ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts. La mission principale de ce comité d'échelle départementale est de repérer les sites et monuments susceptibles de faire l'objet d'un classement comme « site pittoresque » ou « monument historique » auprès de l'administration étatique concernée. À partir de la loi du 14 mai 1930, cette commission peut aussi avoir un rôle consultatif sur les projets de classement de monuments historiques par l'État¹¹²⁷. Plusieurs affaires de classement de sites et monuments sont susceptibles de concerner l'aménagement des rues étudiées entre les années 1920 et 1950 : le site des quais du Rhône, le pont de la Guillotière, les monuments romains de la place de Choulans ou encore les immeubles anciens du quartier Saint-Jean. Un classement serait susceptible de mettre en péril des projets de démolition ou d'élargissement d'infrastructures utiles à la circulation, ce qui explique probablement la présence des ingénieurs des services de voirie à la plupart des séances de la CDSMH. Les discussions concernent des projets aussi divers que l'aménagement d'un parc de stationnement sur les bas-ports du Rhône, l'élargissement de la montée de Choulans et de la rue Saint-Jean, ou encore la démolition du pont de la Guillotière.

Cependant, le SMV semble se désintéresser rapidement de cette commission, n'envoyant plus de délégué après 1920, au contraire du Service vicinal ou du SOPC dont les ingénieurs en chef assistent à toutes les réunions. La municipalité n'est alors représentée que par Édouard Herriot (le plus souvent absent) et l'architecte municipal Meysson, peu actif d'après les procès-verbaux des séances¹¹²⁸. Ce relatif désintérêt municipal peut s'expliquer par les rapports ambigus de la municipalité Herriot avec l'administration des Monuments historiques, en particulier durant les années 1930, période de développement de ces préoccupations dans la

¹¹²⁶ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 97-98.

¹¹²⁷ P. Poirrier et L. Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, op. cit., p. 171-198.

¹¹²⁸ Voir par exemple ADR 4 T 18, P.V. de réunion de la Commission des Sites le 22 septembre 1938.

plupart des villes françaises. Vue de Lyon, cette administration semble essentiellement considérée comme un obstacle dans la réalisation du PAEE, notamment pour les voies de circulation à élargir ou à créer¹¹²⁹. Ainsi, la Commission des Sites est consultée à propos de ce plan en 1938, ce qui lui permet d'exprimer un mécontentement global par rapport à la prise en compte du patrimoine, particulièrement au sujet du quartier Saint-Jean : les projets de dégagement de la place Saint-Jean et d'élargissement de la rue Saint-Jean sont visés¹¹³⁰. Face à cela, Chalumeau affirme que le PAEE a été dressé avec, pour le quartier Saint-Jean, « le souci d'apporter de larges dégagements destinés à faciliter la circulation et permettre une plus grande aération des quartiers insalubres », en « tenant compte du classement parmi les Monuments historiques de certains immeubles »¹¹³¹.

Cette expression englobe plusieurs décisions de patrimonialisation d'édifices du quartier Saint-Jean, prises par l'administration des MH sans consultation de la CDSMH. Cela révèle des rapports conflictuels entre l'État et la ville sur ces enjeux, qui culminent en 1937-1938. Ainsi, les premiers arrêtés d'inscription d'immeubles du quartier Saint-Jean à l'inventaire supplémentaire des MH sont pris en 1937 (arrêtés des 12 avril et 24 novembre) sous l'impulsion de l'architecte en chef des MH Paul Gélis, figure importante de la protection du patrimoine en France. Cette inscription se fait à la surprise de la municipalité, dont les projets d'aménagement du quartier sont mis en péril. C'est le cas de la place Saint-Jean, dont quatre des immeubles inscrits le 24 novembre 1937 ont été achetés par la municipalité en vue d'être démolis. Ce problème est mobilisé comme argument par Édouard Herriot dans sa lettre de demande de « révision de ce classement » adressée au préfet le 21 mars 1938, dans laquelle il souligne aussi « les protestations des propriétaires » et la nécessité de « consulter le service de la voirie »¹¹³². Cette réclamation trouve réponse par une lettre du ministre des Beaux-Arts Jean Zay, dans laquelle il affirme qu'il s'agit d'une « mesure de protection temporaire de préservation » destinée à empêcher les propriétaires de nuire au caractère historique de leurs bâtiments lors de travaux de réfection, sans porter atteinte aux projets de voirie en cours¹¹³³.

Cependant, comme le montre la Figure 49 ci-dessous, ces questions demeurent sensibles, puisqu'une rumeur de demande de classement entraîne un débat au Conseil municipal. Le classement d'un immeuble comme monument historique étant plus contraignant que son inscription, cela relance la conflictualité entre municipalité et État. Le manque d'information de M. Grasselly, pourtant conseiller municipal de l'arrondissement concerné, montre la déconnexion de ces problématiques de patrimonialisation par rapport à l'aménagement urbain : il semble au fait des projets municipaux en matière d'urbanisme et d'alignement mais ignore les démarches faites par Herriot auprès du ministère des Beaux-Arts quelques mois auparavant. Son appel au maire pour agir auprès des instances nationales s'explique par la fonction de président de la Chambre des Députés occupée alors par Édouard Herriot (entre 1936 et 1940). Ce dernier affirme sa surprise face à une demande « d'inscription pour des fins de classement » (non retrouvée dans les archives) dont il dit méconnaître l'auteur, « peut-être un architecte ». Il s'agit probablement de l'architecte Paul Gélis, pour qui un contrôle resserré de son administration sur les immeubles du quartier Saint-Jean aiderait à la réalisation du projet de « remise en valeur » du quartier qu'il prépare avec le préfet Bollaert¹¹³⁴.

¹¹²⁹ Nathalie Mathian, *Du monument historique au site : évolution de la notion de patrimoine à Lyon, de la Révolution à la Seconde Guerre mondiale*, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 1994, p. 542-565.

¹¹³⁰ ADR 4 T 18, P.V. de réunion de la Commission des Sites le 4 mars 1938.

¹¹³¹ AML 963 WP 82, Rapport de Chalumeau sur les observations formulées sur le PAEE, 30 mars 1939, p. 9-11.

¹¹³² ADR 4298 W 5, Lettre d'Édouard Herriot au préfet Émile Bollaert, 22 mars 1938.

¹¹³³ ADR 4298 W 5, Lettre du ministre des Beaux-Arts Jean Zay au préfet du Rhône, 24 mai 1938.

¹¹³⁴ Régis Neyret, « Du monument isolé au "tout patrimoine" », *Géocarrefour*, 2004, vol. 79, n° 3, p. 233.

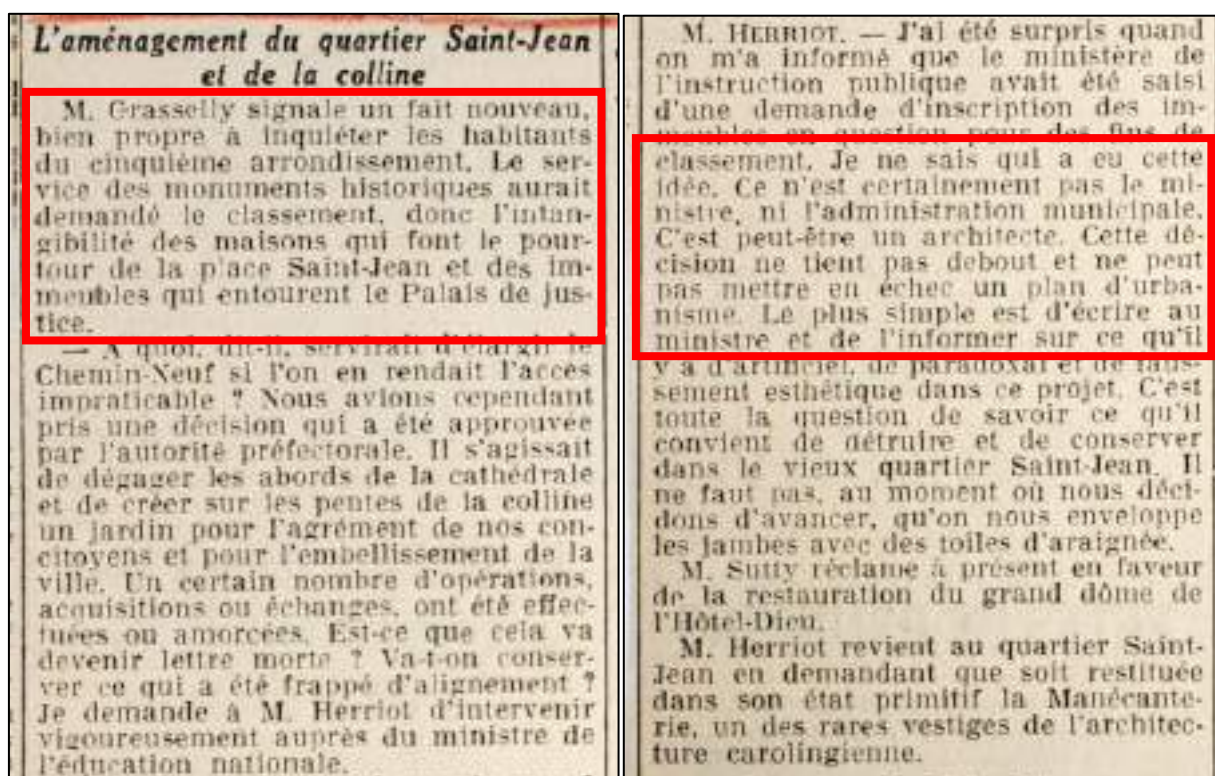


Figure 49 : Extrait d'un débat sur le classement d'immeubles du quartier Saint-Jean au Conseil municipal, *Le Progrès*, 16 juillet 1938 (ADR 4 T 10).

Les inquiétudes exprimées dans ce débat conduisent à la constitution d'une « Commission d'étude pour l'aménagement du quartier Saint-Jean à Lyon », qui réunit des représentants des trois administrations et tient sa première séance le 29 juillet 1938. L'essentiel des discussions concerne la place Saint-Jean, dont la majorité de l'assemblée vote pour le projet d'alignement de la municipalité contre le projet de fermeture porté par Gélis. Par contre, le préfet Bollaert affirme, sans être contredit, qu'une « mesure aussi brutale que l'élargissement de la rue Saint-Jean » ne peut être envisagée. Seuls les projets d'aménagement sont débattus, alors que les questions de classement sont passées sous silence¹¹³⁵, probablement par volonté de conciliation des différentes parties prenantes. Dans ces débats, il est intéressant de constater que la CDSMH n'est pas mentionnée, alors que son président, l'architecte municipal Pierre Willeumier, y siège et que la CDSMH a abordé le sujet du classement en 1937 et 1938. Après plusieurs réunions, celle-ci avait proposé dans sa séance du 22 septembre 1938 le classement comme monument historique de la place Saint-Jean avec la cathédrale qui en forme un côté, sans évoquer celui d'immeubles dans la rue éponyme¹¹³⁶. Suite à ces conflits entre la municipalité et l'administration des MH, une nouvelle réunion de la commission spéciale se tient à Lyon le 28 novembre 1938 et semble aboutir à un compromis entre les deux parties : le plan de la place Saint-Jean prévu au PAEE n'est pas remis en cause, alors que la « question du détail des alignements du secteur » devra être étudiée entre le SMV et le service des Monuments historiques¹¹³⁷. Ce report de toute décision définitive permet de calmer les protestations sur l'aménagement de la place de la cathédrale Saint-Jean, en hypothéquant sérieusement les

¹¹³⁵ ADR 4 T 10, P.V. de la Commission d'étude pour l'aménagement du quartier Saint-Jean, 29 juillet 1938.

¹¹³⁶ ADR 4 T 18, P.V. de réunion de la Commission des Sites, 22 septembre 1938.

¹¹³⁷ AML 963 WP 82, Rapport de Chalumeau sur les observations formulées sur le PAEE, 30 mars 1939, p. 9-11.

possibilités d'un élargissement de la principale voie du quartier. La Seconde Guerre mondiale interrompt ce début de collaboration entre services et les alignements des rues du quartier ne font plus l'objet de débats, d'autant que les riverains se saisissent de la question du patrimoine avec la création de l'association Renaissance du Vieux-Lyon en 1946¹¹³⁸. La procédure de classement de la place est suspendue et ne réapparaît pas dans les discussions de la CDSMH, dans la mesure où la loi de 1943 imposant un périmètre de visibilité de 500 mètres autour d'un monument historique fait sortir cette place de ses attributions¹¹³⁹.

Ce cas de subordination d'opérations de modernisation de voirie à des enjeux patrimoniaux apparaît exceptionnel, à la mesure du patrimoine de ce quartier d'époque Renaissance. Dans tous les autres cas étudiés, les considérations patrimoniales s'effacent devant les nécessités de la circulation et les commissions autres que la CMC n'y jouent qu'un rôle très secondaire. Ainsi, la tentative de classement comme monument historique du vieux pont de la Guillotière, faite par le maire Herriot en 1937 pour en éviter la démolition, échoue à cause de l'opposition du ministre des Travaux publics, qui reprend l'avis de l'ingénieur en chef du SOPC Thiollière sur la nécessité de pouvoir aménager sans contraintes institutionnelles un pont jugé stratégique¹¹⁴⁰. La Commission des Sites n'est consultée que pour valider la décision ministérielle de démolition du pont en 1951, l'ingénieur en chef du SOPC Jacques Rérolle s'y rendant en personne pour convaincre les membres d'approuver cette décision à l'unanimité¹¹⁴¹. Par la suite, face aux protestations de plusieurs défenseurs du patrimoine lyonnais, il rappelle la décision de cette commission comme gage de sa prise en compte des questions patrimoniales¹¹⁴², alors même que ce vieux pont est remplacé par un ouvrage qui n'y fait aucunement référence. En ce qui concerne les autres cas, le rôle effacé de la CDSMH montre sa dépendance vis-à-vis des élus locaux. Le classement des quais du Rhône comme site pittoresque est demandé à l'initiative du préfet Bollaert et après validation par le Conseil municipal de Lyon le 7 octobre 1935 : la CDSMH sert alors de façade pour formuler la demande auprès du ministre des Beaux-Arts¹¹⁴³. En ce qui concerne les monuments de la place de Choulans, composés de dix tombeaux antiques classés depuis le 12 août 1905, leur présence n'empêche pas l'élargissement de la chaussée au détriment de la place en 1929, sans aucun débat sur leur mise en valeur ni sollicitation de la CDSMH.

L'examen de l'évolution des débats publics concernant l'aménagement des rues permet de montrer que la diversification des institutions de discussion ne va pas de pair avec une plus grande place des usagers dans les processus de décision. Si les pouvoirs publics prennent en compte des problématiques de plus en plus larges pour aménager les rues, les pratiques habituelles de la décision locale et des services techniques restent prépondérantes. Cela explique probablement le constat d'échec face aux conflits ouverts contre l'action municipale, dans les années 1930, qui conduisent les pouvoirs publics à envisager des concertations ciblées en amont de certains projets d'aménagement.

¹¹³⁸ F. Scherrer, *Une association de défense du cadre de vie urbain en quartier ancien*, op. cit.

¹¹³⁹ Isabelle Backouche, *Aménager la ville : les centres urbains français entre conservation et rénovation (de 1943 à nos jours)*, Paris, A. Colin, 2013.

¹¹⁴⁰ ADR 4 T 16, Lettre du ministre des Travaux publics au ministre des Beaux-Arts, 16 décembre 1938.

¹¹⁴¹ ADR 2020 W 74, P.V. de réunion de la CDSMH, 2 juin 1951.

¹¹⁴² ADR 2020 W 74, P.V. de réunion de la CDSMH, 27 novembre 1953.

¹¹⁴³ ADR 4 T 23, Note au préfet sur les affaires en instance de la CDSMH, 13 février 1939.

2.2. Le moment conflictuel des années 1930 et ses leçons pour l'action municipale

Si le gouvernement par commissions semble permettre de mieux intégrer les revendications des usagers concernant la circulation et l'aménagement des rues, cela ne réduit pas les tensions. Les années 1930 constituent ainsi un moment conflictuel inédit pour la municipalité lyonnaise, dans la mesure où des collectifs d'usagers s'opposent frontalement à l'action publique. Aux répertoires d'action classiques abordés dans les chapitres précédents (pétitions, interpellation des élus par les CIL, commissions) s'ajoutent des recours judiciaires voire des démonstrations de force dans l'espace public. Face à ces nouvelles formes de conflit ouvert, largement mises en avant dans la presse locale, les pouvoirs publics veillent à prendre en compte le potentiel conflictuel des infrastructures concernées.

Le stationnement, objet de conflits contre l'action publique

À la fin des années 1920 et au début des années 1930, l'attention des responsables de la circulation à Lyon est en partie absorbée par des conflits ouverts au sujet du stationnement des véhicules sur la voirie, qui ne semblent pas avoir de dimension politique. L'examen de la diversité des protestataires, des répertoires d'action et des lieux concernés montre que cette question est particulièrement vive à Lyon. Ces conflits surprennent d'abord par leur contestation frontale de l'action municipale, caractérisée jusqu'alors par un certain consensus sur les dispositifs à établir. Les répertoires d'action sont également nouveaux, rendant ces conflits difficiles à gérer pour la municipalité. Cette dernière tente de les désamorcer en tentant d'intégrer des représentants dans des commissions sans parvenir à apaiser la situation. Si ces conflits se déclenchent lors de changements dans la réglementation de la circulation, leurs enjeux importants en termes d'aménagement d'infrastructures viaires expliquent en partie leur évolution vers des situations de conflit ouvert entre usagers et pouvoirs publics.

Le premier conflit survient à la suite de la promulgation de l'arrêté municipal du 31 juillet 1926, qui instaure des emplacements de stationnement automobile réservés aux usagers souscripteurs d'un abonnement auprès de la municipalité. Le but principal affiché est d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation dans le centre-ville par une meilleure organisation du stationnement. Outre les nombreuses lettres de protestation reçues par la municipalité (voir Chapitre 4), la mesure fait l'objet d'une campagne de presse orchestrée par l'ACR dans sa revue et dans les quotidiens locaux, dès sa mise en application au 1^{er} janvier 1927 pour appeler la municipalité à revenir sur sa décision.

Face à ces contestations sur le terrain médiatique, politique et judiciaire, la municipalité ne cède pas : elle ne recherche aucun compromis avec les protestataires et engage plusieurs conseillers juridiques pour étudier les recours possibles, ce qui conduit à un nouvel arrêté le 29 mars 1930, dans lequel certaines dispositions sont précisées et le nombre d'emplacements étendu pour éviter les réclamations des abonnés qui ne trouvent pas de place. Cela montre la volonté du maire de maintenir ce système, alors même que la plupart des quartiers ne sont pas considérés comme problématiques du point de vue de la circulation. Les protestations se fondent davantage sur des questions de principe, en l'occurrence de rupture d'égalité entre les citoyens, que sur son application. Cette dernière, assurée par le Service municipal des Voitures

publiques composé de quatre contrôleurs seulement¹¹⁴⁴, s'avère faible et l'absence de statistiques de verbalisation dans les archives avant les années 1950 semble indiquer que ce n'est pas une priorité municipale. C'est cependant le retour de la verbalisation sur ces emplacements, par une campagne en 1955, qui relance le conflit avec une reprise de la mobilisation de l'ACR et des recours judiciaires individuels. L'un d'eux porte ses fruits le 22 février 1957 : la Cour de Cassation donne raison à M. Dreyfus contre la ville, qui supprime le principe de stationnement réservé aux abonnés, mettant fin à ce conflit trentenaire¹¹⁴⁵.

Le second conflit de stationnement entre municipalité et usagers se déroule essentiellement entre 1934 et 1935. Il porte aussi sur des questions d'emplacements disponibles, avec un problème mêlant la gestion de la circulation et l'organisation des transports urbains. Il oppose les compagnies privées d'autocars interurbains à la municipalité à propos de leur stationnement, jugé encombrant pour la voirie du centre-ville par le maire. Cette « guerre des autocars », comme la qualifie la presse locale, trouve son origine dans l'arrêté municipal du 8 janvier 1934, qui en interdit le stationnement dans les rues et places d'un centre-ville étendu, dont le périmètre est reproduit sur le tract ci-dessous (Figure 50). Herriot justifie cela en invoquant leur encombrement excessif des lieux où ils prennent et déposent des passagers. La mairie assigne des emplacements périphériques aux autocaristes, matérialisés en 1934 par des plots et plaques de signalisation, en attendant l'aménagement d'une véritable gare routière, dont l'emplacement reste incertain¹¹⁴⁶.

Ce conflit ouvert entraîne une réaction des compagnies et des usagers contre la municipalité, qui cherchent ici à mobiliser encore plus largement à Lyon (Figure 50) : ce tract co-signé par des entrepreneurs et usagers des autocars vise à mobiliser les commerçants lyonnais, selon le postulat implicite que la mesure entraînerait une diminution de leur chiffre d'affaires. Ce problème est d'ailleurs débattu au Conseil municipal, ce qui révèle des désaccords entre élus sur cette mesure. Ceux-ci portent sur des questions de justice spatiale, les conseillers municipaux défendant davantage leur quartier que la politique municipale : ainsi, le conseiller M. Charbin, élu du 2^e arrondissement concerné au premier chef par cette interdiction, argumente sur les avantages que « l'afflux de visiteurs que l'on doit aux autocars » apporte au commerce, alors que M. Bertras, élu du 7^e arrondissement, rétorque que « les commerçants du deuxième arrondissement veulent tout pour eux » et propose de « fixer des points différents pour les arrivées et les départs. Ce serait plus équitable »¹¹⁴⁷. Dans ces débats, aucun conseiller ne s'oppose au principe de règlementer le stationnement des autocars, les débats portent surtout sur les emplacements à définir, montrant des clivages plutôt économiques que politiques. Cela fait écho avec la mobilisation des usagers et transporteurs visible sur le tract ci-dessous (Figure 50), doublé d'une campagne de presse par des communiqués dans les principaux quotidiens lyonnais en juin 1934¹¹⁴⁸ et des envois de lettres au maire et aux conseillers municipaux (voir Annexe 23). Ils ne demandent pas le soutien d'élus, préférant s'insurger contre le caractère jugé arbitraire de cette politique et l'atteinte portée à la liberté d'entreprise.

¹¹⁴⁴ AML 1127 WP 61, P.V. du CM du 27 décembre 1926.

¹¹⁴⁵ AML 1170 WP 2/1, Note du Bureau de la circulation au maire de Lyon, sd (printemps 1957).

¹¹⁴⁶ AML 1172 WP 2, P.V. du CM du 5 février 1934.

¹¹⁴⁷ AML 1172 WP 2, P.V. du CM du 12 mars 1934.

¹¹⁴⁸ AML 1172 WP 2, Coupures de presse, *Le Progrès*, *Le Nouvelliste*, *Le Lyon Républicain*, 15 juin 1934.



Figure 50 : Tract de l'Union des Usagers des Services d'Autocars de la région lyonnaise, 1934
(AML 1118 WP 17/2)

Ils annoncent le déplacement de ce conflit sur le terrain judiciaire, avec des pourvois en cassation ou devant le Conseil d'État. L'argumentation développée par l'Union des Usagers des Services d'Autocars est similaire, dans la mesure où elle semble être une émanation des transporteurs en utilisant les mêmes données, comme des comptages de circulation pour prouver que « les autocars libres n'encombre pas les rues »¹¹⁴⁹, qui se retrouvent dans la revue *Les Transports automobiles*, organe du syndicat des transporteurs, en janvier 1934¹¹⁵⁰. Ce problème semble donc être cantonné par les parties prenantes à des questions économiques, à l'échelle de la ville pour les transporteurs et à celle des quartiers pour les conseillers municipaux. Ce décalage entre les échelles de mobilisation s'explique probablement par le fait que la plupart des entrepreneurs sont extérieurs à Lyon (hormis la société Citroën) et qu'il en est de même pour les usagers concernés. L'ampleur de ce conflit est inédite dans la mesure où il conduit à la mobilisation de la force policière, une première à Lyon pour un conflit au sujet

¹¹⁴⁹ AML 1118 WP 17/2, Lettre de l'Union des Usagers des Services d'Autocars aux conseillers municipaux, 28 janvier 1934.

¹¹⁵⁰ AML 937 WP 112, Revue *Les transports automobiles* n° 13, janvier 1934.

de la circulation. La municipalité prévoit, en complément de son arrêté, d'aménager des emplacements dédiés aux « têtes de lignes » des autocars interurbains avec des possibilités de stationner de 9 à 30 autocars selon les endroits. Tous ces emplacements, qui sont en fait des places sur lesquelles le stationnement des véhicules particuliers est peu important, permettent la correspondance avec des lignes OTL pour rejoindre le centre-ville. Cependant, les autocaristes n'appliquent pas ces directives. Cela donne d'abord lieu à l'établissement de procès-verbaux en nombre important : le maire en dénombre 1857 lors du Conseil municipal du 12 mars 1934, dont plus de 1 000 pour la seule société Citroën¹¹⁵¹. Cette franche opposition motive dans un premier temps la constitution d'une commission spécifique dénommée Commission de Coordination des transports à l'appel du maire et du préfet pour résoudre ce problème en octobre 1934. Cette commission, dont le nom peut être inspiré par le contexte de gestion des transports à l'échelle nationale à l'époque¹¹⁵², montre des ambitions plus réduites puisqu'elle ne réunit que le maire, l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau, des représentants de la police et du préfet, de la compagnie OTL et ceux des compagnies d'autocars. Elle ne semble s'être réunie que quatre fois en octobre et novembre 1934, sans parvenir à trouver un accord¹¹⁵³.

Face à la masse de ces contraventions systématiquement contestées par les compagnies de transport et à l'échec des tentatives de conciliation, la municipalité emploie la force en postant des gardes aux abords des ponts ou devant les locaux centraux des compagnies, entre novembre 1934 et le début de l'année 1935¹¹⁵⁴. L'action est spectaculaire mais, semble-t-il sans efficacité car les effectifs de police, plutôt faibles à Lyon (945 gardiens de la paix en 1937¹¹⁵⁵) ne permettent pas de surveiller tous les points d'entrée au centre-ville. Le conflit connaît alors un déplacement rapide sur le terrain judiciaire. Ainsi, un jugement du tribunal correctionnel du 30 janvier 1935 s'oppose à l'arrêté, au grand dam du maire qui déclare « se dégager de sa responsabilité en ce qui concerne la circulation et la sécurité publique » tant il considère son administration désarmée face à ce problème¹¹⁵⁶. Ce conflit judiciaire se termine en novembre 1935, par un arrêt du Conseil d'État qui donne raison à la ville¹¹⁵⁷. Par la suite, avec le remplacement progressif de la plupart des tramways par des autobus à Lyon, la question du stationnement des véhicules encombrants se pose avec moins d'acuité, alors que bien peu d'emplacements adaptés ont été aménagés. La disparition de ce conflit des arènes locales de débats s'explique probablement aussi par une plus grande tolérance de la municipalité à partir de 1935. Un rapport de mai 1936 fait encore état du fait que les transporteurs semblent avoir repris leurs anciens emplacements, pourtant interdits. Cependant, l'inspecteur des Voitures publiques (branche du SMV qui contrôle les voitures de place et les véhicules de transport en commun) qui en est l'auteur recommande d'attendre les conclusions de la Commission municipale du Contentieux pour prendre des mesures pour faire respecter cet arrêté¹¹⁵⁸.

L'examen des débats montre que le fond du problème n'est pas seulement une question d'encombrement de la circulation par ces véhicules, considérés comme encombrants et bruyants, mais essentiels à l'activité de la ville car amenant à Lyon des personnes des communes périphériques venant y travailler ou effectuer leurs achats. Les entrepreneurs de transport pointent aussi la situation de concurrence avec la compagnie de transports urbains

¹¹⁵¹ AML 1172 WP 2, P.V. du CM du 12 mars 1934.

¹¹⁵² Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France : de 1918 à nos jours*, Paris, CTHS, 1999.

¹¹⁵³ AML 346 WP 12, P.V. de la Commission de Coordination des transports, réunions des 22, 25, 29 octobre et 13 novembre 1934.

¹¹⁵⁴ AML 1172 WP 2, Lettre de l'ingénieur Chalumeau au maire Herriot, 29 novembre 1934.

¹¹⁵⁵ AML, BMO, P.V. du CM du 18 octobre 1937.

¹¹⁵⁶ AML, BMO, P.V. du CM du 18 février 1935.

¹¹⁵⁷ AML 1172 WP 2, Extrait de la revue *Courrier des Transporteurs de France*, 20 janvier 1936, n°22, p. 2.

¹¹⁵⁸ AML 1172 WP 2, Rapport de l'inspecteur principal du Service des Voitures publiques, 26 mai 1936.

Omnibus et Tramways de Lyon, dont les vieillissants tramways pâtiraient de la concurrence des autocars¹¹⁵⁹. Ils dénoncent un abus de pouvoir du maire pour favoriser la compagnie OTL, qui devient la cible de leur argumentaire : ainsi, pour démontrer le manque de pertinence de l'arrêté municipal, les autocaristes et leurs usagers affirment, comptages de circulation à l'appui, que les autocars ne représentent que 1 à 2 % de la circulation sur les artères les plus passantes et sont donc moins encombrants que les tramways (voir Annexe 23)¹¹⁶⁰.

Cela s'inscrit dans le contexte de mise en cause des tramways comme principal responsable des encombrements croissants des voies du centre-ville par ses véhicules et ses diverses infrastructures. En ce qui concerne les autocars, la question de l'aménagement d'une gare routière pour les accueillir est envisagée dès les années 1920 par la municipalité, qui reconnaît en 1931 qu'il s'agit d'une question « extrêmement compliquée ». Elle doit faire face aux nombreuses demandes de stationnement des entrepreneurs de transport de voyageurs par autocars, qui portent en quasi-totalité sur des emplacements situés au centre-ville. Le maire propose alors d'implanter une « gare routière » sur la rive gauche du Rhône à proximité du garage Citroën (qui est aussi un autocariste), ce qui est refusé par les autres entrepreneurs à cause de sa localisation jugée trop périphérique¹¹⁶¹. La « guerre des autocars » ne règle pas cette question, puisque les emplacements projetés pour un tel aménagement sont refusés par les riverains (comme la place Antonin Poncet, à l'est de la place Bellecour, en 1938¹¹⁶²), alors que l'interdiction de ces stationnements centraux persiste dans le RGC de 1946¹¹⁶³.

Ces deux conflits portant sur le stationnement des véhicules en centre-ville sont révélateurs des tensions autour de cet usage des rues, courantes dans les villes françaises et européennes à la même époque¹¹⁶⁴. Dans les deux cas, il s'agit d'une opposition à un projet de règlement, avec une place accessoire des demandes d'infrastructures nouvelles (parcs de stationnement, gares routières) dans l'argumentaire. Le déplacement rapide de ces conflits sur le terrain judiciaire montre la cristallisation autour de la réglementation inflexible mise en place par la mairie. Les questions d'infrastructures dédiées au stationnement, pourtant débattues au sein de la CMC, ne sont d'ailleurs pas demandées explicitement par les protestataires. Ces derniers ont probablement conscience que ces solutions d'aménagements lourds ne sont pas réalisables pour régler ce problème public de circulation à court terme, à cause du contexte budgétaire difficile pour la ville et l'État. Cela est d'autant plus vérifiable pour les opposants aux emplacements réservés, dont plusieurs représentants siègent dans les commissions municipale et préfectorale et ont donc participé aux débats.

Dans le cas de Lyon, ces deux conflits montrent les difficultés de la municipalité à gérer des oppositions auxquelles elle n'est pas préparée, alors que les débats n'ont pas fait apparaître d'opposition en amont de ces projets. La CMC semble peu efficace dans son rôle de consultation des représentants des usagers au processus de décision, se bornant à enregistrer les décisions prises par l'administration. Ces conflits frappent les esprits par leur caractère exceptionnel, mais aussi par leurs répertoires d'action, qui visent à sortir des scènes de débat habituelles. La longue durée du conflit sur les emplacements de stationnement réservés (près de 30 ans) s'explique par les recours judiciaires déposés par des usagers à titre individuel. Le conflit sur le stationnement des autocars impressionne par l'intensité des campagnes de presse

¹¹⁵⁹ AML 1172 WP 2, P.V. du Conseil municipal du 12 mars 1934.

¹¹⁶⁰ AML 937 WP 112, Brochure de l'Union des Usagers des Services d'Autocars de la Région Lyonnaise, sd (automne 1934).

¹¹⁶¹ AML 1127 WP 54, P.V. du CM du 9 novembre 1931.

¹¹⁶² AML 959 WP 177, Pétition de M. Gontard au maire de Lyon, 28 janvier 1938.

¹¹⁶³ AML 1 C 301942, Règlement général de la Circulation, 1946.

¹¹⁶⁴ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 105.

et l'emploi de la force par la municipalité. Dans les deux cas, cette dernière s'est montrée inflexible et peu ouverte à la négociation avec les représentants des usagers. Cette fermeté de la municipalité sur ces questions de stationnement cristallise les conflits et semble laisser des traces durables dans l'action publique, comme en témoigne la prudence municipale sur les questions de durée et de tarification du stationnement sur voirie dans les années 1960-1970¹¹⁶⁵.

Cependant, la proximité de ces conflits en termes de chronologie, d'enjeux économiques et d'objets de cristallisation conduit à questionner leur cloisonnement : aucun protagoniste n'est commun à ces deux mouvements. Les documents des autocaristes et de leur association d'usagers ne font jamais référence au contexte de conflictualité sur le stationnement en centre-ville, de même que ni l'ACR ni les syndicats de transporteurs lyonnais ou les groupements touristiques ne prennent position dans la « guerre des autocars ». Cela peut s'expliquer par leur inscription territoriale différente, notamment dans leur rapport au centre-ville et à la ville de Lyon en général. Alors que les opposants aux emplacements d'abonnés semblent être principalement des commerçants et industriels bien implantés en Presqu'île et dans les réseaux décisionnaires lyonnais (notamment les commissions extra-municipales), les défenseurs des autocars interurbains sont des entrepreneurs et usagers qui s'inscrivent dans des territoires de la région lyonnaise périphériques à la grande ville. Ces différences s'observent aussi dans les arguments mis en avant : les premiers font davantage état de protestations sur une nouvelle taxe qui ferait obstacle au commerce (sous-entendu de centre-ville) alors que les seconds mettent en avant des arguments de justice sociale en dénonçant une moindre accessibilité à Lyon pour les populations extérieures. La municipalité, par sa réaction fondée sur l'explication de règlements sans modification et le recours aux forces de l'ordre, ne semble pas avoir saisi cette diversité de revendications ni le caractère conflictuel des questions de stationnement.

La fin des années 1920 et le début des années 1930 marquent donc un tournant dans les débats sur la circulation, avec l'éclatement de conflits d'usages opposant directement la municipalité à des collectifs d'usagers. Leurs répertoires d'action inédits, malgré leur intégration dans des commissions municipales, montrent les limites de ce principe de gouvernement. Ces conflits d'une intensité inhabituelle conduisent les pouvoirs publics à prendre en compte dans le processus de décision le potentiel conflictuel de diverses situations.

Une prise en compte sélective des conflits d'usage

Les débats menés au sein des commissions sur l'aménagement des rues n'ont manifestement pas suffi à endiguer certains conflits, ce qui pousse la municipalité et la préfecture à tenter d'intégrer plus étroitement certains représentants d'usagers. L'examen des collectifs invités à s'exprimer sur les travaux de modernisation de voirie et pris en compte dans les aménagements conduit à mettre en évidence que les pouvoirs publics pratiquent une sélection de leurs interlocuteurs, dont les critères semblent se faire davantage par l'ancienneté de la relation avec la municipalité plutôt que sur des critères institutionnels ou politiques. Alors que des mutations fondamentales sont en cours dans les usages de la voirie, le paysage politique de l'aménagement des rues lyonnaises apparaît plutôt figé avant la fin des années 1950. Cependant, l'examen des archives des commissions de circulation et des archives techniques tend à montrer que les années 1930 sont aussi celles de l'émergence de nouveaux collectifs, qui prennent appui sur les représentants déjà établis dans les instances publiques de débats pour faire passer leurs revendications aux pouvoirs publics de manière indirecte.

¹¹⁶⁵ *Ibid.*

Cette sélection des interlocuteurs par les pouvoirs publics s'observe notamment pour la représentation des riverains, qui passe quasi exclusivement par les CIL. Pour la municipalité, les CIL semblent devenir à partir des années 1930 les seuls interlocuteurs jugés valables en ce qui concerne les doléances de riverains pour leur rue, marquant une rupture dans la pratique des pétitions qui avait cours jusqu'alors. Cela est visible dans les archives du SMV à travers la raréfaction des pétitions de riverains d'une seule rue au profit de « demandes des CIL » qui font l'objet de dossiers dédiés¹¹⁶⁶, ou encore par la prise en compte des revendications de modernisation du revêtement de chaussées par le SMV dans ses programmes de travaux. Par exemple, pour le programme de goudronnage des voies publiques de 1934, sur les 9 rues ou portions de rue concernées par des travaux neufs en la matière, deux sont explicitement liées à des « demandes de CIL », deux autres sont choisies car elles entourent des groupes scolaires (pour lesquels les enjeux de bruit sont jugés particulièrement importants), les autres étant désignées sur proposition du maire, essentiellement pour rattraper le retard dans la réalisation des programmes précédents¹¹⁶⁷.

Ce poids plus important des CIL pour les pouvoirs publics n'entraîne aucune inflexion dans les orientations politiques ou le processus de prise de décision. Ces comités ne sont toujours pas intégrés aux instances de réflexion sur l'aménagement viaire à l'échelle de la ville et leurs revendications portent toujours sur les équipements des rues, la circulation et la desserte en transports en commun. Ils restent actifs sur l'aménagement des rues, même si la plupart des équipements nécessaires à la viabilité des rues (pavage, égout) sont établis, par des revendications de revêtements plus modernes (tel que le bitume pour remplacer le pavé), d'équipements de loisirs (jeux pour enfants) ou de sécurité. L'inscription durable de ces collectifs dans le paysage institutionnel peut s'expliquer par le fait qu'ils ne s'opposent pas directement à la politique urbaine de la municipalité¹¹⁶⁸. D'autre part, les liens entre la municipalité et les CIL tendent à se renforcer entre les années 1930 et 1950, par un phénomène de « notabilisation » des membres des CIL¹¹⁶⁹, qui permet une insertion de leurs représentants dans les réseaux des notables locaux, au-delà des institutions publiques. C'est le cas du journaliste Régis Neyret, animateur de la Jeune Chambre économique liée à la CCI de Lyon et membre éminent de l'association Renaissance du Vieux-Lyon (CIL du quartier éponyme) dans les années 1960, qui devient un des pivots locaux du classement comme Secteur sauvegardé en 1964 en étant déjà bien intégré dans les milieux culturels locaux, par sa profession¹¹⁷⁰.

L'institutionnalisation des CIL dans le paysage municipal lyonnais apparaît inégale selon les territoires : la plupart des quartiers centraux, notamment ceux de la Presqu'île ou des Brotteaux ne possèdent pas de comités de quartier stables avant les années 1960. Ce double mouvement de développement des CIL et de rapprochement avec la municipalité explique probablement le fait que celle-ci prend de plus en plus en considération leurs protestations sur certains dispositifs. Cette attention vis-à-vis des usagers et des conflits d'usage potentiels sur la voirie se voit par exemple par des ajustements règlementaires à l'échelle de la rue, effectués rapidement suite à des demandes de CIL. C'est le cas de plusieurs modifications de sens uniques effectuées au début des années 1930, souvent après quelques années de fonctionnement. Ainsi, le rapport Barboyon de 1931 comporte dans ses propositions la suppression de sens uniques

¹¹⁶⁶ Voir par exemple les dossiers intitulés « Demandes des CIL » dans AML 966 WP 87-89 ou « Pétitions des CIL au Conseil municipal » dans AML 963 WP 39-42.

¹¹⁶⁷ AML 450 WP 31, Rapport de Camille Chalumeau sur le programme de goudronnage des voies publiques et 1934, 2 février 1934.

¹¹⁶⁸ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 92-96.

¹¹⁶⁹ *Ibid.*, p. 97-98.

¹¹⁷⁰ F. Scherrer, *Une association de défense du cadre de vie urbain en quartier ancien*, op. cit., p. 52-55.

dans trois rues et sa modification dans un cas. Dans le cas de la rue Paul-Bert, cela fait suite à des protestations de commerçants et d'autres usagers. Le rapport indique que la mesure est « déjà en application »¹¹⁷¹. Cette réactivité du SMV s'explique sans doute par le faible coût de ces changements, qui peuvent être mis en place rapidement par la municipalité sans nécessiter de débat ou de tractations financières.

La prise en compte des CIL par la municipalité doit donc être nuancée, dans la mesure où leurs doléances ne remettent pas en cause les fondements des politiques de travaux de voirie. Les dispositifs implantés suite à une demande de CIL sont essentiellement des équipements peu coûteux qui permettent de donner rapidement satisfaction, comme l'implantation d'arbres ou de mobilier urbain. En revanche, les questions nécessitant des dispositifs plus coûteux ou des remodelages plus profonds d'une voie restent souvent lettre morte malgré les revendications des usagers. C'est le cas pour les deux voies de notre corpus qui nécessiteraient des travaux d'élargissement ou de percée de voie entre les années 1930 et 1950, respectivement la montée de Choulans et le boulevard des États-Unis. La première fait l'objet de travaux importants d'élargissement dès 1936 sans lien direct avec les demandes des usagers, alors que la seconde voie doit attendre 1960 pour voir son percement complété après une trentaine d'années de réclamations riveraines. En ce qui concerne la montée de Choulans, dont la faible largeur et le mauvais entretien sont pointés par divers usagers depuis les années 1880, la mise en œuvre des travaux d'élargissement s'explique par le fait que cet ancien chemin vicinal devient route nationale en 1930. Les usagers n'apparaissent pas plus actifs en termes d'appel aux pouvoirs publics dans les années 1930 que dans les périodes précédentes. Par ailleurs, l'élargissement prévu à 18 mètres étant difficile à réaliser sur toute la longueur de la voie, les portions les moins urbanisées sont privilégiées, évitant les conflits sur les expropriations¹¹⁷². Les usagers ne sont donc à aucun moment consultés ou associés à ces transformations importantes de la rue.

Un phénomène similaire s'observe pour le boulevard des États-Unis, où les riverains sont particulièrement actifs à travers un CIL créé dès l'arrivée des premiers habitants dans les années 1920¹¹⁷³. Ils réclament à plusieurs reprises l'achèvement du percement du boulevard pour le relier à l'avenue Berthelot et à Vénissieux, en lien avec une meilleure desserte par les lignes OTL 23, 34 et 36. Visible dès 1937 dans les archives du CIL¹¹⁷⁴, cette revendication n'est satisfaite qu'en 1951 sur le principe, avec le vote du prolongement par le Conseil municipal, couplé avec l'aménagement d'un lycée de jeunes filles le long de cette nouvelle portion de voie¹¹⁷⁵. Le fait que ce projet d'équipement scolaire soit l'élément déclencheur de la relance du prolongement montre que la satisfaction des revendications des riverains n'est pas le but principal de cette opération. Le prolongement n'est d'ailleurs achevé qu'en 1960 pour des raisons budgétaires¹¹⁷⁶, preuve que cette voie n'est pas jugée stratégique dans le réseau viaire de la ville. La comparaison de ces deux exemples montre que la prise en compte des demandes des usagers dépend davantage des décisions prises par les pouvoirs publics en fonction d'enjeux de circulation que de l'action des riverains, commerçants ou usagers des transports. Le contexte politico-financier local est ici l'explication principale des différences chronologiques dans la mise en œuvre du remodelage de ces deux voies.

¹¹⁷¹ AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 447.

¹¹⁷² ADR 2047 W 5, Délibération du CM du 25 novembre 1935.

¹¹⁷³ C. Berthet, *Contribution à une histoire du logement social en France au XX^e siècle*, op. cit.

¹¹⁷⁴ Archives du CIL États-Unis, non classées, Tract du CIL sd (janvier 1937).

¹¹⁷⁵ AML 968 WP 23, Délibération du Conseil municipal du 18 juin 1951.

¹¹⁷⁶ Catherine Chambon, *Lyon 8^e arrondissement : histoire et métamorphoses*, Lyon, France, Éd. Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2009, p. 110-111.

Par ailleurs, pour certaines voies du centre-ville, les enjeux commerciaux prennent de l'importance dans l'aménagement des rues avec l'essor de comités de commerçants. Une partie des conflits d'usage entre circulation et activités commerciales fixes (étalages, terrasses de cafés) sont alors réactivés. Dans ce contexte, certains CIL, composés partiellement de commerçants, font évoluer leurs revendications dans ce sens alors que d'autres voient des divergences croissantes entre les aspirations des habitants et celle des commerçants¹¹⁷⁷. Les pouvoirs publics réfléchissent alors à intégrer davantage les commerçants dans les institutions d'aide à la décision, mais toujours avec une approche sélective : seuls quelques comités sont intégrés à ces processus, comme l'Union des commerçants de la rue de la République, constitués en association dès 1912, dont les suggestions sont exprimées dans le rapport Barboyon de 1931 (Voir Annexe 19). Ainsi, le rapport de la sous-commission sur les « mesures à prendre en vue d'améliorer la circulation » mentionne explicitement la pétition des commerçants de la rue de la République et demande au Conseil municipal d'autoriser un stationnement de durée limitée sur cette artère, alors que la municipalité l'avait interdit en mai 1931 pour faciliter la circulation¹¹⁷⁸. Cette prise en compte d'un collectif localisé, unique dans ce rapport, s'explique probablement par le fait que la pétition a été déposée par deux membres de cette sous-commission, MM. Bouget et Leroudier, respectivement conseiller municipal et adjoint au maire chargé du 1^{er} arrondissement. Le docteur Bouget est par ailleurs un membre éminent de l'Automobile-Club du Rhône¹¹⁷⁹, très actif à la CMC.

Par la suite, l'avis de ces commerçants est de plus en plus pris en compte à travers l'association de ce Comité aux réflexions sur la circulation et le stationnement en centre-ville. Cela peut s'expliquer par le fait que l'Union des Commerçants de la Rue de la République valorise son activité d'animation de la rue, participant par exemple à l'éclairage, ou organisant des manifestations commerciales. Par ailleurs, il est probable que la place importante de ce comité de commerçants dans les arènes de décisions publiques tiennent au fait que le centre-ville ne possède pas de CIL jusqu'au début des années 1970. Les commerçants sont donc les seuls usagers à s'exprimer collectivement, les particuliers habitants étant assez rares dans cette rue¹¹⁸⁰ et ne s'exprimant qu'à titre individuel, d'après les archives consultées. Cela explique le fait que ce comité soit sollicité pour envoyer un représentant à la sous-commission Presqu'île de la CMC, réunie entre 1954 et le début des années 1960, comme représentant des usagers¹¹⁸¹. Ce comité reste le seul collectif de commerçants à être associé aux processus de décisions, probablement parce qu'il est le plus durable et le plus clairement établi par son assise territoriale. Celle-ci, par la situation particulière de la rue de la République, donne du poids à ce comité, tant en termes économiques (par les patentes et droits de voirie dues à la Ville) que symboliques, à travers les actions menées pour animer cette rue centrale.

L'intermédiation de représentants établis pour porter les revendications de collectifs émergents dans les arènes de débat public s'observe aussi en ce qui concerne les revendications sur des infrastructures liées à la circulation urbaine. Force est de constater que les années 1920-1950 sont marquées par une domination des demandes pour des dispositifs destinés à favoriser la circulation automobile : goudronnage des chaussées pour un meilleur confort de roulement, élargissement au détriment des trottoirs, aménagements divers pour améliorer la fluidité de la circulation (feux de signalisation, refuges, barrières, La puissance de l'Automobile-Club semble expliquer cela au premier abord. Plusieurs études ont montré la constance de son

¹¹⁷⁷ *Ibid.*, p. 165-168.

¹¹⁷⁸ AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 448.

¹¹⁷⁹ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 314.

¹¹⁸⁰ L. Bonneval et F. Robert, *De la rente immobilière à la finance*, op. cit., p. 170-172.

¹¹⁸¹ AML 423 WP 48, Rapport de la sous-commission « Presqu'île », 5 mars 1957.

rayonnement depuis sa création dans les années 1900, ainsi que son rôle de « porte-parole des mondes automobiles » dans les commissions municipales mis en évidence par Sébastien Gardon¹¹⁸². Ce rôle semble se renforcer à partir des années 1930, notamment à partir de la pérennisation de la CMC en 1931, car plusieurs groupements jusque-là associés aux réflexions de cette commission perdent leur droit d'entrée : c'est le cas du Touring-Club de France, des syndicats de transporteurs ou de l'AICA. L'ACR se retrouve donc quasiment seul à porter les revendications d'usagers des transports, à l'exception du Motorcycle-Club de Lyon dont un représentant siège à la CMC des années 1930 jusqu'aux années 1960¹¹⁸³. Les autres modes de transport ne semblent pas bénéficier de collectifs comparables avant 1959, date de la création de l'association Les Droits du Piéton. Cependant, l'examen de la correspondance des services de voirie conduit à nuancer cette faible variété d'usagers, par le rôle de porte-parole de l'ACR : la volonté des pouvoirs publics de sélectionner leurs interlocuteurs sur les questions de circulation et d'aménagement des rues masque la diversité des collectifs et conduit l'ACR à porter des revendications plus larges que la circulation automobile.

Ainsi, les collectifs représentants d'autres modes de transport que l'automobile sont ignorés par la municipalité ou cantonnés à des commissions sans moyen d'action, ce qui contribue à empêcher les propositions d'infrastructures cyclables ou piétonnières d'aboutir. C'est le cas du Touring-Club de France, qui disparaît de la CMC au cours des années 1920 et intègre la Chambre d'Industrie touristique. Si l'entrée dans cette institution chargée de décider de l'utilisation de la taxe de séjour semble conforme aux orientations du TCF, son influence sur les politiques publiques s'amoindrit par rapport à la CMC et ses propositions restent marginales. Son délégué M. Chapuis propose à plusieurs reprises d'employer cet argent à l'établissement de pistes cyclables, mais sa proposition s'efface derrière le goudronnage ou l'aménagement de panneaux de signalisation pour automobilistes ou rencontre l'opposition des ingénieurs des services de voirie et du président de l'ACR qui y siègent¹¹⁸⁴. Les faibles ressources du TCF, tant financières que politiques, ne permettent pas leur réalisation. Son action reste bien distincte de celle des groupements cyclistes, qui ne sont connus que par quelques documents de correspondance avec les pouvoirs publics. On retrouve ainsi trace de la Ligue des Usagers de la Petite Reine dans la correspondance de la CMC en 1933, dont le président demande un conseil sur le port de brassards lumineux par les cyclistes mais ne semble pas vouloir s'impliquer dans l'action politique¹¹⁸⁵. Cette invisibilité des usagers du vélo dans les instances de décision sur la circulation urbaine explique en grande partie la faiblesse des aménagements cyclables dans les rues. Cela renforce l'idée, partagée par les ingénieurs des services de voirie à cette époque, que le vélo est un mode de transport à usage majoritairement récréatif et touristique¹¹⁸⁶, pour lequel l'aménagement d'infrastructures dédiées ne serait pas prioritaire.

Le collectif d'usagers des transports le plus efficace en la matière semble avoir été l'Automobile-Club du Rhône qui, en 1941, obtient l'attention des pouvoirs publics en vue de la réalisation de garages pour bicyclettes et d'un réseau de pistes cyclables dans Lyon, que la municipalité récemment nommée dit envisager sérieusement et à brève échéance¹¹⁸⁷. Le contexte particulier de circulation pendant la guerre explique cet intérêt soudain pour le vélo, qui supprime l'automobile dans les déplacements. Ces propositions visent aussi probablement

¹¹⁸² Sébastien Gardon, *Gouverner la circulation urbaine : op. cit.*, p. 69 et suiv.

¹¹⁸³ AML 1130 WP 11, Arrêté municipal portant constitution de la CMC, 10 décembre 1945.

¹¹⁸⁴ Voir par exemple AML 797 WP 52, P.V. de réunion de la CIT, 9 décembre 1927.

¹¹⁸⁵ AML 1108 WP 8, Lettre du président de la Ligue des Usagers de la Petite Reine M. Margot au maire, 25 octobre 1933.

¹¹⁸⁶ P. Gaboriau, « Les trois âges du vélo en France », *art cit.*

¹¹⁸⁷ AML 1127 WP 60, Réponse de l'adjoint délégué au rapport de l'ingénieur en chef du SMV, 17 février 1941.

à maintenir les liens entre l'ACR et les pouvoirs publics, dans un contexte politique troublé et une période de déclin brutal de la pratique automobile. La mise en avant du projet de garages pour bicyclettes est d'ailleurs suivie, dans le rapport de l'ACR, de propositions de garages pour automobiles, reconnues comme moins urgentes. Ces dernières sont cependant les seules reprises après-guerre, alors que l'automobile reprend sa place en ville et que les projets d'aménagements cyclables urbains retombent dans l'oubli sans avoir été réalisés.

Cet exemple illustre la position complexe de l'ACR dans les propositions d'infrastructures viaires. Les liens de ses représentants avec les pouvoirs publics conduisent cette association à jouer un rôle de porte-parole de revendications d'autres groupements d'usagers, liés aux mondes automobiles ou non. Ainsi, la plupart des collectifs liés à l'automobile exclus des lieux de débats politiques se tournent vers l'ACR. C'est le cas du Groupement Automobile Lyonnais visible Figure 51, qui se définit dans son en-tête comme une « société pour l'amélioration de la circulation à Lyon et la sauvegarde des droits des usagers de l'automobile en général ». Cette association semble avoir eu une existence éphémère, qui n'est connue qu'à travers quelques lettres envoyées à la municipalité et sa participation à plusieurs séances de la commission préfectorale de circulation en 1929.

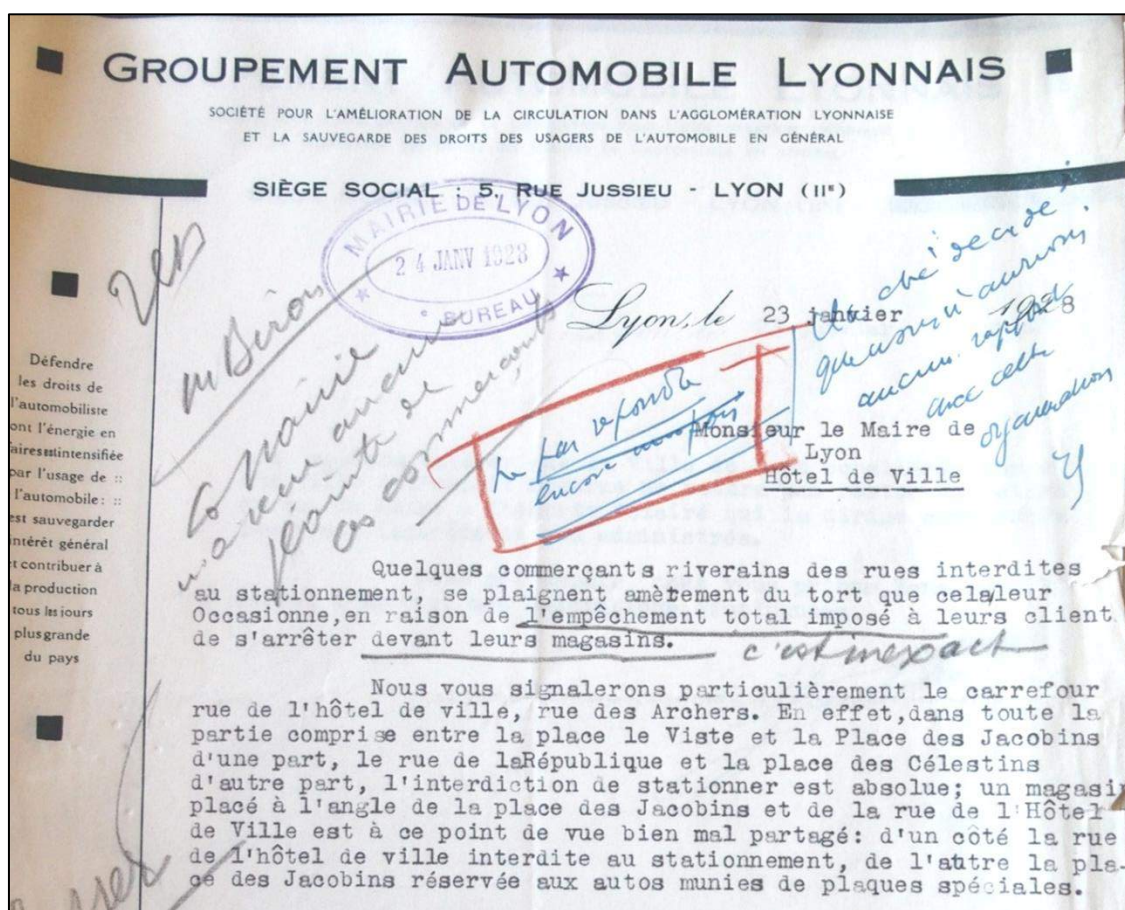


Figure 51 : Lettre du Groupement Automobile Lyonnais au maire, 23 janvier 1928 (AML 1127 WP 61)

La lettre ci-dessus montre le désintérêt, voire l'hostilité, de la municipalité à l'égard de cette organisation. La note manuscrite en bleu, probablement de la main de l'adjoint à la circulation M. Charbin, est éloquente : « il a été décidé que nous n'aurions aucun rapport avec cette organisation ». Ce groupe n'est effectivement pas invité à la CMC en 1931 et ses lettres restent sans réponse. Cela s'explique sans doute par le ton offensif du propos et les exagérations

soulignées au crayon, peu appréciées par la municipalité dans un contexte de conflit sur le stationnement. Ce groupement ne semble pas insister pour être pris en considération, mais certains de ses membres semblent agir avec l'ACR, notamment son président M. Grunthaler, présent avec les délégués du club lors d'un débat sur l'amélioration de la circulation en décembre 1929¹¹⁸⁸. Par ailleurs, ce groupement est mentionné dans un article de la revue de l'ACR en 1955 sur la lutte contre le stationnement réservé aux abonnés, en rappelant le contexte de « cette taxe combattue en 1927 par le GAL. (qui cessa son action lorsque l'ACR décida d'agir lui-même) »¹¹⁸⁹. Ce collectif a donc probablement été créé pour lutter contre cette mesure et aurait pu être dissout face à l'inefficacité de ses protestations. Cette référence à son action 20 ans plus tard est due au rédacteur de l'article : signé « Saint-Christophe », celui-ci est probablement écrit par Raymond Ergé, rédacteur en chef de la revue de l'ACR, qui se trouve être aussi le créateur de la revue *Circulez* du GAL¹¹⁹⁰, dont aucun numéro n'a pu être retrouvé.

Par ailleurs, l'ACR peut aussi porter explicitement des doléances de riverains non liés au monde de l'automobile, lorsque cela sert aussi ses intérêts. C'est le cas des aménagements pour réduire le bruit aux abords des hôpitaux et cliniques, demandés dans les années 1930 par plusieurs directeurs de cliniques. Ces dernières trouvent un relais efficace auprès des représentants de l'Automobile-Club du Rhône, dont plusieurs appartiennent au corps médical. Ainsi, lors de la séance de la CMC du 20 juin 1936, le docteur Bonnet, président de l'ACR, transmet une lettre du directeur de la clinique du Parc qui réclame « des panneaux signalant cette clinique demandant ralentissement et silence »¹¹⁹¹. L'efficacité de son action est rapidement visible, puisque la question est relancée quelques mois plus tard à la CMC, qui autorise la pose de panneaux réclamant le silence par les directeurs de clinique, avec le soutien financier de l'ACR¹¹⁹². Ces doléances contre le bruit routier se multiplient après 1945, réclamant des dispositifs de signalisation, des interventions policières voire des actions de bitumage des voies autour des cliniques. Elles sont systématiquement relayées par des représentants des mondes automobiles (l'ACR ou la Prévention routière à partir des années 1950), avec lesquels la convergence d'intérêt est certaine : l'amélioration du stationnement, de la signalisation et des revêtements de chaussées (pavage surmonté d'une couche de bitume) profite aux patients en même temps qu'à la circulation automobile générale.

Les années 1920-1950 se caractérisent donc par une volonté, principalement municipale, d'ouverture aux usagers des arènes de décision en matière de circulation et d'aménagement des rues. Poursuivant un mouvement entamé dans les années 1910, cette attention portée aux usagers des rues accompagne les mutations des enjeux de la modernisation de la voirie vers la gestion de la circulation. Pourtant, les changements sont timides dans les processus de décision ou dans les solutions techniques mises en œuvre, les services de voirie gardant leur primauté. D'autre part, les pouvoirs publics choisissent leurs interlocuteurs chez les collectifs d'usagers et veillent à cloisonner les arènes de discussions entre la circulation et les autres préoccupations sur l'aménagement des rues.

¹¹⁸⁸ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 102 et 159.

¹¹⁸⁹ ADR PER 1900/6, Revue de l'ACR n°47, novembre 1955, p. 9.

¹¹⁹⁰ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 171.

¹¹⁹¹ AML 1125 WP 54, P.V. de la CMC du 20 juin 1936.

¹¹⁹² AML 1127 WP 60, P.V. de la CMC du 3 décembre 1936.

Conclusion du chapitre

Les années 1920-1950 marquent la volonté des pouvoirs publics de s'adapter aux mutations des circulations urbaines, notamment à l'augmentation des circulations automobiles et des problèmes soulevés par les usagers de la rue. Si le paysage viaire de la ville ancienne n'est pas bouleversé malgré les plans d'aménagement de nouvelles voies, les changements semblent plus importants du côté de la prise de décision. Cette dernière s'ouvre davantage aux usagers, avec un gouvernement par commissions apparemment moins dépendant du traditionnel couple élus/services techniques. Cependant, ces mutations institutionnelles déjà observées par des chercheurs en sciences politiques s'avèrent moins révolutionnaires dans leur impact réel, dans la mesure où elles ne modifient pas les pratiques d'aménagement. Les élus et services techniques restent prédominants, d'autant que des études techniques sont utilisées pour exclure certaines questions des débats. Cette ouverture vers les usagers n'empêche d'ailleurs pas l'émergence d'une conflictualité nouvelle sur des questions d'aménagement et de circulation dans les années 1930, qui surprend le pouvoir municipal et ses techniciens.

Cette période est marquée par une diversification des problèmes posés par le développement des moyens de transport modernes, pour lesquels les demandes d'habitants se multiplient pour dénoncer les nuisances. L'histoire de la prise en charge du bruit, des fumées ou encore des vibrations entre les années 1920 et 1950 est faite d'hésitations et de renoncements plus que d'actions progressives. L'action publique est ciblée sur des enjeux particuliers et se limite à des règlements sur quelques rues dont les enjeux d'encombrement, de riveraineté ou d'activités économiques sont jugés importants par les élus. Cela ne satisfait pas toujours les riverains et commerçants, dont les attentes semblent croissantes vis-à-vis de l'administration municipale. Cette dernière fait désormais face à des revendications de séparation des usages dans l'espace public viaire. Cette complexité grandissante des enjeux d'aménagement des rues ne semble pas prendre au dépourvu les services de voirie, qui conservent leur rôle primordial dans la prise de décision et la réalisation des infrastructures.

À cette diversification des problèmes auxquels l'aménagement des rues doit répondre correspond une prise en compte croissante des acteurs extra-municipaux par les pouvoirs publics, au sein de plusieurs commissions. Celles-ci connaissent un double mouvement de diversification et d'institutionnalisation entre les années 1930 et 1950, consacrant la multiplicité des usages des rues dans les débats sur la circulation. L'émergence de nouveaux enjeux comme la patrimonialisation de sites et monuments est à ce titre remarquable, autant pour l'intégration de nouveaux représentants extérieurs aux administrations que pour la manière dont les ingénieurs des services et les élus veillent à maintenir ces problématiques en marge des débats sur l'aménagement des rues. Cela se fait par un fonctionnement cloisonné des commissions et une sélection des représentants des usagers au profit des plus anciennement établis dans les commissions, pour la plupart liés au monde automobile. La concertation avec les usagers n'apparaît donc que partielle, ce qui ne permet pas de prévenir toutes les situations de conflit. C'est ce qu'illustrent deux conflits importants et durables sur des questions d'espaces de stationnement entre les années 1930 et 1950, qui marquent l'action municipale et renforcent sa volonté de sélectionner les représentants d'usagers. Ces évolutions s'opèrent en parallèle d'une technicisation croissante des discours et des dispositifs d'action sur la circulation urbaine, qui expliquent la continuité de la prédominance des services de voirie sur la définition des critères d'aménagement des rues.

Chapitre 6 : De l'empirisme à la rationalisation : vers de nouvelles méthodes pour moderniser les rues ?

À partir des années 1900-1910, les savoirs sur l'aménagement des voies circulent dans des réseaux municipaux¹¹⁹³ et internationaux comme l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR), qui se réunit pour la première fois à Paris en 1907¹¹⁹⁴, ou encore les diverses expositions urbaines. Ces rencontres sont l'occasion d'évoquer des problèmes de circulation et d'aménagement communs aux voies de divers pays. Elles constituent aussi, pour les ingénieurs des services de voirie, des moyens d'effectuer des voyages d'études et d'échanger des éléments documentaires sur leurs pratiques. L'analyse des archives de la participation des ingénieurs lyonnais à ces congrès montrent un intérêt pour de nouvelles méthodes, marquées par l'utilisation d'outils quantitatifs comme les comptages de circulations ou d'accidents, pour une gestion affirmée comme « rationnelle » de la circulation et de l'aménagement des rues. Ce terme, souvent employé par les élus et les ingénieurs des services de voirie lyonnais entre les années 1920 et 1960, renvoie à une mise en ordre des pratiques guidée par un imaginaire scientifique, qu'ils opposent souvent de manière artificielle aux réflexions empiriques des périodes précédentes¹¹⁹⁵.

Au-delà de ces discours de légitimation des pratiques des ingénieurs par l'adoption de méthodes nouvelles, ce chapitre vise à questionner leur application effective, dans des rues anciennes partagées entre plusieurs gestionnaires et supports de pratiques difficiles à quantifier (flânerie piétonnière, activités commerciales, patrimonialisation) : ces nouvelles méthodes ont-elles facilité l'aménagement des rues en fonction des problématiques de circulation ?

Ces pratiques s'inscrivent dans un contexte de redéfinition des rapports entre municipalités et État, avec des échanges de voies entre leurs domaines et l'importance croissante de la planification d'aménagements routiers. Il s'agit à la fois de rationaliser les usages des rues et les investissements publics consentis pour son aménagement. En ce qui concerne la circulation urbaine, les enjeux de constitution d'une expertise ont été explorés par des chercheurs en sciences politiques, comme Sébastien Gardon pour l'automobile¹¹⁹⁶ ou Harold Mazoyer pour le métro¹¹⁹⁷, qui en ont reconstitué les jeux d'acteurs. L'application de

¹¹⁹³ Martine Kaluszynski et Renaud Payre, *Savoirs de gouvernement : circulation(s), traduction(s), réception(s)*, Paris, Economica, 2013.

¹¹⁹⁴ G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, t.1, 1900-1951*, op. cit., p. 49.

¹¹⁹⁵ Konstantinos Chatzis, *La pluie, le métro et l'ingénieur : contribution à l'histoire de l'assainissement et des transports urbains, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 62 et suiv.

¹¹⁹⁶ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit.

¹¹⁹⁷ Harold Mazoyer, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », *Métropoles*, 2009, n° 6, p. 171-215.

ces méthodes fondées sur des calculs de flux et de coûts d'aménagement des infrastructures repose toujours sur un rôle central des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées dans chaque département¹¹⁹⁸, qui adoptent rapidement ces principes à Lyon. En parallèle, l'expertise des services municipaux affirme son autonomie par rapport à celle des corps d'État à travers des réseaux de villes au sein desquels Lyon est particulièrement active dans les domaines de l'hygiène et de la circulation¹¹⁹⁹. Ce double mouvement de technicisation des pratiques des ingénieurs a été étudié en histoire et en sciences politiques, Lyon constituant un véritable laboratoire pour cette vision transdisciplinaire de l'histoire¹²⁰⁰.

Si ces études ont permis de montrer les infléchissements dans les politiques publiques à l'échelle de la ville que ces échanges ont entraîné, il demeure nécessaire d'en analyser les répercussions concrètes sur les pratiques des aménageurs et les évolutions des dispositifs techniques implantés dans les rues. Les archives des rues étudiées permettent d'analyser l'adaptation des ingénieurs au contexte local : ils doivent souvent composer avec les solutions techniques habituellement employées, le contexte socio-politique (situation du quartier, activité du tissu associatif) et les héritages morphologiques de chaque rue, ce qui peut faire obstacle à l'application de nouvelles méthodes de gestion de la voirie. La place des rues dans les pratiques des aménageurs se doit donc d'être questionnée à la lumière de ces évolutions, dans la mesure où la montée en compétence des ingénieurs sur les questions de circulation peut les éloigner de la prise en compte des autres usages et accroître les divisions entre services selon les choix politiques dont dépend leur application.

Ces nouvelles méthodes de gestion des rues entraînent aussi des recompositions dans les jeux de pouvoirs entre la municipalité et l'État, qui peuvent être analysées à partir des archives de la correspondance des services sur la gestion quotidienne des voies et sur la planification de grands et petits aménagements. Leur étude est essentielle pour comprendre le mouvement de « rationalisation » de la gestion des rues par des échanges d'attributions entre services et des réorganisations au sein même des services de voirie. Ces mutations s'inscrivent dans un temps bien plus long qu'espéré par les aménageurs, entre les années 1920 et 1960, qu'il est important de questionner avec ses causes et conséquences. Ces temporalités d'évolution des pouvoirs sur la rue influent sur la planification urbaine, dont l'enchevêtrement de plans n'est pas sans conséquence sur les réalisations effectives de travaux de voirie.

¹¹⁹⁸ Theodore M. Porter, *La confiance dans les chiffres : la recherche de l'objectivité dans la science et dans la vie publique*, Paris, Les Belles Lettres, 2017, p. 183-192.

¹¹⁹⁹ Renaud Payre, *Une science communale ? op. cit.*

¹²⁰⁰ Pierre-Yves Saunier et Shane Ewen, *Another global city : historical explorations into the transnational municipal moment, 1850-2000*, New York, Palgrave Macmillan, 2008 ; M. Kaluszynski et R. Payre, *Savoirs de gouvernement, op. cit.*

1. Rationaliser les rues : un mouvement progressif et incomplet, années 1920-1960

L'évolution vers une gestion plus rationnelle des rues est affirmée dès le début du XX^e siècle par les élus et ingénieurs concernés, à Lyon comme dans d'autres villes occidentales¹²⁰¹. Cela passe d'abord par une remise en cause du gouvernement complexe des rues par les trois services de voirie qui s'en partagent les attributions. Face à un constat d'inadaptation croissante du découpage des rues par rapport aux usages et aux demandes des usagers (riverains, automobilistes), des discussions s'engagent pour réorganiser cette répartition. Cela fait l'objet de jeux de pouvoirs entre ces services pour des questions budgétaires, de prérogatives et de capacité d'action sur les travaux à prévoir. Ces derniers sont fixés par des plans établis au cours des décennies précédentes (PAEE, ARRLY), dont la mise en œuvre prochaine renforce les tensions entre les services de voirie. L'examen des archives sur les discussions autour de ces plans s'avère instructif sur l'évolution des relations entre les ingénieurs et leurs administrations, ainsi que leur vision des rues comme maillons de réseaux. Ces jeux de pouvoir peuvent aussi faire obstacle à l'intégration de problématiques nouvelles dans l'aménagement des rues, telles la place du patrimoine, très discutée à partir des années 1930 mais jamais véritablement considérée comme une question de voirie.

1.1. Une réorganisation conflictuelle des rues, pour une modernisation retardée

Les années 1920-1930 marquent un renouveau dans la planification urbaine française¹²⁰², avec un essor des plans de développement d'infrastructures routières dans toute la France, à l'instar d'autres pays européens¹²⁰³. L'enjeu majeur est alors de faciliter les circulations automobiles interurbaines, avec une attention limitée accordée à l'insertion de ces voies routières dans les paysages urbains. Cela passe par un mouvement de rationalisation des attributions des voies entre domaine municipal et domaine national. L'examen de nos cas de rues montre que cette tendance progressive et non linéaire ne donne pas les résultats escomptés, tant en termes de changements des paysages viaires que dans la pacification des relations entre les services. Cette dernière est aussi rendue plus difficile par l'enchevêtrement de plans d'aménagement concernant la voirie, qui impose une coordination entre les services. Cela ne se fait pas sans heurts ni compromis, sur lesquels il est intéressant de se pencher, dans la continuité d'une historiographie de la planification urbaine qui dépasse l'étude des institutions pour en révéler les confrontations politiques¹²⁰⁴. Les arbitrages qui sont faits pour ces plans sont révélateurs des points de conflits entre les ingénieurs et leurs administrations respectives, qui portent souvent sur des projets d'infrastructures de voirie. La mise en application de ces plans accroît les tensions entre services entre les années 1920 et 1950.

¹²⁰¹ Par exemple: Denis Veilleux, *La motorisation, ou, « La rançon du progrès »: tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930)*, Thèse d'Histoire contemporaine, Université de Montréal, Montréal, 1998.

¹²⁰² J.-P. Gaudin, *L'avenir en plan*, op. cit., p. 154 et suiv.

¹²⁰³ F. Schipper, *Driving Europe*, op. cit. ; T. Zeller, *Driving Germany*, op. cit.

¹²⁰⁴ F. Bourillon et A. Fourcaut, *Agrandir Paris, 1860-1970*, op. cit.

L'impossible rationalisation de la gestion des rues

Dans un contexte financier compliqué pour la municipalité entre les années 1920 et 1950, une rationalisation de l'aménagement des rues est envisagée avec le SOPC du Rhône. Cela passe par une simplification des domaines, qui conduit à des échanges de voies entre les domaines municipal, vicinal et national sans supprimer les conflits autour du financement des aménagements. Cette tendance, souvent pointée pour l'après-guerre¹²⁰⁵ est à l'œuvre dès les années 1920 à Lyon. Cela s'inscrit dans un contexte d'accroissement du domaine des routes nationales en France, qui passe de 39 500 km en 1921 à 80 000 km en 1932¹²⁰⁶. Ces opérations s'expliquent par une volonté de rationalisation des tracés en vue de leur aménagement pour un trafic routier lourd, par des travaux de goudronnage et d'élargissement des chaussées (voir Chapitre 4). Il s'agit aussi de rendre plus facilement circulable et plus lisible par les automobilistes le réseau routier de traversée des villes. Cependant, ce mouvement de transferts d'attributions se heurte à des conflits entre administrations.

Tout d'abord, ce mouvement de réorganisation des pratiques des services de voirie s'étend des années 1920 aux années 1960 car il fait l'objet de plusieurs conflits. Les dépenses de voirie sont importantes pour une grande ville comme Lyon et directement visibles par les électeurs, d'où une insistance de la part des services de voirie pour clarifier leurs attributions. À l'échelle du département, les ingénieurs de ces services et les élus dénoncent le caractère arbitraire de la répartition des dépenses de voirie, pour les voies vicinales et départementales, modernisées et entretenues aux frais des communes, avec des subventions déterminées par le Conseil général. Le transfert de ces voies dans le domaine municipal permettrait à la ville de Lyon de reprendre le contrôle d'une partie non négligeable de ses dépenses de voirie, ce que son Conseil municipal réclame dès les années 1880¹²⁰⁷ et finit par obtenir de manière complète en 1960. Ce mouvement de réorganisation des attributions de rues est représentatif de la volonté des pouvoirs publics municipaux et nationaux de gérer les rues de manière globale, avec une volonté d'homogénéisation des travaux qui passe par celle des trois réseaux (SMV, SV, SOPC, voir Annexe 6). Il s'agit, selon l'ingénieur en chef du SMV Camille Chalumeau, de « supprimer les difficultés et lenteurs d'instruction », comme il le dit pour soutenir un projet de rattacher les chemins vicinaux au domaine municipal en 1922. Il argumente par la possibilité d'un gain de temps dans les opérations d'aménagement et d'argent dans l'entretien et le nettoyage. Il rappelle que cette question est ancienne car le Conseil municipal de Lyon avait émis un vœu dès 1898 « pour rattacher toutes les voies publiques de la ville au SMV »¹²⁰⁸.

Cependant, l'accord entre SMV et SV intervenu en 1923 ne décide le rattachement au domaine municipal que de 42,7 km de chemins vicinaux ordinaires sur les 131 km que compte la ville, sans se prononcer sur les autres types de chemins vicinaux (chemins de grande communication et d'intérêt commun) ou les routes nationales¹²⁰⁹. Cette ambition affirmée par Herriot de « l'unification de la voirie » n'est que progressivement réalisée en ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires, dont le rattachement se fait en plusieurs tranches, pour des questions budgétaires selon Chalumeau¹²¹⁰. La Ville doit gérer cette intégration en parallèle de celle des 300 voies privées restant sur son territoire, qui font l'objet d'un programme de classement et de travaux de viabilité en 1929, avec pour premier critère « l'intérêt pour la

¹²⁰⁵ S. Barles et A. Guillerme, « Gestion des congestions : *Seculum miserabile* », art cit.

¹²⁰⁶ N. Neiertz, *La coordination des transports en France*, op. cit., p. 20.

¹²⁰⁷ Cela est dénoncé par exemple par le Conseil municipal dans sa séance du 15 décembre 1885.

¹²⁰⁸ AML 923 WP 282, Enquête sur le déclassement des chemins vicinaux - exposé des motifs, 20 novembre 1922.

¹²⁰⁹ AML 923 WP 282, Arrêté préfectoral du 8 décembre 1923.

¹²¹⁰ AML 923 WP 282, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau, 28 septembre 1928.

circulation générale »¹²¹¹. Il s'agit probablement aussi d'une question de concurrence avec le Service vicinal, qui tient à conserver ses prérogatives, alors que son processus d'absorption par les SOPC à l'échelle nationale a commencé dès les années 1920. La perte d'influence du SV prend la forme de changements d'attribution des chemins vicinaux jugés utiles pour aménager les traversées de la ville, qui sont alors convertis en portions de routes nationales. Ainsi, la montée de Choulans, chemin vicinal ordinaire n°5, est transférée le 16 avril 1930 dans le domaine national en tant que Route nationale 7_E (pour « embranchement »), pour être adaptée à une circulation automobile massive par des élargissements de la chaussée. Ce projet reste inachevé pour des raisons de répartition du financement des expropriations entre ville et État. Les premiers travaux d'élargissement entamés en 1935 s'opèrent sur la section la moins urbanisée et la plus facile à élargir, les terrains bordant la voie étant essentiellement des jardins privés. Le manque de coordination persiste malgré le transfert d'attributions. Cela se traduit dans la protestation du conseiller municipal Grasselly à la CMC du 23 décembre 1935, qui dénonce le fait que ces travaux d'élargissement ne laissent qu'un trottoir de 50 cm, donc « qu'il sera impossible aux piétons d'y circuler »¹²¹². La réaction des ingénieurs du SOPC n'est pas consignée dans le procès-verbal, mais cela ne fait pas l'objet de débats ni d'action par la suite. En revanche, la politique étatique de prise de contrôle de l'aménagement des routes nationales conduit à une simplification des jeux de pouvoirs entre services de voirie, dans la mesure où le Service vicinal du Rhône, comme tous ses homologues en France, est supprimé par la loi du 15 octobre 1940 après 7 ans de débats¹²¹³. Celui de Lyon, qui était connu pour être assez actif, voit ses voies redistribuées entre le domaine municipal (pour les chemins vicinaux ordinaires) et les attributions du SOPC (pour les chemins d'intérêt communs et chemins départementaux), ce dernier récupérant également la majorité du personnel du service¹²¹⁴. Cette division des voies du SV conduit les élus municipaux à poser la question du classement de l'ensemble des chemins vicinaux (de tous types) « pour mettre fin à la dualité de services existant » en présentant un rapport au Conseil municipal en 1946¹²¹⁵, qui semble n'avoir eu aucun effet immédiat. Pourtant, le processus de classement de l'ensemble des chemins vicinaux dans la voirie municipale se poursuit jusqu'en 1960 (voir Annexe 6)¹²¹⁶.

En parallèle de la dissolution progressive du Service vicinal, des échanges de voies entre le domaine municipal et le domaine national sont envisagés dès 1935 pour faciliter l'aménagement des routes nationales et rationaliser les attributions de voies entre services. Il s'agit d'adapter les voies aux usages réels par les automobilistes, par des aménagements selon l'intensité de la circulation et par une clarification des tâches de gestion et d'entretien. Pour les pratiques de gestion des rues dans la ville de Lyon, la question des attributions est complexe car le financement des travaux d'aménagement ou d'entretien fait l'objet d'accords le plus souvent informels entre les services qui font des trottoirs le domaine d'action du SMV (y compris pour les routes nationales), la chaussée des voies départementales et nationales restant du ressort du SOPC¹²¹⁷. La répartition des attributions ne semble définie précisément que pour les quais, par une convention du 10 avril 1926, s'inscrivant dans une obligation nationale de réglementation des attributions entre domaine public fluvial et domaine public terrestre, qui

¹²¹¹ AML 423 WP 4, P.V. du Conseil municipal du 30 avril 1956.

¹²¹² AML 1127 WP 54, P.V. de la CMC du 23 décembre 1935.

¹²¹³ J.-C. Thœnig, *L'ère des technocrates*, op. cit., p. 80-82.

¹²¹⁴ Jean-Claude Thœnig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental : vie et mort de la vicinalité*, Paris, Cujas, 1980, p. 43-48.

¹²¹⁵ AML 968 WP 35, PV de la Commission d'Urbanisme et des Opérations immobilières, 17 décembre 1946.

¹²¹⁶ AML 423 WP 57, Rapport de l'Ingénieur Principal du Service municipal de la Voirie, 2 mars 1960.

¹²¹⁷ AML 945 WP 63/8, Rapport de l'ingénieur du SMV Aubert pour le maire de Strasbourg, 1^{er} mars 1921.

relèvent de deux branches différentes des SOPC (voir Annexe 10)¹²¹⁸. Cette répartition aléatoire des tâches d'aménagement et de gestion du réseau viaire pose aussi problème vis-à-vis des usagers depuis la fin du XIX^e siècle, avec des plaintes d'inégalités dans l'entretien des rues et la réfection des chaussées (voir Chapitre 2).

Cependant, la rationalisation des attributions entre SMV et SOPC est davantage motivée par les grands projets d'aménagement initiés par le ministère des Travaux publics que par ces considérations locales, ainsi que l'exprime le directeur du Service Immobilier de la ville de Lyon M. Fau, faisant le bilan de vingt ans d'échanges entre services en 1953 : « comme il était apparu rationnel de réserver au tracé des routes nationales des voies dégagées et aptes à la circulation générale, un programme de classements et de déclassements a été envisagé par l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées » dès 1935 et entériné par une décision du ministre des Travaux publics prise le 18 août 1945¹²¹⁹. Cela s'inscrit dans le cadre du programme d'ARRLY lancé dans les années 1930 et interrompu par la guerre, ainsi que dans le contexte de reconstruction des ponts de Lyon. C'est surtout ce dernier point qui relance le mouvement de rationalisation du réseau des routes nationales dans la traversée de Lyon, dans la mesure où des ponts appartenant à la ville vont être reconstruits en étant adaptés à une circulation automobile dense, au moyen de financements spéciaux de l'État consacrés à la reconstruction¹²²⁰. Le maire de Lyon Édouard Herriot justifie aussi la reprise de cette question par la mise en service du tunnel routier de la Croix-Rousse et l'aménagement à venir de l'axe Nord-Sud entre 1952 et 1954¹²²¹, probablement pour éviter d'éventuelles oppositions au sein de son conseil municipal pour des raisons budgétaires. Le directeur du Service Immobilier mentionne dans son rapport de 1953 que ce projet de révision du classement des routes nationales dans la traversée de Lyon mettra à la charge de la ville 2,5 km de chaussées pavées supplémentaires à entretenir, ce qui, à son avis, devrait faire l'objet d'une indemnité de la part du SOPC pour gérer ces chaussées « en général en mauvais état »¹²²². Cette question budgétaire n'apparaît pas lors de la séance du Conseil municipal du 1^{er} mars 1954, où ce plan (illustré ci-dessous Figure 52) est adopté à l'unanimité, et ne semble pas être rediscutée par la suite.

Comme on le voit sur ce plan (Figure 52), cette révision concerne surtout les axes de traversée Est/Ouest de la ville, la traversée Nord/Sud étant assurée par les quais qui font partie du domaine national. Elle permet de rectifier des héritages historiques qui font désormais figure d'anomalies dans le tracé de routes nationales conçu pour un trafic intense. C'est le cas de la rue de la République, partie de la route nationale 83, qui a dès son origine une fonction de prestige et dévie du tracé rectiligne empruntant les quais de la rive droite du Rhône. Sa définition comme route nationale s'explique par la volonté d'obtenir une participation de l'État pour le percement de ce grand axe dans les années 1850, mais une demande de rétrocession au domaine municipal est refusée pour des questions de perception des droits de voirie en 1881¹²²³. Ce droit, qui revient normalement à l'État pour les routes nationales, a été laissé à la municipalité dans la pratique courante, mais le préfet ne semble pas vouloir renoncer à cette marque de souveraineté territoriale face à un pouvoir municipal alors en pleine affirmation. Quelques décennies plus tard, ce déclassement ne pose aucune difficulté aux services de l'État, qui privilégient la continuité d'un itinéraire très fréquenté et bientôt aménagé pour un trafic routier

¹²¹⁸ AML 423 WP 50, Rapport du directeur du Service Immobilier Fau, 4 décembre 1953.

¹²¹⁹ AML 423 WP 50, Rapport du directeur du Service Immobilier Fau, 4 décembre 1953.

¹²²⁰ N. Neiertz, *La coordination des transports en France*, op. cit., p. 230-233.

¹²²¹ AML 423 WP 50, Rapport d'Édouard Herriot au Conseil municipal, 1^{er} mars 1954.

¹²²² AML 423 WP 50, Rapport du directeur du Service immobilier Fau, 4 décembre 1953.

¹²²³ AML 933 WP 82, Lettre du Conseiller à la Direction des Routes du ministère des Travaux publics au préfet du Rhône, 21 décembre 1881.

(les quais du Rhône) aux questions de revenus des étalages et terrasses. Dans d'autres cas, comme les rues de la Guillotière et de la Madeleine qui forment le deuxième ensemble rendu à la municipalité en 1954 (en pointillés rouges sur ce plan), l'impossibilité d'élargir ces voies en raison du coût trop élevé des expropriations dans ce quartier urbanisé a eu raison des volontés de modernisation des routes nationales. Jugées inadaptées au trafic de transit, ces rues sont rendues au domaine municipal en échange du classement dans la voirie nationale des ponts Gallieni et Kitchener reconstruits ainsi que du cours de Verdun qui les relie, pour assurer un itinéraire continu à la RN 7 entre la montée de Choulans et la route de Vienne¹²²⁴.

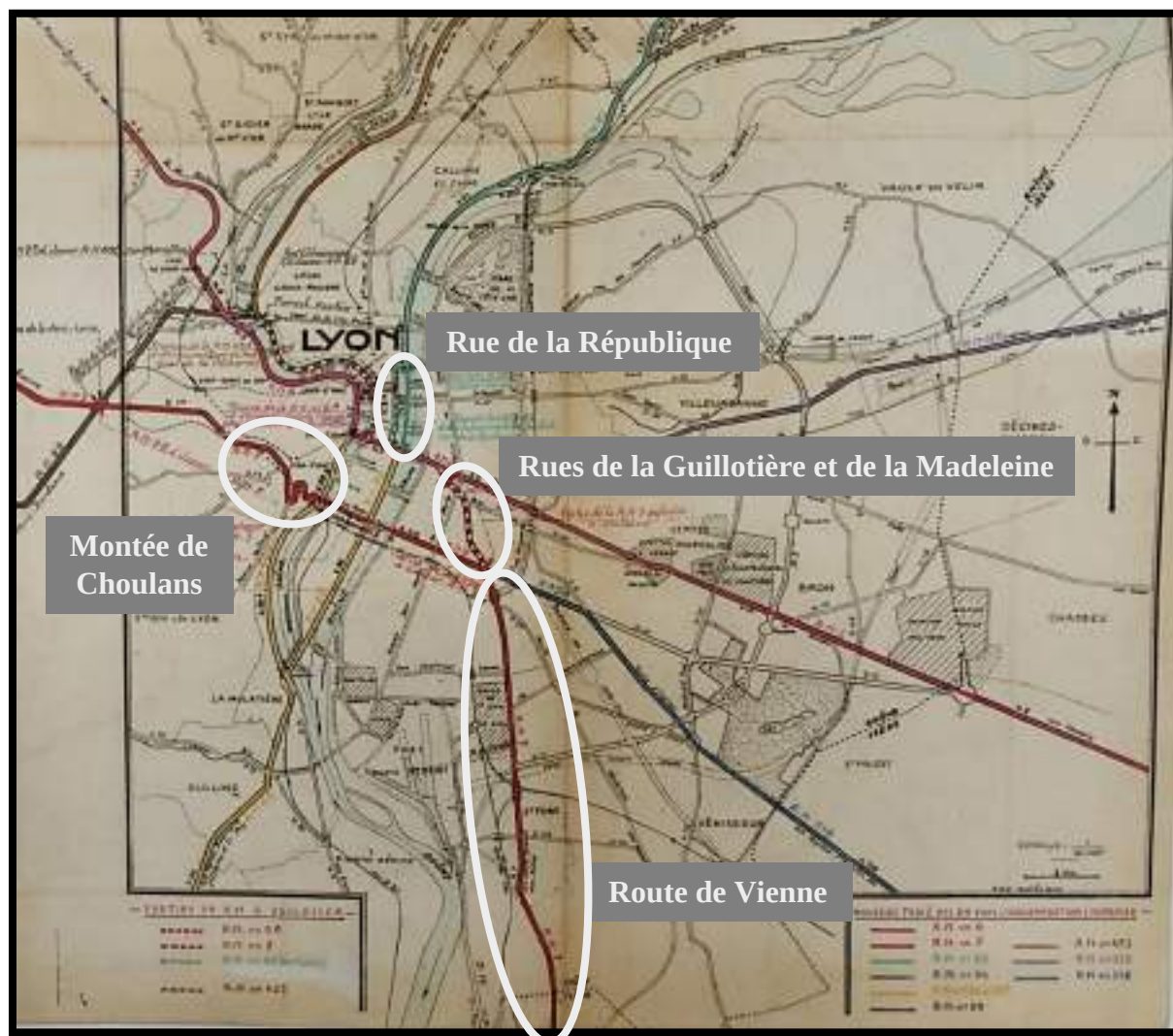


Figure 52 : Plan de révision du classement des routes nationales à Lyon, 15 juin 1953 (ADR 2059 W 7).

Cependant, si cette réorganisation des routes nationales semble satisfaire les organismes touristiques comme le Syndicat d'Initiative ou l'ACR, elle ne règle pas les problèmes de gouvernement des rues et de leurs travaux. En 1959, l'ingénieur en chef du SMV Paul Gsell pointe encore une « fâcheuse confusion dans les attributions respectives des deux

¹²²⁴ Louis Baldasseroni, « De la rue à la route ? Aménager la Nationale 7 à Lyon, fin XIX^e-fin XX^e siècle », *Bulletin de la Société Académique du Nivernais*, 2019, n° 88, p. 74.

collectivités »¹²²⁵, à propos des trottoirs, de l'aménagement et du nettoyage des chaussées et de la police de la circulation. Ces enjeux mêlent des controverses financières et des enjeux de pouvoir sur les rues. L'examen des débats montre que l'aspect le plus problématique est financier, la police restant hors des attributions municipales jusqu'en 1969. La question se pose aussi pour les voies comme les chemins départementaux situés sur la commune de Lyon, au statut intermédiaire entre voie municipale et route nationale. En 1959, cette question n'est pas réglée et l'ingénieur en chef du SOPC Jacques Rérolle s'en inquiète. Il écrit au maire Louis Pradel sur ce qu'il appelle les « rues-traverses » (« à défaut de définition légale » pour ce type de rue), voies qui servent à la traversée de Lyon, ne font pas partie des routes nationales mais relèvent du domaine départemental donc du SOPC. Il insiste sur les travaux à exécuter, « à la charge du département, bien que la ville de Lyon en soit le principal bénéficiaire » pour demander une solution « en vue de l'unification des compétences en matière de gestion, d'entretien, de travaux d'aménagement ou d'embellissement, d'hygiène et de police des voies en cause »¹²²⁶. Cette interpellation débouche, dès 1960, sur l'incorporation de ces voies départementales dans le domaine municipal¹²²⁷. Cette nécessité de rationalisation entre les domaines de la Ville et de l'État fait donc consensus des deux côtés, mais les héritages administratifs et les jeux de pouvoirs financiers expliquent la lenteur du processus.

Par contre, les effets concrets de cette rationalisation sur les travaux méritent d'être discutés. Ce rapport de Jacques Rérolle illustre le fait que les attributions des voies ne correspondent toujours pas aux itinéraires réels des circulations routières et que les travaux de voirie restent mis en œuvre de manière inégale selon les services. Les échanges de voies de 1954 n'ont par exemple pas permis de faire avancer le bitumage des artères urbaines entrepris dès les années 1930 par la municipalité. Le maire Herriot écrit à l'ingénieur en chef du SOPC en 1954 pour lui demander « de faire procéder à la réfection des voies nationales situées sur le territoire de Lyon », soulignant « les efforts financiers importants » entrepris par la municipalité pour les rues désormais classées dans le domaine national. Sa lettre reste sans réponse, comme le montre sa relance l'année suivante, sans plus de succès¹²²⁸. Par ailleurs, la liste des 17 « rues-traverses » donnée par l'ingénieur Rérolle montre que les itinéraires des routes nationales dans la traversée de Lyon restent en partie inadaptés par rapport aux usages réels. Ces voies très empruntées pour les circulations de transit ne sont pas des routes nationales et l'ingénieur semble considérer qu'elles ne pourront jamais le devenir, dans un contexte de la fin des années 1950 où l'État se concentre désormais sur les autoroutes¹²²⁹. Parmi ces rues qui sont toutes liées à des routes nationales, l'avenue Debrousse constitue le prolongement de la montée de Choulans vers l'Ouest et permet de rallier la RN 7 en évitant la partie urbaine de cette montée, à laquelle elle est souvent préférée par les automobilistes¹²³⁰.

L'entreprise de rationalisation des domaines des rues, censée mieux distinguer les pratiques de chaque service de voirie, ne semble donc pas avoir résolu leurs conflits. Malgré le consensus autour de cette rationalisation qui semble évidente dans ses principes, celle-ci s'avère progressive et conflictuelle, ce qui montre la profondeur des enjeux de pouvoir locaux sur la rue. Cela explique en partie l'enchevêtrement de plans d'aménagement de voies pour la circulation, dont la coordination pose problème et retarde les réalisations.

¹²²⁵ AML 423 WP 50, Rapport de l'ingénieur en chef Gsell, 19 juin 1959.

¹²²⁶ AML 423 WP 50, Lettre de l'ingénieur en chef du SOPC Rérolle au maire de Lyon Pradel, 2 mars 1959.

¹²²⁷ AML 423 WP 57, Rapport de l'ingénieur principal du SOPC, 2 mars 1960.

¹²²⁸ AML 423 WP 50, Lettres du maire Herriot à l'ingénieur Rérolle, 5 octobre 1954 et 25 novembre 1955.

¹²²⁹ Georges Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, t. 2, 1952-2000*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts-et-Chaussées, 2007, p. 43 et suiv.

¹²³⁰ AML 423 WP 50, Lettre de l'ingénieur en chef du SOPC Rérolle au maire de Lyon Louis Pradel, 2 mars 1959.

Réorganisation des services et plans routiers : entre efficacité et conflictualité

Contrairement à l'image d'unité donnée dans les documents promotionnels, ces plans ne permettent pas de transcender les divisions entre les services de voirie, qui cherchent à faire appliquer des dispositions antérieurement projetées par chacun d'entre eux. Ils n'ont pas forcément les mêmes intérêts et surtout luttent pour leurs prérogatives, dans le contexte de rationalisation des années 1930. Par la suite, après la Seconde Guerre mondiale, les ingénieurs de tous les services de voirie tendent à se rassembler autour des infrastructures projetées dans le plan d'ARRLY, seul rescapé de politiques qui visent à résoudre l'enchevêtrement des plans d'aménagement. Ce plan piloté par l'État à travers le SOPC est décrit par Marie-Clotilde Meillerand comme un moteur d'unification métropolitaine¹²³¹. Cela ne s'est toutefois pas opéré sans tensions entre élus et entre services, qui apparaissent dès les premières discussions autour de ce plan en 1933. Les nombreuses modifications qu'il connaît par la suite montrent la prise en compte de conflits aux motifs à la fois urbanistiques et techniques, réglés par des compromis dans l'aménagement, voire l'exclusion du plan des projets les plus conflictuels.

Ainsi, le premier plan d'ARRLY semble faire consensus jusqu'à son approbation officielle en 1937 (voir Chapitre 4). Conçu par l'ingénieur du SOPC Lucien Chadenson avec la collaboration de l'ingénieur en chef du SMV Camille Chalumeau et de celui du SV Claude Delaigue, il fait l'objet de la création d'un Comité d'aménagement et d'organisation de la région lyonnaise par le préfet du Rhône Émile Bollaert le 1^{er} juillet 1935. Cette commission spéciale réunit, outre les élus, des représentants des trois services de voirie lyonnais, de l'autorité militaire, de l'ACR et de la Chambre de Commerce du Rhône. L'objectif est d'amener ces différentes collectivités à s'accorder pour saisir « la possibilité d'un financement rapide - envisagé récemment par le gouvernement – pour la réalisation d'un vaste programme routier »¹²³², qui permettrait de commencer rapidement les premiers travaux. Cela s'inscrit dans un contexte d'investissements massifs de l'État dans les routes nationales depuis 1930, puis dans le cadre du plan Marquet, prévu pour l'aménagement routier de la région parisienne et étendu à la région lyonnaise sous la pression d'Édouard Herriot, qui cumule à cette époque la charge de maire de Lyon et de ministre d'État¹²³³. Dans ce premier temps, il est davantage question de discuter la répartition des dépenses entre les collectivités que de s'intéresser aux aspects techniques des infrastructures projetées. Le principe de financement réside dans la prise en charge des deux tiers des coûts par l'État, le reste étant partagé à parts égales entre la ville de Lyon et le département du Rhône, pour une première estimation du total des travaux à 135 MF. Ainsi, lors du CM du 23 décembre 1935 qui voit le plan d'ARRLY adopté à l'unanimité, Édouard Herriot conclut son plaidoyer en mettant en valeur les « 90 MF qui vont être donnés par l'État » et en coupant court aux discussions : « nous examinerons les détails plus tard »¹²³⁴.

Pourtant, des tensions autour de la coordination des plans routiers apparaissent rapidement, illustrant les rapports conflictuels entre l'administration municipale et le SOPC, ainsi que l'échec de la volonté préfectorale de coordination des aménageurs. Ainsi, dans un rapport municipal de 1939 sur la coordination des différents plans routiers, l'ingénieur voyer principal Lapeyre fait référence à des rapports que « Monsieur le Préfet vient [...] de

¹²³¹ M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, op. cit., p. 69-72.

¹²³² AML 423 WP 47, P.V. du Conseil municipal du 23 décembre 1935.

¹²³³ M. Desportes, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 289.

¹²³⁴ AML 423 WP 47, P.V. du Conseil municipal du 23 décembre 1935.

communiquer à Monsieur le Maire »¹²³⁵, ce qui conduit à penser que le Comité d'aménagement n'a pas duré plus d'une année (aucune archive postérieure à 1935 n'a pu être retrouvée), ou n'a pas été efficace comme organe de dialogue. Cela est confirmé par le registre d'enquête d'utilité publique du plan d'ARRLY en juin 1937, qui ne comporte que deux observations, provenant de membres de l'Automobile-Club du Rhône¹²³⁶. Cet organisme était censé faire partie de cette commission, or il n'en est fait aucune mention dans ces observations ni dans la revue de l'ACR. Les discussions sur ces plans semblent donc relever de pourparlers bilatéraux entre services, loin de l'ambition intercommunale initiale. En ce qui concerne le SMV, la coopération semble plus facile avec le Service vicinal qu'avec le SOPC, dans la mesure où le SV ne mène aucun projet d'infrastructure susceptible de provoquer d'opposition, à cause de son faible budget. Dans son rapport de 1939, l'ingénieur Lapeyre ne mentionne que « pour mémoire » les remarques présentées par l'ingénieur en chef du SV et développe les réponses apportées au SOPC, en marquant son désaccord sur les autoroutes des bas-ports ou le pont de la Guillotière¹²³⁷.

L'examen de ces points de conflit permet de montrer qu'ils relèvent à la fois de questions de prérogatives administratives et de contentieux sur des projets plus anciens. Ainsi, l'administration municipale de Lyon prend rapidement ses distances par rapport aux ambitions de gestion intercommunale du plan d'ARRLY¹²³⁸. Herriot ne manque aucune occasion d'affirmer son pouvoir en rappelant que le PAEE municipal est en cours d'approbation. Cela s'observe par exemple en ce qui concerne les autoroutes des bas-ports du Rhône, projet des ingénieurs du SOPC auquel la municipalité s'oppose. Dans son rapport du 30 mars 1939, l'ingénieur Lapeyre refuse de les inscrire dans le plan tant qu'elles ne seront pas approuvées par le Conseil municipal, procédure facultative car les quais appartiennent à l'État depuis 1851. L'ingénieur mobilise le fait que ces « autoroutes » ne constituent pas des voies urbaines ordinaires, ce qui renvoie à un vide juridique sur ce type de voies avant les années 1950¹²³⁹. Il affirme un *statu quo* du PAEE face aux demandes du SOPC, sans pour autant marquer une opposition frontale. Il préfère attendre que le plan d'ARRLY soit légalement applicable, ce qui ne fait que reporter ces oppositions. Cette conflictualité latente entre ces deux administrations explique peut-être que le PAEE municipal n'ait jamais été transmis par le préfet pour lancer les formalités d'enquête réglementaire, indispensables à son approbation ministérielle.

Sur les projets proprement dits, les aspects financiers constituent à la fois un motif de conflit entre ville et État et une voie d'entente entre des administrations qui restent divisées. Ainsi, les crédits municipaux correspondant à la participation au programme d'ARRLY ont toujours été votés en mettant de côté les oppositions sur les infrastructures, tant en 1935 lors de l'approbation du plan qu'en 1939 pour les premiers travaux du tunnel. Ainsi, parmi les modifications du PAEE que demande l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées Chadenson pour se conformer au plan routier, on trouve l'ajout des autoroutes des bas-ports du Rhône. Sur la question des autoroutes des bas-ports, l'ingénieur voyer principal Lapeyre en reconnaît le caractère « controversé » en 1939 et s'adapte au souhait du maire de voter les crédits du plan d'ARRLY en examinant ultérieurement cette question¹²⁴⁰. Cela s'explique probablement par le fait que l'ingénieur sait que l'étude de ces infrastructures n'est pas encore bien avancée et qu'un retour en arrière reste possible. De même, le plan d'ARRLY est modifié après 1945, avec la

¹²³⁵ AML 963 WP 82, Rapport de l'ingénieur voyer principal du SMV E. Lapeyre, 30 mars 1939, p. 1.

¹²³⁶ ADR 2021 W 22, Registre d'enquête du programme d'ARRLY, 28 juin 1937.

¹²³⁷ AML 963 WP 82, Rapport de l'ingénieur voyer principal du SMV E. Lapeyre, 30 mars 1939.

¹²³⁸ M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, op. cit., p. 70-76.

¹²³⁹ AML 963 WP 82, Rapport de l'ingénieur voyer principal du SMV Lapeyre, 30 mars 1939.

¹²⁴⁰ *Ibid.*, p. 5.

disparition du projet d'autoroute des bas-ports mais le retour de plusieurs projets faisant l'objet de désaccords anciens entre la ville et l'État, comme le remplacement du pont de la Guillotière ou l'élargissement de la montée de Choulans. Ces conflits institutionnels se cristallisent sur des projets particuliers, au sujet des infrastructures à établir et des évolutions dans les usages circulatoires entraînées en cas d'application complète des plans.

En conséquence, les pouvoirs publics semblent déployer des stratégies d'évitement des conflits, en excluant les projets les plus problématiques des plans. Il en est ainsi de l'élargissement de la montée de Choulans dans les années 1930, toujours dans les cartons du SOPC comme projet d'aménagement d'une route nationale dans la traversée de Lyon, mais jamais mis à la discussion dans le cadre du plan d'ARRLY, probablement à cause de l'opposition Ville/SOPC sur le coût des expropriations à mener. De même, le pont de la Guillotière, pourtant maillon essentiel de la route nationale 6, est exclu du plan d'ARRLY, le contentieux sur le doublement ou la reconstruction du pont n'étant pas réglé. Il n'est mentionné que dans le rapport de l'ingénieur Lapeyre de 1939, qui fait suite à une remarque de l'ingénieur du SOPC sur la présence du projet de pont en X sur un plan municipal. Lapeyre prend soin de préciser qu'il s'agit d'un plan « schématique et rétrospectif, à caractère documentaire », alors que ce projet de pont a été supprimé de la dernière version du PAEE soumise à approbation des pouvoirs publics¹²⁴¹. Ce projet n'est pas officiellement abandonné par la ville, mais le refus de l'inscription du vieux pont de la Guillotière comme monument historique en décembre 1938 a probablement mis un coup d'arrêt aux études municipales, même si le ministre des Travaux publics a autorisé la ville à poursuivre ses études pour un nouveau pont en aval de l'ancien en juin 1937¹²⁴². Pour le SOPC, cela constitue une occasion de laisser ce coûteux projet à la municipalité, mais la remarque de l'ingénieur du SOPC montre que son administration ne se désintéresse pas complètement de ces projets.

Enfin, les ingénieurs du SOPC veillent à exclure le projet de prolongement de la rue de la République des débats en le cantonnant à un aménagement municipal. L'idée ancienne de prolongement de la grande artère du centre-ville vers le Nord est réactivée avec le plan d'ARRLY, dans la mesure où il pourrait déboucher sur le tunnel de la Croix-Rousse par une troisième branche dédiée. Les ingénieurs du SOPC refusent de participer au financement de cette dernière mais n'en rejettent pas le principe, estimant dans le rapport de l'enquête publique de 1937 que cette troisième branche « demeurera toujours possible et la ville de Lyon pourra toujours l'entreprendre »¹²⁴³. Cette affirmation incertaine sur le plan technique vise sans doute à éviter une situation de blocage avec la municipalité et ne pas risquer de compromettre l'entente financière pour les travaux du programme complet. Ils semblent conscients de la faible probabilité que ce projet se concrétise, étant donné l'état des finances municipales : ainsi, l'ingénieur en chef du SOPC Lucien Chadenson ne mentionne même pas ce projet dans sa présentation du tunnel dans le numéro spécial de la revue *Technica* de 1937 sur les grands travaux de la région lyonnaise¹²⁴⁴. Ce projet est relancé dans les années 1940, comme d'autres projets municipaux anciens, avec une étude de l'urbaniste Lambert en 1943 composée d'une troisième branche venant rejoindre le tunnel (déjà creusé mais pas encore ouvert) avec un rond-point, ainsi qu'un remodelage du parcellaire et du bâti du quartier correspondant¹²⁴⁵. Ce projet

¹²⁴¹ AML 963 WP 82, Rapport de l'ingénieur voyer principal du SMV Lapeyre, 30 mars 1939, p. 5.

¹²⁴² ADR 1030 W 1, Historique de la question par l'ingénieur en chef du SOPC Jacques Rérolle, lors de la séance de la Commission départementale des Sites du Rhône, 2 juin 1951.

¹²⁴³ ADR 2021 W 22, Rapport sur l'enquête publique du plan d'ARRLY, 14 septembre 1937.

¹²⁴⁴ Lucien Chadenson, « Le plan d'ARRLY », *Technica*, hors-série n°1, mars 1937, p. 56-61.

¹²⁴⁵ ADR 2021 W 22, Plan de construction d'une branche du tunnel de la Croix-Rousse, 28 décembre 1943.

est abandonné par la municipalité après-guerre, cette grande opération étant sans doute considérée comme trop coûteuse financièrement et socialement.

Par la suite, les années 1940 amènent d'importants changements chez les décideurs des plans d'aménagement, avec une reprise en main par le SOPC et l'État. Outre la dissolution du Service vicinal en 1940, les protagonistes du PAEE municipal changent, avec l'éviction d'Édouard Herriot de la mairie en septembre 1940 qui entraîne celle de Camille Chalumeau. L'État prend alors le contrôle de la ville en remplaçant le Conseil municipal par une délégation spéciale nommée par le ministre de l'Intérieur et en évinçant le préfet Bollaert¹²⁴⁶. Cela enterre les espoirs d'approbation du PAEE, d'autant qu'il est remplacé par un nouveau plan directeur d'urbanisme en 1941, confié par le nouveau maire de Lyon Georges Villiers à l'urbaniste Jacques Henri Lambert. Les services techniques de la ville sont réorganisés, avec une Direction générale des Travaux qui intègre la voirie et l'urbanisme, dirigée par des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées. Le premier d'entre eux est Lucien Chadenson, l'ingénieur en chef du SOPC à l'initiative du plan d'ARRLY, très critique sur le PAEE de Chalumeau¹²⁴⁷. Par ailleurs, les cloisonnements hérités de la période précédente en matière d'aménagement des rues persistent, confirmant le primat des spécialisations techniques sur une vision transversale de la voirie : ainsi, le service Électromécanique s'occupe toujours des feux de signalisation par sa compétence dans l'éclairage urbain, celui des Cultures reste chargé des espaces verts des rues en même temps que des parcs. Les rapports confus entre Lambert, la Ville et le régime de Vichy expliquent probablement la volonté des services municipaux de revenir à la situation d'avant-guerre et la rapide occultation du plan Lambert, qui n'est pas réexaminé après-guerre. En 1945, de retour à la mairie, Édouard Herriot charge le nouvel ingénieur en chef du SMV Paul Gsell de préparer un nouveau plan d'urbanisme inspiré de celui de 1935, qui n'aboutira jamais à un document concret. L'explication serait à trouver dans le rattachement du service des plans et alignements, autrefois directement dépendant du SMV, au Service Immobilier¹²⁴⁸. Cela expliquerait la relance de projets anciens aux enjeux immobiliers importants, comme le prolongement de la rue de la République. Le SMV apparaît moins présent dans les débats, propose peu de nouveaux projets d'infrastructures et semble s'acheminer vers un service gestionnaire plus que visionnaire, laissant plus souvent la parole aux services étatiques des Ponts-et-Chaussées et de la Construction dans les débats autour des grands projets lyonnais¹²⁴⁹.

Par conséquent, à la fin des années 1940, le plan d'ARRLY reste le seul document de référence pour l'aménagement routier de Lyon et sa région et les diverses administrations semblent vouloir mettre leurs différends de côté pour terminer au plus vite les travaux inachevés du fait de la guerre. En premier lieu, il s'agit d'achever le tunnel de la Croix-Rousse, commencé en janvier 1939 mais que l'État n'a pas les moyens de terminer sur ses seuls deniers à cause de l'explosion des prix. L'ingénieur Gsell, dans un rapport sur la question en 1946, rappelle le coût initial de 135 MF du projet d'ARRLY et le met en perspective avec les 360 MF nécessaires pour finir le tunnel, en donnant un avis favorable à une participation financière de la ville supérieure aux prévisions¹²⁵⁰. Cette demande des services de l'État s'explique par le fait que la guerre a considérablement entamé les capacités d'investissement de l'État dans les routes

¹²⁴⁶ André Pelletier *et al.*, *Histoire de Lyon : des origines à nos jours*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2007, p. 841-844.

¹²⁴⁷ Pierre-Yves Saunier, « Au Service du plan : hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au 20^e siècle », in *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon du XVI^e au XX^e siècle*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1996, p. 135-144.

¹²⁴⁸ *Ibid.*, p. 141-142.

¹²⁴⁹ *Ibid.*, p. 144.

¹²⁵⁰ AML 968 WP 74, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Gsell, 17 décembre 1946.

nationales, dont le niveau après 1944 est équivalent à celui de 1914, comme l'a montré Dominique Barjot¹²⁵¹. Cette infrastructure étant considérée comme cruciale pour la gestion d'une circulation lyonnaise amenée à redevenir très dense, les crédits municipaux attendus pour terminer le tunnel sont rapidement votés et le tunnel est inauguré en 1952, constituant la première réalisation de ce plan conçu une vingtaine d'années auparavant et la principale réalisation mise en avant, comme sur ce plan du SOPC de 1960 (Figure 53) qui figure dans tous les articles de promotion de l'ARRLY dans des revues ou lors de rencontres entre ingénieurs, comme c'est le cas ici.

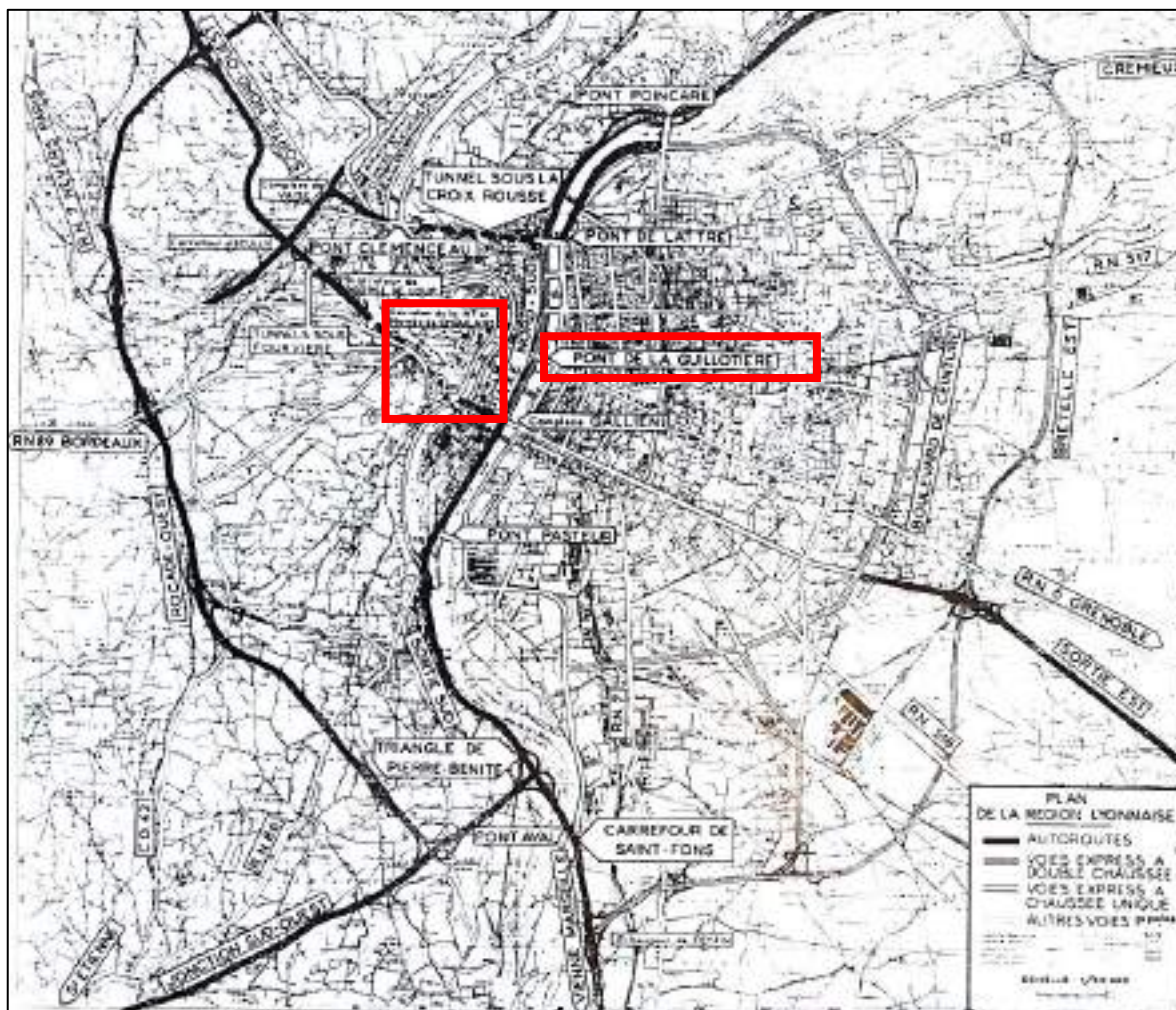


Figure 53 : Plan d'ARRLY, Journées techniques de la Route, Lyon, septembre 1961 (AML 1 C 700380)

L'après-guerre semble aussi constituer une période d'apaisement des conflits autour des grands projets de voies nouvelles, ce qui se voit à l'intégration de plusieurs d'entre eux dans le plan d'ARRLY, comme on peut le voir sur le plan ci-dessus (Figure 53), daté de 1960. La montée de Choulans et le pont de la Guillotière y figurent (encadrés en rouge), alors qu'ils ne faisaient pas partie du plan des années 1930. Il en est de même pour le pont de la Guillotière, qui n'est pas lié à l'ARRLY avant les années 1950 mais l'intègre dans le cadre du financement de sa reconstruction, assuré sur les crédits du Fonds spécial d'Investissement routier. L'intérêt de ce pont pour le SOPC est relancé par la perspective de sa démolition, fragilisé encore davantage par son sabotage par les Allemands en 1944. Après-guerre, le SOPC reprend alors

¹²⁵¹ Dominique Barjot, « L'industrie française des travaux publics (1940-1945) », *Histoire, économie & société*, 1992, vol. 11, n° 3, p. 419.

l'initiative d'un projet de nouveau pont avec une première version terminée en 1947 par l'ingénieur de l'Arrondissement de Reconstruction des Ponts de Lyon¹²⁵², sans opposition municipale. Il n'est mis en avant comme une réussite d'aménagement routier qu'à partir de son inauguration en 1958, comme un maillon de l'axe Nord-Sud, voie routière aménagée sur les quais de la rive droite du Rhône élargis, inaugurée dans la même période¹²⁵³, ce qui explique qu'il se retrouve sur ce plan de 1960.

L'analyse des débats autour de la coordination de ces plans est donc révélatrice des dissensions entre les ingénieurs des services de voirie et leurs administrations. Les constats des difficultés de circulations auxquelles ces plans sont censés remédier sont partagés, ainsi que la volonté de travailler ensemble. Pourtant, la conflictualité apparaît rapidement, se cristallisant sur quelques projets symboliques qui touchent à des paysages centraux dans la ville. Cela montre que, loin d'être devenue une action éloignée des réalités du terrain, la planification urbaine reste dépendante des configurations locales. Cela se traduit dans les travaux de voirie, avec une différenciation de plus en plus forte en fonction du rôle des voies considérées dans la circulation automobile.

¹²⁵² ADR S 861, Avant-projet de pont monumental par l'ingénieur A. Mogaray, 31 janvier 1947.

¹²⁵³ Sébastien Gardon, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État. La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, 2007, n° 2, p. 77.

1.2. Entre « but édilitaire » et « nécessités de la circulation » : une opposition construite

Dans un contexte où le poids de l'État et de ses services sur l'aménagement des voies urbaines apparaît croissant, il est important de déconstruire la classique opposition entre des « travaux routiers » menés par des ingénieurs de l'État ignorants des réalités locales et des « travaux urbains » souvent rattachés à la figure du maire bâtisseur. Cette opposition est construite par les ingénieurs, renvoyant à une dichotomie rue/route dont les frontières restent brouillées malgré l'apparente adoption de principes routiers par les ingénieurs, décrite par Sabine Barles et André Guillerme pour l'après-Seconde Guerre mondiale¹²⁵⁴. Cette question se pose en fait dès les années 1920, dans la mesure où la répartition des travaux de voirie entre services n'est pas aussi nette que les plans d'aménagement ne le laissent penser. D'autre part, la différenciation entre rue et route passe aussi par la question du patrimoine bâti, qui émerge au cours des années 1930 et complexifie certaines questions d'aménagement.

Influence nationale, solutions locales : nuancer le poids de l'État dans les nouvelles infrastructures

Au moment où la circulation automobile devient une priorité pour les aménageurs des rues, le rôle de l'État prend de l'importance par sa volonté d'encourager le développement routier sur le territoire national. Cela se manifeste d'abord par une politique de financement d'infrastructures routières dès les années 1930, dans un contexte où les budgets municipaux sont en berne. Ce poids de l'État est renforcé par l'expertise des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, qui éditent des prescriptions sur de nouveaux outils d'aide à la décision qui conduisent à favoriser la circulation automobile par rapport aux autres usages des rues. Cependant, l'impression d'une dépendance nouvelle des municipalités par rapport à l'État, pointée dans plusieurs travaux historiques¹²⁵⁵, est à relativiser dans le cas de Lyon : il s'agit plutôt d'une reconfiguration des rapports de force. Si la dépendance financière de la municipalité apparaît bien réelle, surtout dans les années 1930, les pouvoirs publics et ingénieurs lyonnais savent utiliser ces opportunités étatiques à leur profit pour relancer des projets suspendus faute de financement, comme l'illustrent plusieurs de nos cas.

Tout d'abord, il est important de souligner que le poids croissant de l'État dans le financement des infrastructures de voirie urbaine et dans les pratiques routières n'entraîne pas un monopole sur les projets d'aménagements ni sur leur expertise. Ainsi, le projet avorté d'« autoroute des bas-ports », porté par le SOPC entre 1933 et 1939, est contesté sur le principe dans le cadre de tensions entre les objectifs de faciliter la traversée de la ville et d'améliorer la circulation (voir Chapitre 4), mais aussi sur les aspects techniques du projet. Dans un premier temps, les réserves exprimées sont surtout économiques, par rapport à la persistance des activités sur les bas-ports (entreprises de dragage de sable et de graviers) et les bords du fleuve (poissonneries et bateaux-lavoirs sont cités dans les discussions du Conseil municipal), le projet

¹²⁵⁴ S. Barles et A. Guillerme, « Gestion des congestions : Seculum miserabile », *art cit*, p. 11-12.

¹²⁵⁵ Bruno Benoit et Mathias Bernard (eds.), *Le maire et la ville dans la France contemporaine*, Clermont-Ferrand, Presses universitaires Blaise-Pascal, 2012.

étant encore au stade de l'intention en 1935¹²⁵⁶. Des difficultés techniques sont aussi soulevées comme les risques d'inondation et les difficultés d'aménagement des accès à ces autostrades à chaque pont, problème que les ingénieurs du SOPC affirment avoir résolu par « des dispositions évidemment nouvelles » dont ils ne précisent pas la teneur¹²⁵⁷. Dès 1936, l'intérêt du projet et le sérieux de sa préparation sont contestés, mettant directement en cause le travail des ingénieurs du SOPC. Le rapporteur de la Commission générale de la Ville et conseiller municipal radical Auguste Pinton le fait de manière implicite en jugeant l'étude du tunnel de la Croix-Rousse par Chalumeau « infiniment plus sérieuse ». Plus offensif, l'ingénieur René Martin, représentant de la Commission de Circulation de l'ACR, juge dans le registre d'enquête d'utilité publique du plan d'ARRLY en 1937 qu'« il est anormal que pour un projet aussi important, un dossier aussi sommaire soit présenté », critiquant l'absence d'études précises sur les passages sous les ponts¹²⁵⁸. Il est probable que ces objections techniques aient joué dans la décision préfectorale de suspension du projet en 1939. Il est étudié à nouveau dans les années 1940 par le SOPC¹²⁵⁹, avant d'être supplanté par l'aménagement des quais en 1949¹²⁶⁰.

L'influence des doctrines étatiques est alors davantage visible dans l'application des circulaires envoyées par le ministère des Travaux publics aux SOPC des départements, qui sont appliquées et voient leurs dispositions reprises par les services municipaux et vicinaux, souvent avec un certain décalage chronologique. Il en est ainsi du goudronnage des chaussées, pratique tentée une première fois à Lyon en 1907-1908 sans succès (voir Chapitre 1). L'administration des Ponts-et-Chaussées en fait une promotion importante dans les années 1920 à l'échelle nationale¹²⁶¹, avec peu d'écho à Lyon, car les budgets pour le goudronnage des routes nationales urbaines sont faibles et que le SMV préfère le pavé. L'innovation en la matière dans les années 1920 est plutôt le fait d'entreprises privées comme la société Le Soliditit Français, basée à Lyon, qui insiste pour réaliser un essai sur une portion de voie en 1921. La ville autorise cet essai sur plus de 2 000 m² de chaussées sur une voie très fréquentée (le boulevard de la Part-Dieu), mais la faible durabilité du revêtement est pointée dès 1923 par l'ingénieur Aubert, qui estime que ce matériau ne peut convenir qu'à des voies parcourues par « une circulation légère » et met fin à cet essai¹²⁶². Dès lors, les revêtements bitumineux adoptés pour la modernisation des chaussées des voies municipales sont classiques, imitant les pratiques des ingénieurs des SOPC pour les routes nationales. Il y est fait explicitement allusion dans le rapport sur le goudronnage des chaussées pavées établi en 1952 par l'ingénieur principal de la voie publique Clet : il reprend la norme d'un bombement de la chaussée à 1/80°, utilise les mêmes techniques d'application des revêtements bitumineux par émulsion ou par pré-enrobage¹²⁶³. Il explique cela en donnant des précisions techniques, avec la mention de « principes appliqués à grande échelle sur les routes nationales » probablement pour valoriser le travail du SMV, par analogie avec le prestige des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées dans la technique routière. L'ingénieur municipal n'oublie cependant pas d'évoquer la capacité d'innovation de son service, en expliquant que ce revêtement bitumineux est « perfectionné » par le SMV, « par l'application

¹²⁵⁶ AML 423 WP 47, P. V. du Conseil municipal du 23 décembre 1935.

¹²⁵⁷ AML 423 WP 47, P.V. de Commission générale, 9 août 1936.

¹²⁵⁸ ADR 2021 W 22, Registre d'enquête publique sur le plan d'ARRLY, 28 juin 1937.

¹²⁵⁹ ADR2021 W 22, Nouveau projet d'autoroutes à sens uniques sur les bas-ports du Rhône, 28 décembre 1943.

¹²⁶⁰ AML, P.V. du Conseil municipal du 31 janvier 1949.

¹²⁶¹ G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, t.1, 1900-1951, op. cit.*, p. 76-79.

¹²⁶² AML 945 WP 53, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique Aubert, 24 avril 1923.

¹²⁶³ AML 963 WP 28, Rapport sur le goudronnage des chaussées pavées par l'ingénieur principal de la Voie publique, 24 juillet 1952.

d'une couche superficielle d'émulsion de bitume avec des gravillons fins ou pré-enrobés »¹²⁶⁴. Cette innovation revendiquée apparaît mineure, d'autant que la fourniture des gravillons provenant de la carrière municipale est une règle inscrite dans le cahier des charges des travaux de bitumage dès 1939¹²⁶⁵. Dans ce domaine, l'autonomie du SMV dans les solutions techniques adoptées est donc réduite, probablement par manque de moyens ou d'intérêt.

Par contre, l'influence de l'État et du SOPC dans les infrastructures de voirie aménagées par la municipalité apparaît limitée lorsqu'il s'agit de petits aménagements. C'est le cas des questions de sécurité des piétons, qui font l'objet de discussions dès 1933 mais dont les aménagements restent légers avant les années 1950. L'arène de discussion prend la forme d'une commission de sécurité routière instaurée par le préfet conformément à une dépêche envoyée par le ministre de l'Intérieur le 28 mars 1933. Cette lettre précise que cette commission doit être un organe de conseil et d'aide pour mettre en œuvre les dispositifs adéquats. Durant son fonctionnement de 1933 à 1937¹²⁶⁶, les discussions portent davantage sur l'éducation des enfants aux dangers de la route que sur des dispositifs d'aménagement pour prévenir les accidents. Seuls les virages dangereux sont considérés comme des questions de sécurité des infrastructures routières, ne concernant pas le milieu urbain. La sécurité des piétons est par exemple abordée comme un problème public lors de la séance du 30 avril 1936, avec des recommandations faites à la municipalité pour des solutions matérielles, comme l'élargissement de trottoirs et la limitation des emprises des activités commerciales par « un dispositif pratique », l'aménagement de traversées par des passages cloutés larges et peints et un revêtement différent. Ces prescriptions sont exprimées par des formules directives : selon le Secrétaire général de la Police Corenwinder, « les municipalités doivent prévoir l'établissement de traversées qui guident le piéton » ou « doivent étudier la largeur de trottoir disponible pour chaque rue »¹²⁶⁷. Cette fermeté apparente pour les obligations municipales contraste avec le fait qu'aucune échéance n'est fixée et qu'aucun moyen coercitif n'existe en cas de non-respect de ces prescriptions. Ainsi, la plupart des dispositions recommandées ne sont pas réalisées ou ne le sont que plus tard. Certaines ne font même pas l'objet d'une étude par le SMV, tels les ronds-points, dont l'installation est préconisée dans le même rapport « aux croisements, à chaque fois que ce sera possible », mais dont le service se désintéresse. La mainmise de l'État sur les infrastructures de voirie se limite donc aux grands travaux routiers, laissant le champ libre aux municipalités pour les travaux ordinaires sans participer à leur financement.

Cette répartition Ville/État ne supprime pas la capacité d'initiative locale sur des aménagements routiers. Dès les années 1930, la municipalité tente ainsi de capter des financements étatiques pour réaliser des projets anciens, dans des voies à circulation dense qui pourraient faire l'objet d'aménagements inspirés des techniques routières. Cela s'observe pour la montée de Choulans et la rue de la République. Ces deux axes importants pour la traversée de la ville font l'objet de projets d'élargissement de la chaussée dans les années 1930, réalisés avec l'aide de l'État. Ainsi, le plan d'alignement de la montée de Choulans vise à en porter la largeur à 14 mètres, sur décision de la Commission du PAEE en 1913. Le transfert de cette voie dans le domaine national en 1930 relance ce projet et le rend plus ambitieux puisque l'élargissement est porté à 18 mètres (rappelons que certaines portions ne sont larges que de 6

¹²⁶⁴ AML 963 WP 28, Rapport sur le goudronnage des chaussées pavées par l'ingénieur principal de la Voie publique, 24 juillet 1952.

¹²⁶⁵ AML 963 WP 97, Cahier des charges pour le bitumage de chaussées en cailloux roulés, 25 mai 1939.

¹²⁶⁶ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 164-167 et 278.

¹²⁶⁷ AML 937 WP 90/2, Rapport de la sous-commission de la Commission préfectorale de circulation et de sécurité urbaine, 30 avril 1936.

mètres)¹²⁶⁸. En revanche, c'est la municipalité qui en reprend l'initiative, puisqu'Édouard Herriot écrit directement au ministre des Travaux publics Henri Roy le 14 janvier 1935 pour réclamer une relance de ces travaux d'élargissement suspendus faute de crédits. Cette réalisation arrangerait les affaires de la municipalité et de la compagnie OTL en permettant d'ajouter une à deux voies de circulation, facilitant le remplacement des vétustes tramways des lignes 29 et 30 par des trolleybus bien plus larges. L'action du maire semble efficace, puisqu'une partie des travaux d'élargissement et de relèvement des virages est réalisée dès le printemps 1936 par le SOPC et sur ses crédits dans la partie basse de la montée¹²⁶⁹.

Il en est de même en pour la rue de la République, pour laquelle un projet municipal d'élargissement de la chaussée par rescindement des trottoirs est à l'étude en 1930, sans implication ni contestation du SOPC qui en a la gestion¹²⁷⁰. Abandonné suite à des protestations de commerçants, ce projet est relancé en 1955, lorsque la rue de la République (devenue voie municipale) fait l'objet de travaux importants de réfection du revêtement de la chaussée pour remplacer les pavés par du bitume et enlever les rails du tramway (voir sur la Figure 54 ci-dessous). Cette opération est initiée par la municipalité, dans le cadre de la « modernisation » de la ligne 7, qui consiste à remplacer les tramways par des trolleybus et à réaménager les chaussées de toutes les voies parcourues par cette ligne pour faciliter la circulation de ces véhicules. La municipalité profite des crédits du Fonds spécial d'Investissement routier (FSIR), créé en 1951 par le ministère des Travaux publics pour financer des travaux routiers avec des fonds tirés de taxes sur les carburants¹²⁷¹. Ce fonds est doté d'une « tranche urbaine » par la loi du 3 avril 1955, pour subventionner des travaux « destinés à remédier dans les Villes à la congestion des voies urbaines supportant une circulation importante »¹²⁷². Comme on peut le voir ci-dessous, cette opportunité financière est rapidement saisie par le Conseil municipal de Lyon, qui parvient à faire prendre en charge par l'État la somme de 35 MF sur les 250 MF du total du projet.

Cette modernisation de la chaussée se fait au détriment des piétons et des usages statiques de la rue, puisqu'il est prévu une réduction de 1,25 m des trottoirs de chaque côté pour établir une chaussée supplémentaire, de largeur standard de 2,50 m. Ces aménagements inspirés par les techniques routières ne font pas pour autant de ces voies de véritables routes, dans la mesure où le potentiel conflictuel du milieu urbain conduit les pouvoirs publics à réduire l'ampleur des aménagements. Comme on peut le voir sur la Figure 54, ce rescindement important fait débat au sein du Conseil municipal, ce qui explique le report de la question (voir encadré rouge, ci-dessous) et la limitation du rescindement alors que les aspects financiers sont rapidement réglés et que les élus et la CMC ont donné leur accord. La décision attendue est prise au Conseil municipal du 25 juillet 1955, mais uniquement pour la partie Nord de la rue (entre la place des Cordeliers et celle de la Comédie) très fréquentée par les piétons et les véhicules de transport en commun¹²⁷³. Les conseillers ont donc été convaincus par les arguments relatifs à la fluidité de la circulation et le bitumage de la rue de la République est terminé à la fin de l'année 1955, sans aucune protestation de la part des riverains et commerçants. Le silence de ces derniers s'explique probablement par le fait que la partie Nord de la rue comporte peu d'étalages de commerces et de cafés, au contraire de la partie Sud pour laquelle la largeur des trottoirs de 5

¹²⁶⁸ AML 937 WP 62, P.V. du Conseil général du Rhône, 28 novembre 1930.

¹²⁶⁹ ADR 2047 W 5, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC Thiollière, 25 août 1936.

¹²⁷⁰ AML 923 WP 263, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Chalumeau, 29 novembre 1930.

¹²⁷¹ Gabriel Dupuy, *Urbanisme et technique : chronique d'un mariage de raison*, Paris, Centre de Recherche en Urbanisme, 1978, p. 214-222.

¹²⁷² ADR 931 W 34, Rapport sur le FSIR à la Commission départementale de l'Équipement, sd (1961).

¹²⁷³ AML 422 WP 107, Procès-verbal du Conseil municipal du 25 juillet 1955.

mètres est conservée. Cet exemple montre que la municipalité a conscience des autres usages que la circulation, même sur des voies très fréquentées, ainsi que des enjeux politiques locaux, ici la puissance des commerçants de cette rue importante du centre-ville.

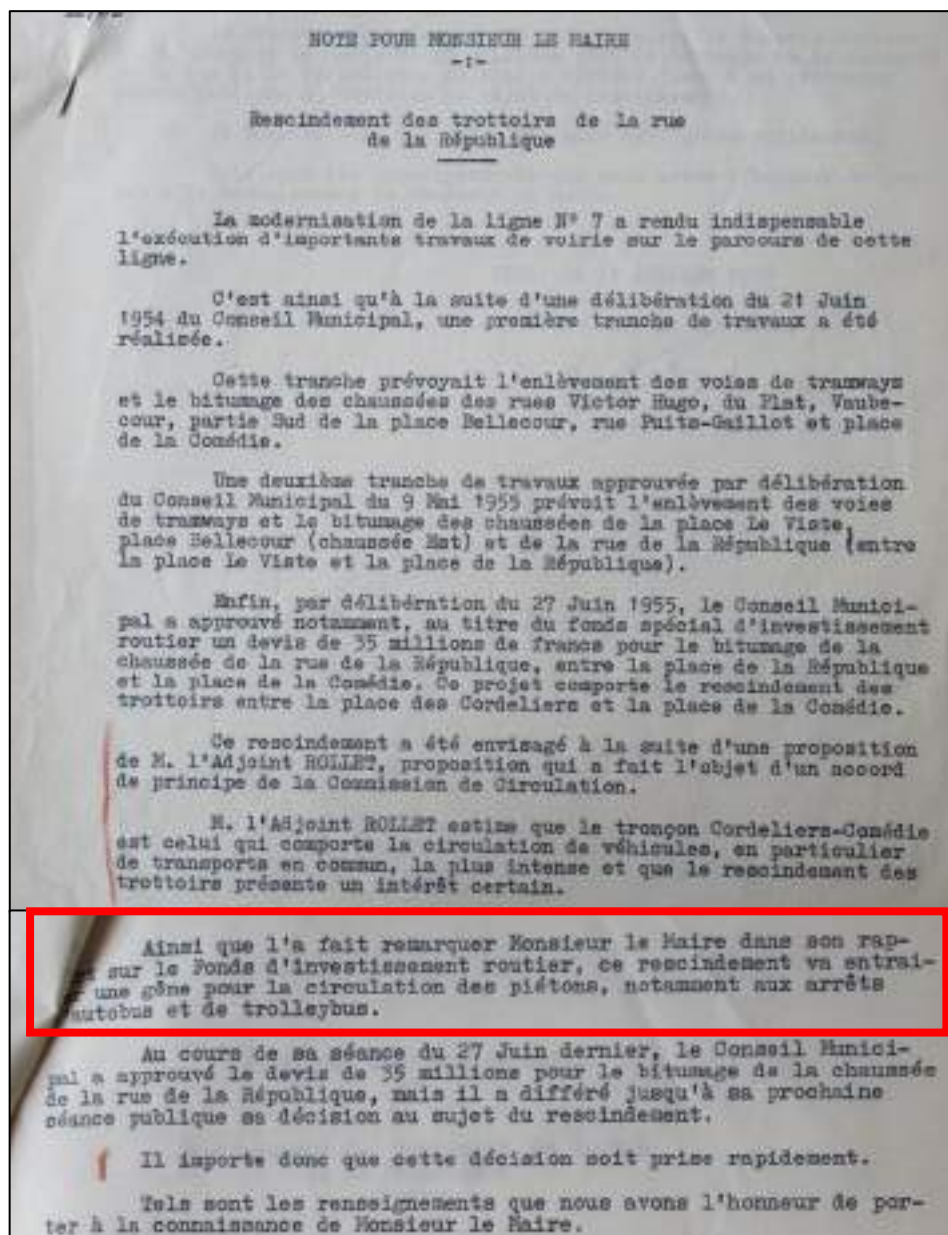


Figure 54 : Note au maire de Lyon sur le rescindement des trottoirs de la rue de la République, 11 juillet 1955 (AML 422 WP 107)

La problématique est la même pour les travaux d'élargissement de la montée de Choulans, qui ne sont réalisés que dans sa partie la moins urbanisée. Le poids financier de l'État est important dans cette opération, puisque le SOPC prend en charge l'intégralité des travaux de voirie ainsi que la valeur des terrains nus. Par contre, il est demandé à la Ville de participer aux dépenses en finançant l'équivalent de la valeur des immeubles bâtis et des murs de clôture et en se chargeant des opérations d'achat des propriétés. Cette répartition des dépenses ne fait pas consensus, puisque l'ingénieur en chef du SOPC Thiollière se plaint à sa hiérarchie de l'oubli par le maire de la question des murs dans l'approbation de ces dispositions au Conseil municipal

du 25 novembre 1935. Il souligne les « dépenses très importantes » dues aux « terrassements considérables et aux murs de soutènement de grande hauteur à exécuter », qui l'amène à considérer que cette répartition désavantage l'État et à demander au préfet d'en faire part au maire de Lyon. Il note, en marge de son rapport, qu'« il n'est pas utile d'en reparler pour le moment »¹²⁷⁴, probablement pour ne pas retarder davantage la mise en œuvre des travaux. Ce désaccord financier explique que l'élargissement de cette voie n'ait pas été poursuivi dans la section la plus urbanisée, pourtant très empruntée par les automobilistes.

L'avènement de principes d'aménagement routier dans les travaux de voirie urbaine contribue donc à l'influence croissante de l'État dans ce domaine. Les services de voirie locaux gardent cependant une grande partie de leur autonomie, dans la mesure où le pouvoir étatique s'exerce davantage par des prescriptions techniques suivies par commodité et des incitations financières opportunément utilisées par la municipalité pour des travaux particuliers. Les services techniques restent distincts et ne semblent pas dialoguer davantage qu'au cours des périodes précédentes, malgré la complexification des jeux de pouvoirs entre administrations, qui s'exercent aussi sur la question émergente du patrimoine bâti dans la rue.

Entre rues et routes : la place du patrimoine discutée

La différenciation entre rues et routes est aussi entretenue par les aménageurs sur les questions de patrimoine bâti, particulièrement entre les années 1920 et 1950. Dans un contexte d'intérêt renouvelé pour les monuments historiques en France¹²⁷⁵, le traitement des conflits entre des initiatives de patrimonialisation et les impératifs construits d'amélioration de la circulation permet d'éclairer une nouvelle dimension des relations Ville/État. Ces conflits voient souvent s'affronter des arguments liés à la circulation avec d'autres qui tiennent davantage de l'esthétique, la mémoire ou l'identité de la ville. Dans les années 1920-1930, certaines rues étudiées font l'objet de tentatives de patrimonialisation, avec un patrimoine monumental instrumentalisé pour défendre ou discréditer des projets d'aménagement de voies. Par la suite, les aménagements pour faciliter la circulation semblent prendre le pas sur les enjeux patrimoniaux, en partie à cause du déclin de la municipalité sur les travaux routiers.

Tout d'abord, le patrimoine monumental est souvent au cœur des conflits sur des projets d'aménagement de grande ampleur, par sa puissance symbolique qui peut être invoquée dans les argumentaires. Cela s'observe particulièrement dans les années 1930, qui sont celles du développement des procédures de classement de sites avec la loi du 2 mai 1930 sur les zones de protection¹²⁷⁶. À Lyon, cela entraîne le blocage de projets d'infrastructures lourdes. Ainsi, le classement en 1938 d'une partie des immeubles anciens du Vieux-Lyon (voir Chapitre 5) remet en cause les alignements de la rue Saint-Jean et le projet de « boulevard en corniche » prévu sur les hauteurs, tous deux inscrits dans le PAEE. La municipalité finit par y renoncer, d'autant que le contexte politique et social de ce quartier est transformé après-guerre, avec la mobilisation des riverains pour la valorisation touristique et l'animation de leur quartier puis son inscription comme premier Secteur sauvegardé de France en 1964. Cette procédure, initiée par la loi dite « Malraux » du 4 août 1962, concerne une zone urbaine soumise à des règles particulières pour protéger et mettre en valeur son patrimoine bâti¹²⁷⁷.

¹²⁷⁴ ADR 2047 W 5, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC Thiollière, 25 août 1936.

¹²⁷⁵ Isabelle Backouche, *Aménager la ville : les centres urbains français entre conservation et rénovation (de 1943 à nos jours)*, Paris, A.Colin, 2013.

¹²⁷⁶ P. Poirrier et L. Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, op. cit., p. 15.

¹²⁷⁷ F. Scherrer, *Une association de défense du cadre de vie urbain en quartier ancien*, op. cit.

Par ailleurs, les protagonistes des questions de circulation savent se saisir des problématiques et pratiques de patrimonialisation à leur profit. Cela entre par exemple en ligne de compte pour le rejet du projet d'autoroutes des bas-ports porté par les ingénieurs du SOPC. Les ingénieurs du SMV et les membres de l'ACR utilisent l'argument de l'atteinte à la perspective des quais pour préférer un simple élargissement des quais à des voies nouvelles¹²⁷⁸. Cet argument de nature esthétique est mobilisé après les questions de circulation et de rapport coût/utilité mais, contrairement aux précédents, s'appuie sur un consensus entre maire et préfet. Celui-ci se concrétise par une demande de classement des quais du Rhône parmi les « sites et monuments naturels » validée par le Conseil municipal en 1935 sur la proposition du préfet Bollaert, ami d'Herriot. Cette demande est destinée à protéger les quais « contre toute modification de [leur] viabilité », particulièrement les deux rangées d'arbres qu'ils comportent¹²⁷⁹. Par la suite, une fois ce projet abandonné, cette demande n'est pas relancée, probablement à cause du changement de préfet en 1940 et de la transformation prévue des quais de la rive gauche du Rhône en une voie aux caractéristiques routières, l'axe Nord-Sud.

Ces ambiguïtés dans la mobilisation du patrimoine face aux projets d'infrastructures viaires se retrouvent aussi dans les débats autour de la reconstruction du pont de la Guillotière dans les années 1930 et 1950. Cette question voit s'affronter lors de deux moments conflictuels des opposants à l'échelle de la ville (municipalité puis associations locales) avec les services des Ponts-et-Chaussées (du Rhône et centraux), au sujet de la destruction du pont puis de l'esthétique de l'ouvrage qui le remplacera. La particularité de ce conflit réside dans ses enjeux, essentiellement identitaires et mémoriels, dans la mesure où tous admettent que ce pont n'a aucune valeur architecturale, ayant été modifié à de nombreuses reprises depuis sa construction pendant la période médiévale. Pour les adversaires de la démolition, il s'agit de dépasser les considérations techniques au sujet du vieux pont, qui justifieraient la destruction d'un pont trop étroit et inadapté aux circulations du moment. Dans un premier temps, c'est la municipalité qui conduit l'opposition à la démolition. Herriot essaie d'obtenir le classement du vieux pont parmi les Monuments historiques le 20 juillet 1936 sur les conseils du préfet Bollaert, connu pour être sensible au patrimoine lyonnais¹²⁸⁰. Cette demande apparaît davantage relever d'une volonté d'imposer le projet municipal de doublement du pont par un « pont en X » (Figure 55) que d'une action de patrimonialisation.

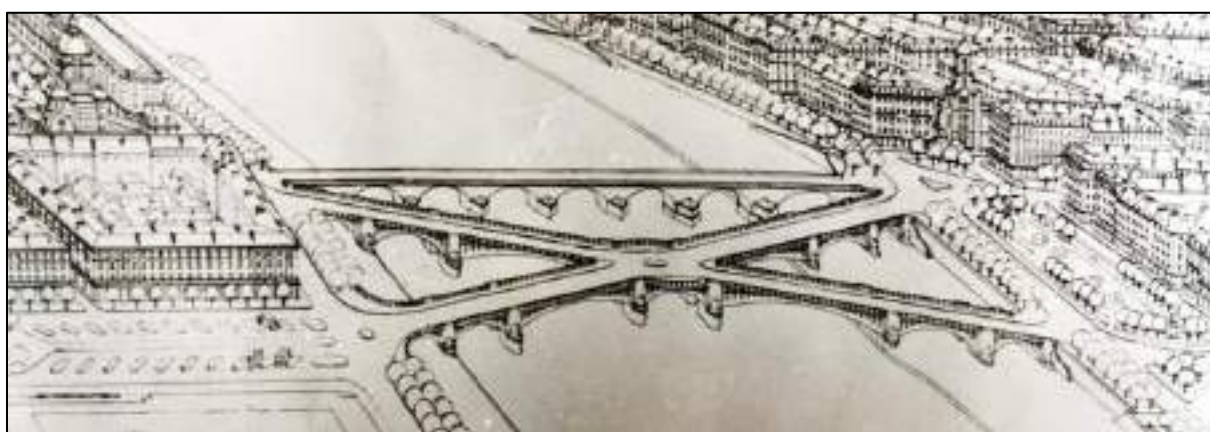


Figure 55 : Projet du pont de la Guillotière doublé par un « pont en X », v. 1919 (AML 963 WP 77)

¹²⁷⁸ ADR 2021 W 22, Rapport sur l'enquête publique du plan d'ARRLY, 14 septembre 1937.

¹²⁷⁹ ADR 4 T 23, P.V. du Conseil municipal du 7 octobre 1935.

¹²⁸⁰ AML 963 WP 77, Lettre du préfet Bollaert au maire Herriot, 22 mai 1936.

Ce projet conçu par l'ingénieur Chalumeau consiste à aménager un nouveau pont en aval pour faciliter la circulation en permettant aux automobilistes d'admirer l'ancien pont, qui serait alors réservé aux piétons. Comme on peut le voir sur ce croquis, qui accompagne un projet précisément décrit et chiffré, le vieux pont n'est pas mis en valeur ni dessiné de manière réaliste : le dessin ne figure pas sa pente, il n'est reconnaissable que par la forme en triangle des socles des piles. Cette impression est confirmée par le fait qu'aucune action de valorisation du vieux pont n'accompagne ce projet, qui n'évolue pas entre 1919 et 1936. Face à cette demande de classement et ce projet, les ingénieurs du SOPC manifestent leur désaccord et sont entendus par leur ministre de tutelle Anatole de Monzie, qui oppose un net refus du classement pour des motifs de travaux urgents de consolidation à réaliser et de défense nationale (ce pont est le seul à Lyon à pouvoir supporter les lourds convois militaires)¹²⁸¹. La municipalité, ne pouvant financer seule le doublement du pont, ajourne son projet, ce qui conduit à un *statu quo*.

Cette opposition est relancée avec le sabotage du pont en 1944, qui le fragilise encore. Les ingénieurs des services de l'État utilisent alors leur expertise technique pour présenter la solution de démolition/reconstruction comme inéluctable et imposer leurs choix pour la forme du pont. En 1950, l'ingénieur en chef du Service central d'Études techniques (SCET), rattaché directement au ministère des Travaux publics, conclut à l'insécurité et « la ruine fatale » de l'ouvrage suite à des sondages dans les piles. Il confirme que « l'emplacement actuel est le seul acceptable pour l'État », ce qui est validé par les représentants de la Ville lors d'une réunion le 22 mars 1951¹²⁸². Cette absence de réaction de la municipalité s'explique probablement par le fait qu'elle est alors dans une situation délicate : la fragilité du pont impose une solution d'urgence car la responsabilité de la ville peut être engagée en cas d'effondrement. Le maire Herriot renonce donc au projet de double pont au profit de la démolition et prend un arrêté d'interdiction du vieux pont à la circulation lourde dès le 17 avril 1951. Cependant, les travaux de construction du nouveau pont ne sont entamés qu'en 1954, le conflit patrimonial s'étant déplacé sur la question du style du nouvel ouvrage. Ce retard s'explique par un conflit interne aux services de l'État, entre l'ingénieur du SOPC Mogaray partisan d'un pont en pierre « aux piles rappelant la forme primitive des becs historiques »¹²⁸³ et des ingénieurs du SCET qui adoptent un pont métallique à trois arches pour des raisons financières. Ces derniers balayent toute référence au vieux pont, comme l'affirme l'ingénieur du SCET Robinson dans un rapport à son ministre de tutelle en 1947 : « Le fait que le pont de la Guillotière n'ait jamais été reconstruit s'explique par l'attachement sentimental des Lyonnais à leur vieux pont, des considérations esthétiques et l'amour des vieilles pierres »¹²⁸⁴. Cette citation, suivie d'une démonstration du désintérêt esthétique et architectural de ce pont, lui sert à délégitimer ces considérations patrimoniales face aux arguments de rationalité budgétaire de son service.

Cependant, ces questions symboliques sont prises au sérieux par l'ingénieur en chef du SOPC Jacques Rérolle, qui veille à apaiser les protestations locales. L'annonce de la démolition du pont en 1951 a provoqué la mobilisation de Lyonnais défenseurs du patrimoine comme le chef du Service archéologique de la Ville Amable Audin et d'un Comité de Défense du pont de la Guillotière fondé pour l'occasion et dirigé par le docteur Edmond Locard. Ce dernier n'hésite pas à interpellier directement le ministre des Travaux publics, qui lui répond avec des arguments techniques justifiant la démolition¹²⁸⁵. Ce collectif prend le relais d'une municipalité devenue discrète, probablement pour des raisons de financement du nouveau pont, entièrement assumé

¹²⁸¹ ADR 4 T 16, Lettre du ministre des Travaux publics De Monzie à celui des Beaux-Arts, 16 décembre 1938.

¹²⁸² ADR 1030 W 1, Rapport de l'ingénieur d'arrondissement du SOPC Mogaray, 24 juin 1952.

¹²⁸³ ADR 1030 W 1, Rapport de l'ingénieur Mogaray, 24 juin 1952.

¹²⁸⁴ ADR 2020 W 73, Rapport de l'ingénieur du SCET Robinson au ministre des Travaux publics, 21 mars 1947.

¹²⁸⁵ AML 24 II 29, Lettre du ministre des Travaux publics Antoine Pinay à Edmond Locard, 4 août 1951.

par l'État. L'ingénieur Rérolle se rend ainsi à plusieurs reprises à la Commission des Sites, à laquelle ces notables lyonnais sont invités. Il développe un argumentaire technique et historique sur l'architecture du pont pour démontrer le peu d'intérêt comme monument et obtenir l'accord pour sa démolition en 1951. Il veille aussi à ménager les susceptibilités lyonnaises, en préconisant de confier le projet à un architecte lyonnais renommé, Pierre Bourdeix, en faisant construire une maquette du pont ancien destiné au musée d'histoire de Lyon et en veillant à la conservation de pierres de l'ancien pont pouvant comporter des inscriptions latines¹²⁸⁶. Avec l'accord de la Commission des Sites et de la municipalité, le vieux pont est donc démoli et remplacé par un ouvrage qui ne comporte ni référence architecturale ni rappel mémoriel.

Le dénouement des débats autour de ce vieux pont s'inscrit dans un contexte de faible efficacité des mesures de patrimonialisation face aux aménagements de voirie, dans les années 1950-1960. Outre l'échec des mobilisations autour de ce pont, plusieurs autres lieux patrimoniaux moins connus ont abdiqué au profit de la circulation. C'est le cas des vestiges de la basilique Saint-Laurent de Choulans, située en bas de la montée éponyme : cette ancienne nécropole mérovingienne découverte en 1947 à l'occasion de travaux de voirie menés par EDF fait l'objet d'une campagne de fouilles mais cela ne remet pas en cause l'élargissement de la montée prévu depuis les années 1930 ni la transformation de sa partie basse avec les travaux du tunnel de Fourvière à la fin des années 1960¹²⁸⁷. De même, le fait que la place Bellecour soit protégée dès 1941 par un classement dans les « sites et monuments naturels » de son sol (incluant la statue équestre de Louis XIV, les allées, plantations et bâtiments)¹²⁸⁸, n'empêche pas la municipalité d'y établir un grand parc de stationnement pour 300 véhicules en 1957. Cette utilisation de places publiques classées n'est alors pas rare, s'observant par exemple à Rouen à la même époque¹²⁸⁹. Les aménagements de ce parc étant conçus comme temporaires (barrières, panneaux de signalisation amovibles), cela semble légal par rapport au classement, dont la question ne se pose même pas dans les débats du Conseil municipal qui précèdent l'ouverture de ce parc¹²⁹⁰. Parmi nos cas, seule la rue Saint-Jean, dont le patrimoine fait l'objet d'une valorisation touristique, voit le patrimoine l'emporter sur la circulation. Cela s'explique par le fait que l'inscription de bon nombre d'immeubles à l'inventaire des MH constitue une contrainte qui s'ajoute à celle du relief et de la densité du bâti pour faire obstacle à des projets d'ouverture ou d'élargissements de voies. De tels projets s'avèrent aussi socialement risqués avec la mobilisation des habitants pour un quartier historique qui incarne une partie de l'identité de la ville, avec une rhétorique de vandalisme qui porte ses fruits dans les années 1960-1970¹²⁹¹. La municipalité semble donc avoir pris acte de l'impossibilité de transformer ce quartier pour y faciliter la circulation car elle cherche plutôt à en dévier les flux par divers aménagements comme le transfert du marché de gros vers Perrache, concrétisé en 1960¹²⁹².

La question patrimoniale apparaît donc révélatrice de l'instrumentalisation d'une différenciation artificielle, car peu concrétisée dans le Lyon des années 1920-1950, entre routes et rues ou entre circulation et urbanisme. Elle est en fait bien peu considérée pour elle-même et les ingénieurs des services de voirie n'en intègrent pas les enjeux à leurs réflexions sur les projets d'aménagements de voirie.

¹²⁸⁶ ADR 1030 W 1, Compte-rendu de séance de la Commission des Sites, 2 juin 1951.

¹²⁸⁷ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 64-65.

¹²⁸⁸ ADR 2257 W 34, Arrêté de classement de la place Bellecour, 21 février 1941.

¹²⁸⁹ Voir Patrice Quéréel, *La ville évanouie, Rouen : un demi-siècle de vandalisme*, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, France, Ed. Page de Garde, 1999.

¹²⁹⁰ Par exemple AML 1065 WP 13, P.V. du Conseil municipal du 23 décembre 1956.

¹²⁹¹ I. Backouche, *Aménager la ville*, op. cit., p. 308.

¹²⁹² C. Delfante et A. Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, op. cit., p. 136-139.

2. De nouvelles méthodes pour un aménagement rationnel des rues : vers un éloignement du terrain ?

L'influence croissante de l'État dans l'aménagement de la voirie urbaine a fait l'objet de travaux socio-historiques qui ont permis de dépasser l'approche d'un pouvoir local dépendant de l'État. C'est le cas des travaux de Renaud Payre ou Stéphane Frioux, qui mettent en avant les capacités d'innovation municipale à travers l'étude des réseaux intermunicipaux de circulation des savoirs de gouvernement dans la première moitié du XX^e siècle¹²⁹³. La ville de Lyon tient une place importante au sein de ces réseaux, mais force est de constater que les traductions concrètes dans le paysage des rues des innovations en matière de voirie et de gestion de la circulation restent faibles, notamment après la Seconde Guerre mondiale. Cela conduit à montrer le cloisonnement croissant des pratiques des ingénieurs, qui les éloigne des voies ordinaires et des échanges de pratiques à l'échelle locale. D'autre part, les années 1920-1950 initient un tournant majeur dans la place de la rue dans l'aménagement : la logique de réseau des plans tend à marginaliser l'échelle de la rue comme référence pour les aménageurs.

2.1. La rue, objet mineur de réflexions

À partir des années 1920-1930, les ingénieurs des services de voirie acquièrent de nouvelles compétences techniques susceptibles de transformer la gestion et l'aménagement des rues : ils mènent des campagnes de comptage des flux de circulation pour proposer des aménagements destinés à fluidifier la circulation rapide. Ces comptages deviennent rapidement des outils d'aide à la décision, qui conduisent à privilégier des infrastructures de type routier qui favorisent l'automobile, y compris pour réaménager des voies urbaines. Cette tendance inspirée du *traffic engineering* américain¹²⁹⁴ est largement soutenue par l'État, à travers le corps des Ponts-et-Chaussées qui en devient le principal utilisateur¹²⁹⁵ et par sa politique de subvention de travaux de voirie qui privilégie les infrastructures routières. Au-delà de l'impression de standardisation des pratiques souvent décrite dans l'historiographie des travaux routiers¹²⁹⁶ ou des ingénieurs¹²⁹⁷, l'analyse des adaptations locales de ces nouveaux outils montre des réalités plus contrastées. Ainsi, les principes d'ingénierie du trafic inspirés des techniques américaines ne sont appliqués que partiellement et ponctuellement pour aménager les rues lyonnaises, les ingénieurs étant eux-mêmes conscients de leurs limites.

¹²⁹³ R. Payre, *Une science communale ?*, op. cit. ; S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit.

¹²⁹⁴ Konstantinos Chatzis, « La circulation urbaine et son ingénieur : la constitution de la figure du traffic engineer dans les États-Unis de l'Entre-deux-guerres », *e-Phaistos. Revue d'histoire des techniques / Journal of the history of technology*, 2018, V-1 2016.

¹²⁹⁵ Denis Glasson et André Guillerme, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées entre 1950 et 1970 : une construction technique, administrative et sociale originale au sein de l'administration des Travaux publics*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.

¹²⁹⁶ G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle, t.1, 1900-1951*, op. cit.

¹²⁹⁷ K. Chatzis, « La circulation urbaine et son ingénieur », art cit.

L'échelle de la rue marginalisée par les réseaux viaires

La focalisation sur la circulation automobile rapide dans les plans d'aménagement cloisonne les travaux de voirie entre les « grands travaux » de création de voies et les « petites améliorations » dans les rues ordinaires, pour reprendre le vocabulaire municipal des années 1920. Les plans et travaux d'ARRLY sont moteurs de dynamiques d'unification des aménagements des rues, qui vont de la signalisation à des programmes plus lourds de modernisation de voies (élargissements, rescindements), fondés sur des itinéraires qui transcendent les divisions locales. Dans ce contexte, la rue est de moins en moins envisagée par les ingénieurs des services de voirie comme cadre de référence pour l'aménagement, mais plutôt comme une partie d'un ensemble de voies à moderniser.

Le mouvement de rationalisation des attributions des voies s'inscrit ainsi dans des volontés d'homogénéisation des voies lyonnaises sur le modèle du réseau routier national, en cherchant à unifier les aménagements dédiés à la fluidité de la circulation. Ainsi, l'Automobile-Club du Rhône évoque en 1942 la question de la signalisation, en opposant « les essais de signalisation avec du matériel qui ne présentait aucune homogénéité avant la guerre » avec la nécessité d'adopter « un système cohérent de signalisation » pour permettre « une circulation intense avec sécurité et célérité »¹²⁹⁸. De même, la pertinence d'un « plan général de la circulation à Lyon » est évoquée dès 1935 par le conseiller municipal Rolland, pour qui « les sens uniques ne sont pas établis d'une façon suffisamment rationnelle car ils ont été pensés par secteurs et non à l'échelle de la ville ». Herriot le reconnaît, mais estime que la création de l'axe Nord-Sud va « augmenter la surface réservée à la circulation et décongestionner le centre », éludant la question d'un plan de circulation¹²⁹⁹.

Ce développement de voies dédiées à la circulation rapide à l'intérieur de la ville renforce les divergences entre les ingénieurs municipaux et ceux du SOPC dans la manière d'appréhender le territoire et le système de voies dans les années 1930, avant que ces conceptions se rejoignent dans les années 1950 autour de la vision étatique d'un aménagement par itinéraires. Les premiers se focalisent sur les aménagements de voirie à l'échelle du quartier, alors que les ingénieurs du SOPC pensent en termes d'itinéraires, c'est-à-dire de parcours linéaires comprenant plusieurs axes. La vision du réseau de voies par itinéraires est impulsée par l'administration des Ponts-et-Chaussées à travers les politiques d'aménagement des routes nationales dès les années 1930 et la définition de « grands itinéraires internationaux » à aménager en priorité¹³⁰⁰. Cette logique est renforcée dans les années 1950 avec le FSIR, dont les subventions sont prioritairement octroyées aux voies faisant partie des « itinéraires internationaux » définis par l'État dans le cadre des Plans de Modernisation et d'Équipement¹³⁰¹. À Lyon, ils correspondent aux voies principales servant à la traversée de la ville ou à la liaison avec le boulevard de Ceinture tout juste terminé.

A contrario, du côté de la Ville de Lyon, les efforts d'aménagement portent davantage sur les voies de desserte des quartiers, pour lesquelles la Ville n'a pas besoin du concours de l'État. On observe une volonté plus forte de coordination des voies à l'échelle du quartier à partir des années 1930, qui s'explique par l'influence des études du PAEE, pensées par quartiers (voir Chapitre 3)¹³⁰². Ainsi, en 1932, le dispositif des sens uniques adopté en 1922 pour une quinzaine de rues lyonnaises est modifié, avec des sens uniques nouveaux mais aussi la suppression ou la

¹²⁹⁸ AML 75 II 1, Rapport de l'ACR sur le plan d'urbanisme, sd (1942).

¹²⁹⁹ AML 1108 WP 8, PV de Commission générale de la ville de Lyon, 9 décembre 1935.

¹³⁰⁰ D. Barjot, *La politique d'aménagement du territoire. Racines, logiques et résultats*, op. cit.

¹³⁰¹ G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle. [1]. 1900-1951*, op. cit., p. 255-260.

¹³⁰² P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », art cit.

modification de certains pour une circulation coordonnée à l'échelle du quartier¹³⁰³. Le SMV s'est aperçu que la mise en sens unique d'une rue entraînait un report d'une partie des flux sur les rues alentour, ce qui risque de déplacer les problèmes de circulation au lieu de les résoudre. C'est ce problème qui justifie le refus du service de mettre la rue Saint-Jean à sens unique en 1933, pourtant demandé par les riverains et commerçants et potentiellement pertinent au vu de la très faible largeur de la rue. L'ingénieur du service de la Voie publique Sérinet explique que ce sens unique reporterait la circulation sur trois voies sur lesquelles la circulation est encore plus difficile, ce qui fait « que tout ce quartier souffrira de la mise en vigueur de cette mesure »¹³⁰⁴. Par la suite, la mise en place de sens uniques par les services municipaux se fait en majorité sur plusieurs rues à l'échelle d'un quartier, pour coordonner les circulations. C'est le cas d'un projet de création de sens uniques en 1956 dans des voies de la rive gauche du Rhône et dans la Presqu'île, qui concerne 20 voies¹³⁰⁵. Ce projet, en partie réalisé lors d'une modification du RGC en 1956¹³⁰⁶, est le résultat d'une évolution progressive vers une vision réticulaire des rues de la part du SMV, entamée dans les années 1930.

Cette inflexion vers l'échelle du quartier au lieu de la rue à partir des années 1920-1930 fait écho à une évolution similaire des pratiques en matière d'urbanisme, dans la lignée des réflexions sur le PAEE menées depuis 1912. Ainsi, plusieurs dossiers techniques du PAEE montrent que l'aménagement de quartiers entiers est envisagé par la municipalité au cours des années 1930. Pensées autour d'un axe de circulation à élargir ou prolonger, ces grandes opérations consisteraient aussi à remodeler les rues de ces quartiers et y construire des immeubles neufs pourvus de garages ou places de stationnement. Il en est ainsi pour les quartiers Moncey, Saint-Jean et République, du nom de leur axe principal. Malgré le caractère avancé de leurs études (certains projets ont un budget et les plans des immeubles au point)¹³⁰⁷, aucun de ces projets municipaux et à l'écart du plan d'ARRLY ne voit le jour et tous sont abandonnés après la Seconde Guerre mondiale.

Par contre, à partir des années 1950, la vision d'un aménagement des voies par itinéraires prend le pas sur les logiques d'aménagement par quartier, y compris dans les programmes municipaux de travaux de modernisation de voirie, probablement influencés par les conceptions réticulaires des ingénieurs du SOPC. Comme on peut le voir sur ce croquis (Figure 56), les outils d'aide à la décision ont été adaptés à ces attentes, avec une campagne de comptages de circulation faite par le SOPC sur les débouchés des ponts et quais des deux rives du Rhône. Ces dénombrements, dont on ne connaît pas l'utilisation en l'absence de document d'accompagnement, ont probablement servi à déterminer les solutions techniques d'aménagement des entrées et sorties de l'axe Nord-Sud projeté par élargissement des quais de la rive droite du Rhône. Le fait qu'ils aient été retrouvés dans les archives du SMV montre leur utilité comme exemple ou comme langage commun entre les différents services¹³⁰⁸.

¹³⁰³ AML 1127 WP 55, Arrêté municipal du 23 janvier 1932.

¹³⁰⁴ AML 1108 WP 8, Rapport de l'ingénieur principal de la Voie publique Sérinet, 7 août 1933.

¹³⁰⁵ AML 1049 WP 3, Projet de création de sens uniques, 27 février 1956.

¹³⁰⁶ AML, 1 C 700630, Arrêté municipal du 26 mai 1956 modifiant le RGC.

¹³⁰⁷ AML 453 WP 11, Plans du prolongement de la rue de la République par l'architecte Giroud, 16 juillet 1934.

¹³⁰⁸ Alain Desrosières, *Prouver et gouverner : une analyse politique des statistiques publiques*, Paris, La Découverte, 2014, p. 104.

Villeurbanne¹³¹⁰, non concernée par ces travaux. Par la suite, cette logique d'aménagement par itinéraires tend à remplacer une partie des programmes de bitumage du SMV, en cours de réalisation depuis 1938. Ainsi, en 1955, le rapport sur l'activité de la division Voie publique du SMV mentionne trois programmes de travaux de modernisation de voirie : le programme traditionnel de « mise en viabilité et d'amélioration de voies » toujours à l'échelle de la rue, le programme d'enlèvement des voies de tramways réalisé en fonction du parcours des lignes pour lesquelles le tramway est abandonné, ainsi qu'un programme « d'amélioration de la circulation par la remise en état des voies transversales reliant les grands itinéraires routiers »¹³¹¹. Ce dernier point s'inscrit dans le cadre des aménagements d'ARRLY et repose sur un financement par l'État au moyen du FSIR, qui prend une grande importance dans les travaux de voirie lyonnais entre 1951 et les années 1960.

Cette culture de l'itinéraire marque l'influence croissante des services de l'État sur l'aménagement des voies de circulation, avec une pensée qui assimile de plus en plus la rue à la route¹³¹² en prenant davantage en compte les flux de circulation sur le réseau viaire que les usages propres à chaque rue. Sur les itinéraires de transit modernisés, l'emprise des services des Ponts-et-Chaussées se manifeste par la prise en charge de travaux qui étaient auparavant laissés aux services municipaux ou à des firmes privées. Par exemple, le SOPC du Rhône reprend en main la signalisation des « grands itinéraires » à la fin des années 1940, avec un « plan de circulation » établi en 1948 pour baliser les itinéraires de traversée de Lyon. Une première conférence entre services, sous l'égide de Jacques Rérolle, a pour but de déterminer les voies à emprunter pour traverser les communes de l'agglomération lyonnaise, avant que le SOPC se charge de l'implantation d'une signalisation homogène¹³¹³. Cela s'inscrit dans un contexte national d'homogénéisation des procédés de signalisation par la normalisation des couleurs et motifs, avec l'instruction du ministère des Travaux publics du 1^{er} août 1946¹³¹⁴.

De manière générale, les aménagements des rues de la ville ancienne sont de plus en plus dépendants des voies nouvelles financées par l'État, notamment dans le centre de la ville. Ainsi, la plupart des travaux de « modernisation de voirie » des années 1950 sont liés à l'aménagement d'itinéraires routiers définis par l'État et pilotés par le SOPC. C'est le cas dans la Presqu'île avec les « travaux de finition de l'axe Nord-Sud » qui consistent pour la Ville à réaliser l'aménagement paysager (arbres, trottoir côté Rhône, parkings, signalisation), sans intervenir sur les travaux importants comme le profil des chaussées ou les débouchés des ponts. Dans ce contexte, la marge de manœuvre de travaux municipaux de voirie est réduite, hormis des travaux d'entretien ou des réfections de chaussées déjà prévus au budget. Les seules opérations de voies nouvelles ou de modernisation de grande ampleur (élargissement, réfection totale de la chaussée) sont d'ailleurs menées avec des fonds de l'État, provenant cette fois du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, pour des quartiers périphériques qui ont souffert des bombardements comme Gerland ou qui font l'objet de programmes de construction de grands ensembles comme La Duchère ou Ménival¹³¹⁵ (voir Annexe 1). Ces opérations sont pensées avec une logique de réseau plus que d'axes, dans ces quartiers de grands ensembles construits contre l'idéologie de la rue, qualifiée de « chemin des ânes » par Le Corbusier¹³¹⁶.

¹³¹⁰ AML 75 II 376, État récapitulatif des lignes de tramways de Lyon, 1950.

¹³¹¹ AML 1469 WP 12, Rapport sur l'activité de la division des voies publiques, sd (1955).

¹³¹² S. Barles et A. Guillerme, « Gestion des congestions : Seculum miserabile », art cit, p. 11.

¹³¹³ ADR 2059 W 7, Établissement du Plan de Circulation, Conférence entre services du 4 juin 1948.

¹³¹⁴ Marina Duhamel-Herz, *Un demi-siècle de signalisation routière*, op. cit., p. 80.

¹³¹⁵ C. Delfante et A. Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, op. cit., p. 78-82.

¹³¹⁶ Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris, Flammarion, 1994 [1925], p. 6.

L'influence de l'État semble donc de plus en plus importante sur l'aménagement des voies urbaines, tant par les pratiques que par le financement des travaux. La vision réticulaire de l'aménagement, portée par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées sous couvert d'une rationalisation du réseau routier, est progressivement adoptée par tous les aménageurs.

Le traffic engineering, progressivement appliqué à la rue

L'ambition de rationaliser les travaux de voirie avec des critères chiffrés n'est pas nouvelle, dans la mesure où les ingénieurs des services de voirie sont formés depuis longtemps aux techniques de calcul de résistance des matériaux¹³¹⁷. C'est d'ailleurs ce qui motive les premiers comptages de circulation retrouvés à Lyon dans les années 1890, destinés à orienter le choix des revêtements de chaussées pour les ponts en fonction de leur résistance à la circulation¹³¹⁸. Par la suite, à partir des années 1920-1930, les emprunts aux méthodes américaines de comptage des flux deviennent des outils d'aide à la décision pour aménager les rues comme des voies de circulation. Les ingénieurs lyonnais ont conscience des difficultés de leur application dans le contexte de la ville ancienne, qui les poussent à ne les utiliser que progressivement et dans des cas particuliers de rues. Cela renforce les inégalités entre des grands axes modernisés et les petites rues plus souvent délaissées.

Cette dissociation entre grands axes et rues ordinaires s'explique par le fait que les comptages de circulation ne sont employés que de manière sélective à Lyon, sur certaines voies et dans des buts précis. Dès les années 1920, les enquêtes de circulation urbaine sont utilisées aux États-Unis pour déterminer les points de congestion du trafic et les voies les plus empruntées pour mieux cibler l'action des aménageurs. Elles orientent également les solutions techniques : les déviations d'itinéraires et élargissements de voies sont ajustés avec les calculs de largeur nécessaire en fonction du débit de véhicules qui les empruntent¹³¹⁹. Cela intéresse les ingénieurs français dès les années 1920, en particulier ceux de l'administration centrale des Ponts-et-Chaussées, qui se rendent à des congrès sur la technique routière et publient des ouvrages en français pour servir à leurs collègues des SOPC départementaux¹³²⁰. Cependant, l'application à l'échelle locale est loin d'être généralisée, par manque de moyens voire de compétence technique dans certains services : ainsi, à Lyon, ils sont quasi exclusivement réalisés par le SOPC. Les moyens manquent pour réaliser des comptages car ils sont manuels avant les années 1950 et nécessitent donc une main-d'œuvre importante, pour des résultats pas toujours à la hauteur des attentes (voir les « erreurs » pointées à la fin de la note manuscrite de la Figure 57, ci-dessous). Ils restent donc ponctuels et temporaires. Les compteurs automatiques sont testés aux États-Unis dès les années 1930, dans le cadre du développement d'une « science du trafic » (*traffic engineering*) et ne sont généralisés en Europe que dans les années 1950¹³²¹. La préfecture du Rhône s'en équipe rapidement, si bien que 150 de ces appareils fonctionnent en 1953 et plus du double en 1964¹³²². Cette question de l'équipement technique s'ajoute à celle des pratiques habituelles pour expliquer l'inégalité entre le SOPC et les autres services de voirie sur l'utilisation des comptages de circulation. Les SOPC pratiquent depuis 1845 des comptages

¹³¹⁷ G. Dupuy, *Urbanisme et technique*, op. cit., p. 265.

¹³¹⁸ L. Baldasseroni, « Dénombrer pour décider », art cit.

¹³¹⁹ G. Dupuy, *Urbanisme et technique*, op. cit., p. 199-202.

¹³²⁰ G. Reverdy, *Les routes de France du XXe siècle, t.1, 1900-1951*, op. cit., p. 118-120.

¹³²¹ E. Berthaud, « La circulation routière aux abords de Lyon », art cit, p. 300.

¹³²² AN 19770444/13, Lettre du Directeur des Routes M. Frybourg aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées du Rhône, 17 juin 1964.

sur les routes nationales¹³²³ et possèdent la plupart des appareils de comptage automatique, qu'ils peuvent utiliser aussi bien sur les routes nationales hors des villes que pour la circulation urbaine. Cela explique que la plupart des chiffres visibles dans les archives du SMV proviennent du SOPC : dans les relevés ci-dessous (Figure 57), les chiffres de la densité de circulation aux principaux carrefours sont transmis par le SOPC à la CMC, pour servir aux réflexions sur les aménagements de carrefours débattus.

DENSITE DE LA CIRCULATION AUX PRINCIPAUX CARREFOURS					
-1-1-					
Comptage effectué de 10 h. à 12 h30 et de 14 h. à 17 h. (ne comprenant ni les véhicules de transport en commun ni les bicyclettes)					
Désignation du carrefour	Nombre de Touris- me	Nombre de Poids lourds	Nombre de Moto- cyclist es	Nombre total	Moyenne à la minute
<u>1^{er} et 2^e arrondissements</u>					
Pont Morand-place Tolosan.....	6366	3294	468	10128	30
Pont Lafayette-place des Cordeliers....	4951	2008	294	7253	22
Quai Jules Courmont-rue Childebert.....	4353	1532	335	6220	19
Pont Gallieni-Cours de Verdun.....	3578	3102	254	6934	21
Rue de la République-place des Cordeliers	3004	878	193	4075	15
Rue Constantine-rue Paul Chenavard.....	2715	1063	148	3926	12
Rue de l'Hôtel de Ville-Rue Grenette...	2076	817	75	2968	9
Rue de Brest-Rue Grenette.....	1198	865	58	2121	7
Rue de la Martinière (Ouest de la rue Louis Vitet).....	1083	592	62	1737	5
Rue d'Algérie (entre rue Terme et place Tobie Robatel).....	830	540	20	1390	4
Cours des Chartreux-montée de la Butte.	768	559	61	1388	4
Rue de la Charité-rue Sainte-Hélène....	730	365	51	1146	4
Rue Victor-Hugo-rue Sainte-Hélène.....	583	260	17	860	3
<u>Rive gauche de Rhône</u>					
Quai Victor Augagneur-rue Servient.....	4723	1151	128	6002	18
Avenues de Saxe-Jean-Jaures-cours Gambetta	4138	1285	136	5559	17
Avenue de Saxe-cours FV Roosevelt.....	3969	846	130	4945	15
Cours Lafayette-rue Moncey.....	3806	1296	130	5232	16
Cours Lafayette-boulevard des Brotteaux	3549	1252	120	4921	14
Boulevard Vivier-Morle- rue Paul Bert..	3774	1660	114	5548	17
Rue de Marseille-rue de l'Université...	2293	904	111	3308	10
<u>Rive droite de la Saône</u>					
Grande rue de Vaise.....	1552	486	88	2126	7
-1-1-					

*Ce tour des renseignements donnés me m'a été
communiqué par un agent de la police, ces chiffres
intervenant certains jours*

Figure 57 : Recensement de la densité de circulation aux principaux carrefours, SOPC du Rhône, novembre 1949 (AML 1147 WP 5)

Cette dépendance des services municipaux vis-à-vis du SOPC par rapport à ces outils explique sans doute que leur utilisation des données des comptages soit plus progressive que chez leurs homologues départementaux. Pour les revêtements de chaussées, le programme municipal de pavage 1921 est le premier qui est fondé sur l'estimation des flux de circulation,

¹³²³ J. Orselli, *Usages et usagers de la route*, op. cit., p. 49-50.

plus que sur les revendications des usagers. Cependant, aucune précision quantitative n'est donnée, l'ingénieur Aubert évoquant une circulation « importante » ou « intense » pour justifier l'aménagement. Les plaintes du public ou actions de comités locaux ne sont évoquées que dans deux cas parmi les treize voies concernées, les autres étant des voies à grande circulation¹³²⁴. Cette logique se poursuit dans les programmes de travaux suivants, en particulier à partir du milieu des années 1930 où le bitumage remplace le pavage dans les politiques municipales. Les constatations de terrain semblent donc préférées aux comptages, au moins jusqu'aux années 1940, pour ce qui est des travaux de modernisation ordinaires.

En revanche, les élargissements de chaussée ou l'aménagement de carrefours sont de plus en plus appuyés sur des comptages, comme l'illustre le document ci-dessus (Figure 57), indiquant la « densité de la circulation aux principaux carrefours ». Comme on peut l'observer, ces dénombrements sont sélectifs en ce qui concerne les modes de transport : ici, ils ne s'appliquent qu'aux transports individuels motorisés, excluant « les véhicules de transport en commun et les bicyclettes ». Il est important de remarquer que les piétons sont totalement ignorés dans ces dénombrements de flux, alors qu'ils sont présents aux intersections de ces voies urbaines très fréquentées. De même, aucun autre usage de ces voies et carrefours (bâti, étalages, activités, ...) n'est pris en compte. Cela relève d'une logique de priorité donnée aux transports automobiles, qui se retrouve autant dans les indicateurs que dans les aménagements de voirie. Les archives des services de voirie sont quasiment muettes en ce qui concerne les passages piétons, probablement à cause du désintérêt des ingénieurs pour ces petits travaux à faible technicité. Le SMV ne fait aucune recherche pour améliorer ces dispositifs, qui reproduisent la technique parisienne et ne sont implantés qu'à l'occasion de travaux sur les carrefours ou lorsqu'il reste des crédits d'entretien à la fin de l'exercice comptable¹³²⁵. Ces dispositifs sont aménagés sous forme de passages cloutés à partir de 1930 à Lyon¹³²⁶, sans qu'il soit possible d'en établir l'évolution dans les rues : alors que les feux tricolores font l'objet d'une cartographie et d'un recensement détaillé¹³²⁷, les passages piétons ne sont pas recensés par le SMV, qui semble les considérer comme des aménagements accessoires.

Cette faiblesse de la prise en compte des piétons dans les aménagements viaires à partir des années 1920-1930 n'est donc pas une spécificité des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, mais s'inscrit dans un mouvement plus large de transferts de pratiques de *traffic engineering*, nourri par plusieurs voyages d'études aux États-Unis organisés dans les années 1920-1930 par l'administration centrale des Ponts-et-Chaussées¹³²⁸. Les pratiques de comptage en sont un acquis, qui accentue l'importance de l'aménagement des grands axes de circulation par rapport aux rues plus modestes, par leur caractère sélectif. Parmi les cas étudiés, seules les voies qui appartiennent au réseau des routes nationales font l'objet de comptages de flux réguliers avant les années 1950, c'est-à-dire la rue de la République (RN 83 jusqu'en 1954), la montée de Choulans (RN 7 à partir de 1930) et le pont de la Guillotière (RN 6). Cela s'explique en partie par le retard du SMV par rapport au SOPC en la matière, mais aussi par le fait que les voies à grande circulation sont quasiment les seules à faire l'objet des coûteuses opérations de comptage sur le terrain. Le dénombrement représenté sur la Figure 57 montre cette évolution vers une hiérarchisation des rues en fonction de leurs flux : ici, les « principaux carrefours » sont classés en fonction du nombre moyen de véhicules qui les empruntent chaque minute.

¹³²⁴ AML 946 WP 16, Rapport de l'ingénieur du Service de la Voie publique Aubert, 4 avril 1921.

¹³²⁵ Ces travaux ne sont d'ailleurs pas mentionnés dans les bilans du service. Voir AML 2 C 400810, en ligne.

¹³²⁶ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 46.

¹³²⁷ AML 1093 WP 56, Inventaire des carrefours équipés, Service Électromécanique, 1970.

¹³²⁸ S. Leheis-Guillot, *La ville et sa rocade*, op. cit., p. 130.

Par ailleurs, ces méthodes statistiques sont progressivement adoptées par les services de voirie car elles sont utiles pour légitimer leur action et les choix politiques qui la sous-tendent. Cette relative unité en ce qui concerne l'évolution des indicateurs peut résulter du « climat de coopération » postulé par Jean-Claude Thœnig dans son étude sur le Service vicinal du Rhône, qu'il présente comme un service puissant et coopératif avec ses homologues locaux¹³²⁹. Cependant, l'examen des archives de ces services montre que les échanges directs de chiffres sont rares et se font plutôt en direction des élus ou d'organismes extérieurs comme l'ACR, à qui le comptage de la Figure 57 est aussi envoyé. En parallèle, ces indicateurs se diversifient à partir des années 1940 : les comptages prennent en compte les temps de parcours entre les lieux, les accidents font l'objet de dénombrements par le Corps urbain des Gardiens de la Paix¹³³⁰.

Cette évolution vers le remplacement d'indicateurs qualitatifs de satisfaction des usagers par des indicateurs quantitatifs de performance chiffrée s'observe progressivement dans tous les domaines des politiques publiques, dès les années 1920¹³³¹. Pour l'aménagement des rues, les travaux coûteux comme l'élargissement de chaussées ou l'aménagement de carrefours sont de plus en plus légitimés selon un rapport coût/temps gagné, particulièrement à partir des années 1950 où cette pratique se généralise¹³³². Cette logique renforce la domination des transports automobiles, pour lesquels ces indicateurs sont conçus. Ainsi, l'élargissement d'une chaussée consiste la plupart du temps à ajouter une voie de circulation, ce qui est vu en termes de débit supplémentaire de véhicules : la norme établie en 1935 par les ingénieurs du ministère des Travaux publics, qui sert de base à la plupart des études de transformation de voies existantes, est de 250 véhicules par heure pour une voie de 2,50 m, pouvant passer « normalement et sans encombre »¹³³³. L'inscription durable de ces comptages dans l'action publique permet aussi une légitimation *a posteriori* des aménagements, à partir des années 1950. Ainsi, la comparaison effectuée par le SOPC entre les comptages menés sur les grands axes de circulation lyonnais entre 1955 et 1959 conduit l'ingénieur auteur du rapport à mettre en évidence « l'influence des travaux de voirie sur l'augmentation du trafic », donnant des augmentations de trafic de 90 % sur le pont de la Guillotière ou 190 % sur les quais du Rhône récemment élargis : cela lui permet de conclure sur « l'intérêt que présente l'élargissement des chaussées »¹³³⁴. Celui-ci est ici mesuré uniquement sur quelques grands axes et en termes d'augmentation de la circulation motorisée, alors que ce rapport montre en parallèle une baisse de la vitesse moyenne sur certaines voies proches de ces axes modernisés. Ces indicateurs issus des techniques routières conduisent à s'intéresser davantage aux flux qu'à la morphologie des rues, notamment avec la montée en puissance de la distance-temps, qui remplace progressivement à partir des années 1950 la distance géographique dans l'esprit des gestionnaires de la circulation¹³³⁵.

L'utilisation de comptages est donc progressivement adoptée par tous les services en vue d'améliorer la circulation automobile, qui augmente en termes de flux et de diversité des véhicules (voitures, camions, deux-roues) entre les années 1920 et 1950. Cette adoption est renforcée par l'entrée de ces indicateurs dans les critères d'attribution de subventions nationales avec le FSIR, définissant un corpus de méthodes modernes d'aménagement des voies qui apparaît moins connecté aux usages de la rue.

¹³²⁹ J.-C. Thœnig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 45-49.

¹³³⁰ Voir les dossiers AML 1147 WP 5 à 7, Statistiques envoyées à la CMC, 1949-1955.

¹³³¹ A. Supiot, *La gouvernance par les nombres*, op. cit.

¹³³² G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle*, t. 2, 1952-2000, op. cit., p. 17-18.

¹³³³ G. Dupuy, *Urbanisme et technique*, op. cit., p. 199 et suiv.

¹³³⁴ AML 1068 WP 44, Note du SOPC pour la CMC, sd (1959).

¹³³⁵ Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard (dir.), *Le temps des infrastructures*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 11-22.

2.2. Des méthodes modernes qui éloignent les techniciens des rues

À partir des années 1920-1930, l'aménagement des rues passe de plus en plus par l'appui sur des données chiffrées, qui servent à justifier la pertinence de choix politiques¹³³⁶. D'une part, le « mouvement rationalisateur » pointé par Renaud Payre à partir des années 1920 touche aussi bien les techniciens municipaux que ceux du corps des Ponts-et-Chaussées¹³³⁷, qui tendent à se spécialiser sur des infrastructures à forte technicité comme les ponts, tunnels et carrefours. Leur expertise dépasse les frontières de Lyon en s'inscrivant dans des réseaux de circulation des savoirs¹³³⁸, mais reste peu appliquée sur les voies ordinaires.

Une expertise locale construite hors des rues ordinaires

L'ambition de rationalisation des aménagements des rues conduit à une technicisation de l'expertise des ingénieurs des services de voirie. Cela s'inscrit, pour les trois services, dans des stratégies de légitimation de leur autonomie face à un mouvement de centralisation étatique susceptible de la menacer. L'étude de la traduction concrète de ces évolutions conduit à mettre en évidence que les ingénieurs préfèrent exercer leur expertise sur de grands projets d'aménagement plutôt que sur des voies ordinaires, qui apparaissent délaissées.

Ainsi, si le Service vicinal du Rhône est décrit comme « particulièrement actif » par Jean-Claude Thœnig, c'est surtout par la réalisation du boulevard de Ceinture en 1928 et la personnalité de son ingénieur en chef Claude Delaigue¹³³⁹. Par contre, les moyens consacrés aux travaux de modernisation des rues gérées par ce service restent minces. C'est le cas pour la montée de Choulans, qui fait l'objet en septembre 1925 d'une énième « réclamation collective contre le mauvais état de la chaussée ». Le service reconnaît la pertinence de cette réclamation mais avoue son impuissance, tant en termes de budget que de technique de revêtement pour cette voie à forte déclivité¹³⁴⁰. Il est d'ailleurs intéressant de constater que, moins d'un an après le transfert de la montée de Choulans dans le domaine national en 1930, le bitumage de la chaussée sur toute sa longueur est exécuté¹³⁴¹, mettant fin aux réclamations. L'expertise du SV est mise en avant par la réalisation du boulevard de Ceinture et de « circuits touristiques du Lyonnais et du Beaujolais » qui excluent les voies urbaines : ces deux éléments constituent les articles écrits par Delaigue dans le numéro de la revue *Technica* sur « Les grands travaux dans la région lyonnaise et la vallée du Rhône » paru en 1937¹³⁴².

Du côté de la municipalité, le développement de l'expertise en matière de voirie est à la fois le fait du SMV, notamment par l'action de Chalumeau, et des représentants de la CMC. Dans les deux cas, elle se fonde sur des échanges avec d'autres villes comme Paris, Marseille ou Nice, particulièrement entre les années 1920 et 1940. Les techniques de modernisation de voirie (revêtements, élargissements, mobilier urbain) ne sont pas prioritaires dans les

¹³³⁶ T.M. Porter, *La confiance dans les chiffres*, op. cit.

¹³³⁷ R. Payre, *Une science communale ?*, op. cit., p. 15-16.

¹³³⁸ M. Kaluszynski et R. Payre, *Savoirs de gouvernement*, op. cit., p. 23-27.

¹³³⁹ J.-C. Thœnig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, op. cit., p. 45-49.

¹³⁴⁰ ADR 2047 W 9, Rapport de l'ingénieur en chef du SV Claude Delaigue, 24 septembre 1925.

¹³⁴¹ ADR 2047 W 9, Arrêté du maire pour interdire la circulation montée de Choulans, 24 mars 1931.

¹³⁴² « Les grands travaux de la région lyonnaise », numéro spécial de la revue *Technica*, 1937, p. 65-77.

conférences des associations de techniciens comme l'Association générale des Hygiénistes et Techniciens municipaux (AGHTM) ou l'Union des Ingénieurs des Villes de France (UIVF), dont Chalumeau est un des fondateurs. Dans les années 1920-1930, les questions d'hygiénisme et de plans d'urbanisme dominant, faisant écho aux préoccupations des élus lyonnais. Il est aussi intéressant de remarquer que la plupart des projets de voies nouvelles du SMV sont inspirés de réalisations d'autres villes, comme le pont en X pour doubler le pont de la Guillotière qui semble imité des projets d'Eugène Hénard pour Paris¹³⁴³ ou le boulevard en corniche sur la colline de Fourvière qui s'inspire de Nice ou Gênes¹³⁴⁴. Ces projets sont interrompus avec la Seconde Guerre mondiale, par le départ de Chalumeau et la dépendance du SMV vis-à-vis de la planification des opérations immobilières¹³⁴⁵. Par contre, l'expertise dans l'aménagement des rues semble trouver un nouvel essor avec la CMC, même si l'inscription de ses participants dans des réseaux de circulation des savoirs ne permet pas de renouveler les pratiques. Comme on peut le voir dans l'article ci-dessous (Figure 58), trouvé dans les archives de la CMC, ses responsables (probablement ici l'adjoint à la circulation Fauconnet) considèrent que l'empirisme persiste en la matière. L'article évoque l'application des méthodes américaines de gestion « scientifique » de la circulation avec des aménagements de voirie. L'absence de « donnée sérieuse » pointée par le rédacteur de la note étonne, les comptages de circulation et d'accidents étant courants en 1955 à Lyon et dans le Rhône. Cela montre la difficile appropriation des données par ceux qui n'ont pas été associés à leur production.

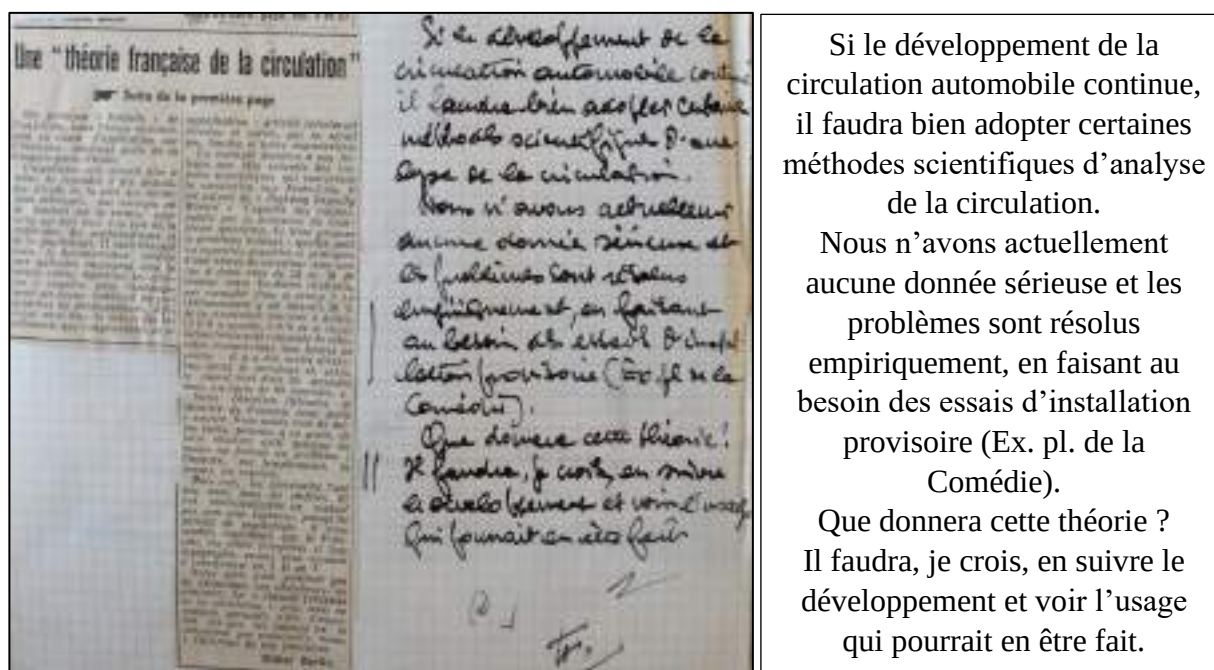


Figure 58 : Note manuscrite en marge d'un article du Figaro, 4 mars 1955 (AML 1147 WP 6)

Si la mode est aux voyages d'études et aux échanges avec d'autres villes, les voyages effectués par des ingénieurs lyonnais ou des membres de la CMC semblent peu fructueux dans les années 1930-1950. Un premier essai est tenté en 1930 avec le financement par la municipalité et la préfecture d'un voyage de policiers lyonnais à Paris, qui affirment n'avoir

¹³⁴³ Eric Alonzo, *L'architecture de la voie : histoire et théories*, Marseille, Parenthèses, 2018, p. 297-329.

¹³⁴⁴ S. Gardon, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État. La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *art cit.*, p. 69-70.

¹³⁴⁵ P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », *art cit.*

« rien appris qui puisse être appliqué à Lyon » tant le contexte parisien leur paraît différent¹³⁴⁶. Cet essai n'est pas renouvelé et la CMC lyonnaise se tourne vers ses homologues en essayant d'établir un réseau inter-municipal de commissions municipales de circulation. Cela prend forme en 1955, avec les premières journées d'étude des CMC qui se tiennent à Lyon les 21 et 22 mars, organisées par le SMV, le Syndicat d'Initiative de Lyon et l'ACR. Les quatre thèmes proposés à la discussion sont liés à l'aménagement des rues : le stationnement, l'aménagement des chaussées et des carrefours, la réglementation et la spécialisation des voies¹³⁴⁷. Pourtant, il est difficile d'établir si ces discussions ont eu une influence réelle sur les pratiques, dans la mesure où personne n'y fait référence dans les projets ou débats et que ce réseau semble s'éteindre en 1959 après une deuxième rencontre à Rouen. Cela s'inscrit dans un contexte de réflexion sur l'organisation de la CMC, dont l'efficacité est remise en cause¹³⁴⁸. Ainsi, l'ingénieur principal du SMV Henri Boisselot réclame en 1960 la constitution d'un « bureau de trafic » pour mener « les enquêtes indispensables d'où résulteront l'étude des programmes de travaux à réaliser et la proposition des mesures à prendre pour améliorer la circulation »¹³⁴⁹. Son vœu reste lettre morte, dans la mesure où les moyens alloués au SMV sont réduits et que la gestion du trafic devient le domaine privilégié des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées.

Du côté du SOPC du Rhône, l'enjeu de montée en puissance de l'expertise technique est de taille, dans la mesure où ce service reste peu présent dans l'espace urbain et qu'il tient à conserver son caractère « d'agence technique autonome » permis par l'organisation peu centralisée des services locaux du ministère des Travaux publics¹³⁵⁰. Contrairement à l'image de « technocrates » que des travaux sur le corps des Ponts-et-Chaussées ont contribué à donner¹³⁵¹, le développement de l'expertise de ses ingénieurs dans les années 1930 à 1950 prend appui sur le terrain lyonnais. Il en est ainsi pour le tunnel de la Croix-Rousse, dont les premières études sont réalisées par Chalumeau à partir de renseignements recueillis sur le tunnel de Saint-Cloud¹³⁵², en construction dans les années 1930¹³⁵³. Le SOPC prend le relais avec la mise à l'étude du programme d'ARRLY. Les ingénieurs Lucien Chadenson puis Fernand Ramel se spécialisent par des missions d'études dès 1935 dans les tunnels d'Anvers et Liverpool et le recueil de données sur les tunnels américains¹³⁵⁴. Le tunnel de la Croix-Rousse, inauguré en 1952, est vu comme un modèle de technique routière, notamment pour l'éclairage et la ventilation, spécialités de Ramel. La renommée de ce dernier dépasse les frontières du Rhône, puisqu'il est invité aux études du tunnel du Mont-Blanc en 1958. Elle rejaillit sur le SOPC, qui héberge à partir de 1962 un service spécifique à l'étude des tunnels¹³⁵⁵.

Ce cas de développement d'une expertise de niveau international à partir d'un ouvrage lyonnais apparaît exceptionnel. Si les difficultés de circulation dans la ville et ses paysages viaires inspirent certains ingénieurs, l'application de leurs idées ne se fait que rarement dans la ville de Lyon. Ainsi, le bureau de trafic rêvé par les ingénieurs municipaux est créé en 1952 au sein du SOPC, constituant un des douze Laboratoires Régionaux des Ponts-et-Chaussées,

¹³⁴⁶ ADR S 2587, P.V. de la réunion de la commission préfectorale de circulation, 27 mars 1930.

¹³⁴⁷ AML 1068 WP 64, Compte-rendu des journées d'études des CMC de Lyon, 1955, 127 p.

¹³⁴⁸ Sébastien Gardon, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Thèse de doctorat, IEP de Lyon, Lyon, 2009, p. 325-327.

¹³⁴⁹ AML 1068 WP 64, Compte-rendu de la semaine d'étude de la circulation routière à Nice, 15 novembre 1960.

¹³⁵⁰ J.-C. Thœnig, *L'ère des technocrates*, op. cit., p. 47-52.

¹³⁵¹ Antoine Picon, *L'invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1992 ; J.-C. Thœnig, *L'ère des technocrates*, op. cit.

¹³⁵² ADR 694 W 537, Rapport d'Auguste Pinton à la Commission générale, sd (v. 1934-1935).

¹³⁵³ M. Desportes, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 289.

¹³⁵⁴ ADR 694 W 537, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC Varvier au préfet du Rhône, 19 janvier 1935.

¹³⁵⁵ ADR 3872 W 57, Dossier de carrière de Fernand Ramel, SOPC du Rhône.

essentiellement consacrés aux comptages de circulation¹³⁵⁶. L'application de ces études pour l'aménagement des rues mérite d'être questionnée, dans la mesure où les travaux à forte technicité qui en résultent sont rarement menés sur des voies urbaines. Par exemple, l'ingénieur Ramel devient un expert de l'aménagement des carrefours selon « la méthode américaine », c'est-à-dire par l'aménagement d'îlots directionnels destinés à orienter les flux selon les différentes directions souhaitées. Cette spécialisation s'opère notamment par un voyage aux États-Unis en 1954 pour étudier « l'aménagement routier des grandes villes » et fait l'objet de plusieurs cours sur l'aménagement des carrefours au cycle d'études de l'École Nationale des Ponts et Chaussées¹³⁵⁷. Ces pratiques qui pourraient servir à l'aménagement de tout carrefour urbain ne sont en fait appliquées qu'à des carrefours routiers extra-urbains : le seul carrefour à être aménagé de la sorte à Lyon est celui du Bachut en 1955. Situé en périphérie Est de Lyon, il est choisi pour sa complexité en termes de circulation routière : cinq voies à double sens s'y rencontrent¹³⁵⁸. Cet évitement des carrefours urbains pourrait s'expliquer par la volonté du SOPC de ne pas entrer en conflit avec la municipalité par des aménagements sur des voies municipales ou par une culture de la voirie désormais centrée sur la route et la circulation.

Cela s'observe avec les études sur la reconstruction du pont de la Guillotière menées après 1944 par un ingénieur du SOPC, puis reprises en main par le Service Central d'Études Techniques (SCET) au détriment de l'intégration du nouvel ouvrage dans le paysage urbain. L'ingénieur du SOPC André Mogaray, reconnu pour son expertise dans la reconstruction de ponts détruits durant la guerre, propose entre 1947 et 1952 des projets inspirés de l'ancien pont pour mieux prendre en compte la place particulière de cet ouvrage dans le paysage lyonnais et les représentations. Pour cela, il tente d'approfondir l'histoire du pont en retraçant par des croquis ses aspects depuis ses origines (Figure 59)¹³⁵⁹.

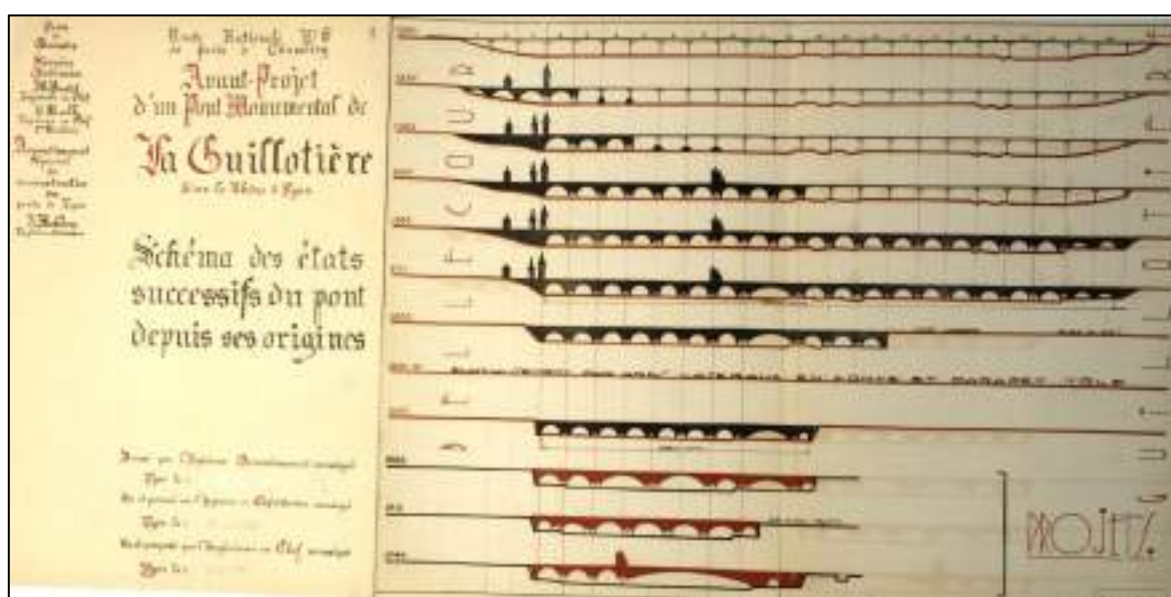


Figure 59 : Reconstitution des états du pont par Mogaray, 31 janvier 1947 (ADR 2059 W 28)

¹³⁵⁶ D. Glasson et A. Guillerme, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées entre 1950 et 1970*, op. cit.

¹³⁵⁷ ADR 2223 W 29, Lettre de l'ingénieur en chef du SOPC Jacques Rérolle au directeur général des Ponts-et-Chaussées Joseph Elkouby, 31 mars 1955.

¹³⁵⁸ Roger Coquand et F. Ramel, *Aménagements des carrefours : cycle d'études 1955.*, Lyon, Imprimerie L. Pidancet, 1955, 177 p.

¹³⁵⁹ ADR 1030 W 1, Dossier d'avant-projet de nouveau pont de la Guillotière par A. Mogaray, 13 mars 1947.

Même si les dessins ne correspondent que très imparfaitement à la réalité, comme l'ont prouvé les fouilles archéologiques menées dans les années 1990¹³⁶⁰, cet effort de reconstitution historique constitue un exemple rare de prise en compte de l'état passé d'une infrastructure de transport par des ingénieurs. Le but de ce travail est d'influencer les études à venir pour un nouveau pont : M. Mogaray reconnaît la nécessité d'une reconstruction mais préconise un pont monumental qui rappelle l'ancien par son dessin et l'emploi de la pierre comme matériau principal. Cette vision est remise en cause par les ingénieurs du SCET, qui reprennent la main sur ce projet. L'ingénieur en chef du service central évoque en 1953 un « conflit de conceptions », critiquant « la recherche du tour de force technique pour lui-même » de l'ingénieur lyonnais en parlant de sa volonté de faire un pont monumental en pierre (projets figurés en rouge sur le schéma ci-dessus)¹³⁶¹. Les ingénieurs en chef du SOPC se rangent à cet avis et les solutions techniques liées au contexte local sont abandonnées au profit d'un pont en métal sans lien architectural avec l'ancien pont.

Cette construction d'une expertise appuyée sur le terrain lyonnais s'avère donc ambiguë et peu durable, puisqu'elle décline après-guerre pour tous les services concernés. L'étude de l'application de ces savoirs nouveaux sur une longue durée permet de voir qu'ils tiennent en partie aux personnalités individuelles de leurs initiateurs, puisqu'ils ne leur survivent pas. Enfin, parce qu'elles ne sont que peu appliquées au terrain des rues lyonnaises, ces recherches de rationalisation des travaux de voirie contribuent à maintenir les cloisonnements entre les différents services de voirie, ainsi que la distance entre usagers et services techniques.

L'accidentologie, émergence d'une pratique cloisonnante

La technicisation des pratiques des ingénieurs des différents services de voirie se rapporte à un idéal de « rationalisation » des aménagements, terme qui recouvre des enjeux d'efficacité des travaux (en termes de temps d'exécution et de coût) qui n'ont jamais été ignorés. À partir des années 1920 et plus encore après la Seconde Guerre mondiale, cela se traduit par une ambition de gestion quantitative des circulations et des aménagements des rues. Michaël Porter décrit cet idéal comme « commun dans le corps des Ponts-et-Chaussées »¹³⁶², mais il s'étend aux autres ingénieurs lyonnais, notamment ceux qui sont formés à l'École centrale de Lyon, tel Camille Chalumeau. Cette montée en compétence technique se fait de manière cloisonnée, ce qui accroît le manque de communication au détriment de l'efficacité des aménagements. Ce cloisonnement entre services constitue un élément d'explication de la faible application de ces principes quantitativistes dans l'aménagement des rues. Cela s'observe particulièrement dans le domaine des accidents de la circulation : pointés comme un problème public dès le XIX^e siècle dans toutes les grandes villes¹³⁶³, il fait l'objet de traitements statistiques de plus en plus importants à partir des années 1930 de la part des services de police et de gestion de la circulation, mais ces données ne servent pas à améliorer les infrastructures de voirie.

Tout d'abord, la mise en place de données d'accidentologie fiables est progressive, à cause d'une fragmentation des services producteurs, au sein même des services préfectoraux. Le recueil des données d'accidents de la circulation est de la compétence des services de police

¹³⁶⁰ J. Burnouf, *Le pont de la Guillotière*, op. cit.

¹³⁶¹ ADR 2020 W 74, Rapport de l'ingénieur en chef du SCET M. Robinson au Ministre des Travaux publics, 8 octobre 1953.

¹³⁶² T.M. Porter, *La confiance dans les chiffres*, op. cit., p. 93-94.

¹³⁶³ Peter Norton, « Four Paradigms : Traffic Safety in the Twentieth-Century United States », *Technology and Culture*, 2015, vol. 56, n° 2, p. 319-334.

qui sont, dans le cas de Lyon, sous l'autorité du préfet. Cela explique probablement le manque d'intérêt des services municipaux pour les accidents de la circulation avant les années 1950, dans la mesure où l'essentiel des communications avec la police croisées dans les archives municipales sur les questions de circulation concerne le respect des arrêtés municipaux. La quasi absence d'archives de la police sur ces questions avant les années 1950 empêche de retracer précisément la construction de ces statistiques et l'évolution du traitement des accidents. En revanche, l'exploitation des archives de la gestion des routes nationales par le SOPC indique une volonté d'étudier les causes des accidents d'automobiles dans le Rhône et d'en tirer des leçons sur l'aménagement des voies, qui se heurte à des divisions entre services. Cela s'observe dans un rapport de l'ingénieur du SOPC Portafaix en 1936, qui cherche à se conformer à une demande du préfet de propositions « pour obtenir, à chaque point dangereux signalé, une diminution des risques auxquels sont exposés les usagers de la route ». Cependant, il souligne que le rapport de la gendarmerie « est incomplet et imprécis » car il ne donne ni les circonstances ni les causes des accidents. L'ingénieur conclut : « il ne présente donc aucun intérêt pour le service chargé de la gestion des Routes Nationales ».¹³⁶⁴ Ce rapport illustre bien le manque de communication entre le SOPC, la gendarmerie et le Service vicinal, qui fait obstacle à toute étude sérieuse des liens entre accidents et amélioration des infrastructures de voirie, qui ne semble pas avoir été tentée pour le milieu urbain après cet échec.

Ce manque de communication entre producteurs de données sur les accidents s'observe aussi avec le Service du Contrôle, qui est chargé de collecter les rapports d'accidents sur les réseaux de transports en commun. La transmission de ces rapports par la compagnie OTL fait l'objet de tensions depuis les années 1910, dans la mesure où cette dernière ne déclare pas tous ses accidents aux services de police ou à la branche du SOPC qui en assure la gestion (voir Chapitre 2). Cet écart dans les pratiques semble s'accroître au cours des années 1950, entre des ingénieurs du SOPC qui produisent de plus en plus de statistiques dans tous leurs domaines de compétence et ceux de la compagnie OTL qui sont davantage préoccupés des statistiques d'exploitation que d'accidents de la circulation. Cela s'observe par exemple en 1954, lorsque la compagnie OTL est sommée par le Service du Contrôle de transmettre diverses données sur son réseau, suite à une circulaire ministérielle sur le recueil de statistiques des réseaux de transports urbains. Le directeur de la compagnie OTL explique en 1954 ne pas avoir eu de difficulté à transmettre les fiches « techniques et économiques » sur l'exploitation mais ne pas pouvoir remplir « le jeu de fiches accidents, les renseignements qu'il comporte ne correspondant absolument pas avec les éléments statistiques très sommaires dont nous disposons »¹³⁶⁵. Outre les supports différents qui empêchent la mise en commun des données recueillies sur les accidents, tous ces producteurs de données d'accidentologie n'ont pas la même définition de ce qu'est un accident à dénombrer : un accident d'exploitation sur un réseau de transport urbain français est ainsi pris en compte dès qu'il y a « d'importants dégâts matériels » (véhicule détruit ou interruption de 24 h sur la voie endommagée) en 1951¹³⁶⁶, alors qu'un accident de la circulation ne figure dans les statistiques nationales qu'en cas de dégâts humains, les services de police locaux traitant les deux types de dégâts (voir ci-dessous Figure 60). Ces divisions entre services nuisent aux échanges de données sur les accidents de la circulation, et par là même à leur fiabilité.

En outre, la construction de statistiques d'accidents est plus précoce que la transmission des données : les données chiffrées circulent entre les services de police et la CMC, mais sont

¹³⁶⁴ ADR 1635 W 75, Rapport de l'ingénieur du SOPC Portafaix, 24 mars 1936.

¹³⁶⁵ AML 75 II 376, Lettre du Directeur général de la compagnie OTL M. Lombard à J. Rérolle, 13 août 1954.

¹³⁶⁶ AML 75 II 376, Circulaire ministérielle TP 6 du 23 janvier 1951.

sous-utilisées, en partie pour des raisons idéologiques. C'est le cas des accidents de la circulation, problème politique important, qui font l'objet à partir de la fin des années 1940 d'un dénombrement systématique et d'analyses sous forme de tableaux statistiques et de cartes par les services de police. Ces documents sont transmis chaque mois à la CMC, comme le montre la carte ci-après et la note manuscrite qui l'accompagne. Celle-ci émane probablement de l'adjoint à la circulation Jean Mercier, qui explique la transmission de ces cartes par M. Fribourg, chef du Corps urbain des Gardiens de la Paix, débute en septembre 1949 (Figure 60). Les archives de la CMC conservent ces cartes mensuelles de 1949 à 1955, toujours accompagnées de tableaux répertoriant les accidents en fonction des moyens de transports et des principales causes attribuées. Cependant, les services municipaux n'en font pas directement usage dans leurs pratiques et ces statistiques ne semblent jamais mentionnées dans les débats de la CMC des années 1950, dont les comptes-rendus restent lacunaires et peu diserts par rapport à la période précédente.

En 1951, l'auteur d'un rapport de 11 pages sur les problèmes de circulation à Lyon, l'ingénieur en chef du SMV Paul Gsell, note que les services de police « tiennent à jour une statistique des accidents de la circulation qui se produisent à Lyon, en notant le lieu et le motif des accidents ». Il s'étend peu sur le sujet, se bornant à « constater qu'une proportion très importante des collisions est provoquée par l'inobservation de la priorité de droite », fait mobilisé pour servir son discours sur l'utilité de la régulation des carrefours par des agents et des feux de signalisation¹³⁶⁷. Le rapport de Gsell précise que ces données sur les accidents ont servi à choisir des carrefours « parmi les plus dangereux » pour l'installation de « feux clignotants de couleur jaune orangé » pour « signaler ces carrefours à l'attention des automobilistes » en attendant l'aménagement d'une signalisation lumineuse tricolore¹³⁶⁸. Cette dernière est réservée à un nombre limité d'intersections avant les années 1960 et les lieux choisis sont davantage des « carrefours encombrés » que des carrefours dangereux : une liste de 45 carrefours « où les conditions de circulation nous paraissent nécessiter une réglementation » est dressée par le chef du Service Électromécanique en 1947, sans mobiliser l'accidentologie ni préciser s'il s'agit de danger ou de fluidité de la circulation¹³⁶⁹. L'ingénieur en chef du SMV et les membres de la CMC semblent faire un lien évident entre encombrement et dangerosité d'un carrefour pour les piétons, ce qui réserve la plupart des aménagements aux intersections des grandes artères et voies du centre-ville, qui constituent l'essentiel de ce programme. Or, comme le montre la carte ci-dessous Figure 60, beaucoup d'accidents se produisent sur des voies périphériques, qui sont alors peu prises en compte.

¹³⁶⁷ AML 937 WP 24, Note sur le problème de la circulation à Lyon, Services techniques de la Ville de Lyon, 13 avril 1951, p. 6.

¹³⁶⁸ *Ibid.*

¹³⁶⁹ AML 967 WP 29, Rapport du directeur du Service Électromécanique de la Ville, 5 avril 1947.



Figure 60 : Cartographie mensuelle des accidents de la circulation par le Corps urbain des Gardiens de la Paix, septembre 1949 (AML 1147 WP 5)

Ce primat de la circulation dans l'aménagement des carrefours explique probablement le peu de considération des services municipaux pour ces statistiques d'accidents, d'autant que les dangers de la traversée des voies par les piétons ne sont alors pas considérés comme un problème d'aménagement de voirie. En témoignent les propos de Paul Gsell à la CMC du 23 décembre 1948, en réponse au conseiller municipal Balp qui souligne « les difficultés qu'éprouvent les piétons pour traverser les carrefours » : « il s'agit plutôt d'une question d'indiscipline assez difficile à résoudre »¹³⁷⁰. La présence parmi les causes des accidents répertoriées par les policiers lyonnais d'une catégorie « imprudence des piétons » en 1956 (remplacée à partir de 1957 par un plus neutre « accidents survenus avec des piétons »)¹³⁷¹ montre que cette vision du piéton est partagée dans les débats sur la circulation. Cela explique le fait que les aménagements de voirie pour les piétons sont considérés comme secondaires jusqu'aux années 1960-1970¹³⁷².

Par ailleurs, l'exploitation de ces statistiques d'accidents par les aménageurs est à interroger, dans la mesure où elles ne sont que très faiblement mobilisées dans les discours ou les dossiers techniques d'aménagement. L'utilisation directe de données d'accidentologie dans l'aménagement des voies et carrefours ne semble se faire que sous l'impulsion de leurs producteurs, comme le commissaire de police du quartier de La Guillotière, qui écrit au maire de Lyon en 1950 pour lui réclamer l'aménagement d'installations de signalisation lumineuse à un carrefour particulièrement dangereux, chiffres à l'appui¹³⁷³. La réaction du SMV est rapide,

¹³⁷⁰ AML 967 WP 29, PV de la CMC du 23 décembre 1948.

¹³⁷¹ AML 1170 WP 7, Statistiques des accidents de la circulation pour avril 1956, 2 mai 1956.

¹³⁷² Cédric Feriel, *Piétonner les centres-villes (1960-1980)*, op. cit., p. 73-79.

¹³⁷³ AML 967 WP 29, Lettre du commissaire de police du quartier de La Guillotière au maire, 31 mars 1951.

puisque le carrefour reçoit un système de feux tricolores moins de six mois après cette demande¹³⁷⁴. Hormis ce cas exceptionnel dans nos archives, ces statistiques d'accidentologie ne sont utilisées que pour légitimer des aménagements légers aux carrefours, ce qui semble remettre en cause le mythe du « gouvernement par le nombre »¹³⁷⁵. Cela peut d'une part s'expliquer par la nature des données reçues par les principaux décisionnaires des aménagements de voirie à Lyon, à savoir la CMC et le SMV. Les envois des services de police sont composés de cartes mensuelles, accompagnées de tableaux sur le nombre d'accidents et la répartition des causes, classées selon des catégories préétablies par le service, comme illustré sur la Figure 61 ci-dessous.

CORPS URBAIN de LYON					LYON, le 31 Janvier 1952
Cabinet du Commissaire Principal					
92 - D-17					ACCIDENTS de la CIRCULATION
					constatés par le personnel du CORPS URBAIN au cours du Mois de JANVIER 1952
CAUSES d'ACCIDENTS	Nombre d'accidents				TOTAUX
	Entre véhicules automobiles	Entre véhicules auto. & tramways	Entre véhicules autos & cyclistes	Entre cyclistes	
-Inobservation de la priorité	142	18	36	2	198
-Freinage trop brusque	53	1	5	-	59
-Dépassement de véhicules en marche	24	4	8	2	38
-Changement de direction	56	11	12	1	80
-Dépassement de véhicules à l'arrêt	15	1	-	1	17
-Manoeuvre de marche arrière	15	1	2	-	18
- Imprudence des piétons	-	-	-	-	40
- Divers	38	13	18	1	70
TOTAL GENERAL					520

Figure 61 : Tableau statistique des accidents de la circulation, 31 janvier 1952 (AML 1147 WP 5)

Ces statistiques sont établies à partir des relevés des agents sur le terrain, transcrits dans des registres (voir un exemple en Annexe 24). Ces derniers comportent une grande précision

¹³⁷⁴ AML 1093 WP 56, Inventaire des installations de signalisation lumineuse aux carrefours, 31 décembre 1970.

¹³⁷⁵ A. Desrosières, *Prouver et gouverner*, op. cit.

dans les lieux et causes relevées, à laquelle les services municipaux n'ont pas accès. La construction des catégories statistiques par les services de police oriente aussi leur compréhension vers des problématiques de circulation aux carrefours : ainsi, le premier pourcentage systématiquement mobilisé est celui de « l'inobservation de la priorité », qui concentre le plus grand nombre d'accidents sur les huit catégories de causes. Parmi elles, la catégorie « divers » concerne souvent plus de 10 % des accidents, ce qui constitue une perte d'information non négligeable et pourrait concerner des questions d'aménagement, ce qui n'est pas le cas des sept autres catégories.

D'autre part, cette difficulté d'utiliser les statistiques d'accidents pour des aménagements concrets semble être plus généralement observable dans toutes les collectivités qui s'en préoccupent, malgré les évolutions vers des dénombrements plus précis au cours des années 1950. Stève Bernardin, dans son étude comparative sur la mise en politique des accidents de la circulation entre la France et les États-Unis, que les relevés d'accidents semblent peu servir à l'aménagement local, excepté pour les études de carrefours¹³⁷⁶. Le tournant statistique qu'il a mis en évidence avec la constitution en 1954 du fichier BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents corporels de la circulation) à l'échelle nationale en France ne semble pas eu de répercussions locales. Dans sa note technique sur les travaux routiers de 1961, l'ingénieur en chef du SOPC Clément Roques explique que le relevé des accidents est désormais confié à « un service de 3 agents au Bureau régional de la Circulation » (créé au départ pour les comptages de circulation), qui utilise un système de cartes perforées établies à partir des formulaires standardisés d'accidents corporels. Il justifie l'utilité de ces statistiques par le fait de « permettre de donner immédiatement à tous les services chargés de l'élaboration de projets ou simplement chargés de l'entretien : - le taux d'accidents sur les diverses sections où des comptages sont effectués ; - les diagrammes d'accidents d'études de carrefours ; - l'accumulation de points noirs ; la répartition des accidents suivant les victimes et les véhicules impliqués, les mois, jours et heures, les natures et causes de ces accidents (notamment éclairage) »¹³⁷⁷. Ces statistiques sont donc corrélées aux pratiques habituelles des ingénieurs du SOPC (comptages, études de carrefours) mais ouvrent des perspectives sur les liens entre l'aménagement des voies et les accidents. L'ingénieur précise que ce travail est aussi effectué sur les voies urbaines, en raison de leurs liens avec les voies nationales et départementales. Cependant, aucune trace de demande de services municipaux n'a pu être retrouvée, ni aucune utilisation autre que dans les études de carrefours par les services du SOPC, en lien avec les comptages directionnels sur lesquels ces études sont fondées.

La montée en compétence des techniciens locaux en matière de voirie contribue donc à les éloigner de la rue, dans la mesure où la voirie de la ville ancienne n'est ni l'objet ni le terrain de la plupart des innovations développées par les ingénieurs lyonnais. L'utilisation de méthodes nouvelles comme les statistiques liées à la circulation ou aux accidents accroît l'éloignement des préoccupations des techniciens par rapport aux autres usages de la rue. Cela entraîne aussi un renforcement des cloisonnements entre les services de voirie et rend plus complexe la compréhension d'un monde de la voirie de plus en plus fragmenté.

¹³⁷⁶ Fabrice Bardet et Stève Bernardin, *Statistiques et expertises de la sécurité routière : une comparaison France - États-Unis*, Paris, PREDIT, 2006, p. 132.

¹³⁷⁷ ADR 2059 W 15, Note technique sur les travaux routiers de 1961, SOPC du Rhône, sd (1962).

Conclusion du chapitre

L'ambition de « rationalisation » de l'aménagement des rues et de leurs usages avec de nouvelles méthodes dites « scientifiques » à partir des années 1920 est donc à relativiser lorsqu'on se penche sur les réalisations concrètes dans des grandes villes comme Lyon. En matière d'aménagement des rues, l'évolution des méthodes est surtout portée par les services de l'État, dans un contexte de reprise en main de l'aménagement des routes nationales dans les années 1930 à 1950. Cela se voit davantage dans la montée en puissance des financements étatiques d'infrastructures viaires que dans les pratiques des ingénieurs, qui restent influencées par des héritages institutionnels et des enjeux politiques importants.

Un premier moment important est à mettre en évidence au cours des années 1930, période au cours de laquelle les principes d'aménagement routier sont appliqués par l'État dans le cadre de la prise en main des routes nationales dans la traversée des villes, en parallèle de la montée en puissance des enjeux de planification urbaine. La difficile coordination des services et de leurs plans d'aménagement de grandes infrastructures de voirie met en évidence le caractère incomplet de la rationalisation des attributions des voies initié durant la décennie précédente. La conflictualité, cristallisée sur des projets de création de voies qui opposent à la fois des administrations et des visions de la voirie différentes, conduit à des compromis par l'exclusion des projets les plus conflictuels des discussions. Ces conflits d'aménagement mobilisent donc plusieurs échelles, ainsi que des thématiques inédites comme la patrimonialisation, souvent instrumentalisée face aux questions de circulation.

La Seconde Guerre mondiale marque une rupture institutionnelle avec des changements importants dans les décideurs de ces plans, ce qui conduit à l'abandon de la plupart des projets contestés pour favoriser les réalisations plus consensuelles planifiées. En revanche, les évolutions dans les pratiques des ingénieurs se poursuivent, avec une intégration croissante de techniques modernes comme les comptages de flux ou les statistiques d'accidents, ainsi qu'une spécialisation très poussée de quelques ingénieurs dans des domaines à forte technicité. Ces évolutions sont impulsées par l'administration centrale des Ponts-et-Chaussées, mais l'étude conduit à nuancer toute opposition de corps ou d'échelle trop tranchée. Les ingénieurs lyonnais de tous les services entrent dans un mouvement de spécialisation technique sur la gestion de la circulation, qui conduit paradoxalement à renforcer les divisions entre ces services. Cela renforce la dissociation entre grands axes de circulation et voies ordinaires, entamé avec les plans d'aménagement qui focalisent l'attention des services de voirie depuis 1910 (SMV) ou 1930 (SOPC, SV). Les techniciens se rallient progressivement à la vision de voies en réseau formant des « itinéraires », centrée sur la circulation automobile. Cela contribue à construire une opposition artificielle entre « rue » (sous-entendue multifonctionnelle et ancienne) et « route » (dédiée à une circulation automobile fluide) qui est souvent instrumentalisée dans des conflits d'aménagement entre la ville et l'État, portant sur des enjeux de financement des travaux plus que sur une opposition de fond.

Ces dynamiques s'observent à la même période dans les autres grandes villes françaises, comme en témoigne l'intensité des réseaux d'échanges inter-municipaux sur les questions de circulation, particulièrement dans les années 1920-1950¹³⁷⁸. Lyon se distingue surtout par l'acuité particulière des enjeux de traversée de la ville à cause de sa situation géographique, qui renforce la complexité des aménagements destinés à améliorer la fluidité de la circulation.

¹³⁷⁸ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 75 et suiv.

Conclusion de la partie 2

La période des années 1920 à 1950 apparaît donc comme celle d'une transition entre deux cultures de la voirie, que les protagonistes de l'époque et l'historiographie ont eu tendance à séparer de manière trop tranchée. Les rues sont de plus en plus perçues par les aménageurs (ingénieurs, élus) comme un réseau de voies à aménager de manière coordonnée pour faciliter la circulation. Cette nouvelle orientation se traduit par des pratiques affirmées comme modernes et rationnelles par les ingénieurs. L'appel à des principes qualifiés de « scientifiques » se manifeste par le recours croissant aux statistiques de circulation : leur caractère sélectif dans les lieux et les modes de transports considérés apparaît révélateur de la primauté de la circulation automobile dans l'esprit des ingénieurs qui les font pratiquer. Les questions de sécurité ou d'hygiène passent alors au second plan des problèmes de circulation par rapport à la fluidité et la vitesse automobiles. De même, les dispositifs techniques installés dans la rue connaissent des mutations importantes et participent à favoriser la circulation automobile rapide par rapport aux autres usages de la rue : le bitumage remplace le pavage dans les programmes municipaux et recouvre progressivement les rails des tramways désormais vus comme désuets, les carrefours se couvrent de feux tricolores et les places publiques de voitures en stationnement.

L'histoire de ces dispositifs matériels visant à adapter la rue à ces circulations nouvelles a été esquissée pour d'autres villes¹³⁷⁹. L'approche micro-locale permet de dégager des spécificités selon les rues, qui conduisent à nuancer l'idée d'urbanisme automobile : les aménageurs doivent composer avec les héritages des autres usages, les dispositifs dédiés à d'autres modes de transport et des collectifs d'usagers qui commencent à dénoncer les nuisances des transports. Ainsi, les outils dits « modernes » d'aide à la décision comme les comptages de circulation sont en fait utilisés de manière localisée et ne débouchent pas sur des aménagements standardisés : la culture de la rue n'abdique pas par rapport à celle de la route, même si cette dernière est de plus en plus présente dans l'esprit des ingénieurs.

Ces effets d'inertie dans l'application de ces nouvelles orientations politiques peuvent être mis en évidence par l'étude précise des aménagements débattus et de leurs temporalités de réalisation dans les rues étudiées. Des obstacles nombreux et variés ont pu être dégagés, qui ont pour point commun des choix politiques relevant d'une prudence financière pour des aménagements jugés trop coûteux, auxquels s'entremêlent des conflits entre pouvoirs publics et usagers ou entre administrations. Cela s'observe pour la politique d'aménagement de parcs de stationnement hors voirie, avec la persistance du système conflictuel des emplacements réservés sur les places publiques, préféré à la rentabilité incertaine de la construction de parcs. De même, la plupart des échecs de grands projets d'aménagement comme les voies routières prévues au plan d'ARRLY s'expliquent par des conflits entre les pouvoirs publics aménageurs au sujet du financement de ces infrastructures. Dans ces dynamiques conflictuelles observables sur la longue durée, un moment conflictuel peut être distingué au cours des années 1930, avec plusieurs oppositions frontales à l'action municipale sur des questions de stationnement qui marquent les pouvoirs publics et des jeux de pouvoirs financiers entre la municipalité et l'État qui connaissent un paroxysme avec les politiques d'aménagement des routes nationales et la nécessaire coordination des plans d'aménagement.

Les années 1920-1950 sont donc une période de transition entre des réflexions qui initient la prise en compte par les pouvoirs publics de la plupart des problématiques posées par la

¹³⁷⁹ M. Flonneau, « Victoire modale, victoire morale ? », *art cit.*

circulation dans des rues jugées inadaptées (vitesse et fluidité des circulations, stationnement, nuisances, distinction des courants de circulation), et leur prise en charge effective par l'installation de dispositifs matériels dans le cadre de politiques urbaines.

Cette transition est aussi celle « de l'âge des tracés à celui des fonctions », postulée par Thierry Paquot dans son histoire de longue durée de l'aménagement des espaces publics¹³⁸⁰. Les observations des archives au sujet des nouvelles fonctions assignées aux aménagements des rues (réguler le stationnement, guider le touriste, atténuer les nuisances des transports, fluidifier la circulation automobile) permettent de caractériser la période 1920-1950 comme celle d'un passage des réflexions aux premières réalisations. De même, la vision réticulaire des rues comme des voies à aménager en fonction d'une cohérence d'ensemble et d'une hiérarchie fondée sur les déplacements automobiles accrédite l'idée d'un déclin d'une culture de la rue par rapport à une culture de la voie. Cependant, l'idée de transition entre « tracés » et « fonctions » est à nuancer, dans la mesure où les projets de percées urbaines persistent et sont pour certains réactivés par les plans d'aménagement routiers. Ils constituent toujours des horizons d'attente pour les ingénieurs, ainsi que des points de conflits entre leurs administrations, dont la résolution peut s'avérer déterminante pour l'aménagement des rues ordinaires qui les entourent. Les « tracés » semblent donc se superposer aux « fonctions », dans un contexte où l'empilement des acteurs intéressés par l'aménagement des rues s'accroît.

Face à cette diversification des acteurs et des revendications sur les aménagements des rues, les arguments de rationalisation des pratiques sont mobilisés par les élus ou les ingénieurs des services de voirie pour appuyer leurs projets d'aménagement. Revendiqués comme relevant d'un simple bon sens ou d'une « modernité » bénéfique au développement urbain, ils servent aux ingénieurs des services de voirie à maintenir leur suprématie technique et un cloisonnement des domaines qui les avantage. Ainsi, les collectifs porteurs d'enjeux extérieurs à la circulation comme les comités de quartier ou les collectifs de défense du patrimoine sont maintenus hors des sphères de décision des aménagements de voirie. L'efficacité du « gouvernement par commissions » mise en évidence par Sébastien Gardon pour la gestion de la circulation automobile¹³⁸¹ semble ainsi trouver ses limites dans la participation réduite des représentants d'usagers extérieurs aux administrations et, surtout, dans la traduction concrète des discussions. Cette dernière apparaît faible, à l'image de la lutte contre les nuisances des transports, problème environnemental posé dans toute sa diversité au cours des années 1920-1930, mais qui ne reçoit comme solution avant les années 1950 qu'un programme de bitumage des points les plus sensibles au bruit et aux vibrations.

Ce décalage entre les discussions et les réalisations reste la marque d'un cloisonnement fort entre les services de voirie, à rebours de la vision d'unité donnée par le Plan d'Aménagement routier de la Région lyonnaise et ses promoteurs. Les bouleversements amenés par la mise en œuvre de ces importants programmes de travaux sont finalement perceptibles dans les réalisations concrètes plus que dans les pratiques de leurs concepteurs : les ingénieurs des différents services apparaissent de plus en plus divisés et coupés des usagers par leur spécialisation technique croissante et leur éloignement du terrain des rues. Ces dernières ne sont alors qu'un objet mineur de réflexions pour les ingénieurs

Ces transitions dans l'aménagement des rues restent en cours durant les années 1950, période charnière entre ces différents âges de la voirie, durant laquelle l'aménagement des rues semble basculer entièrement dans le paradigme automobile, avant un retour précoce à la multifonctionnalité de la rue.

¹³⁸⁰ T. Paquot, *L'espace public*, op. cit., p. 92.

¹³⁸¹ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 265 et suiv.

Partie 3 :

**Moderniser les rues pour
gérer les circulations :
des « autodromes » aux
espaces publics**

Années 1950-années 1990

Du point de vue de l'urbanisme, l'après-Seconde Guerre mondiale est une période de bouleversements importants, avec la mise en application des théories dites « progressistes » ou « fonctionnalistes » inspirées de la Charte d'Athènes de 1933, qui prônent la séparation des fonctions dans l'espace et le rejet de la ville traditionnelle¹³⁸². Sur le plan de l'aménagement des rues, ces orientations se traduisent par des changements importants dans les politiques et les pratiques des techniciens, marquant un aboutissement dans la vision de la voirie comme un espace de circulation. Elles se traduisent aussi par une hiérarchisation des voies de plus en plus marquée, notamment dans les quartiers neufs, mais aussi dans les rues de la ville ancienne. Cette hiérarchie des voies est également bouleversée par l'introduction d'un nouveau type de voie réservée à la circulation automobile rapide : l'autoroute urbaine, dont les lourds travaux projetés s'accompagnent souvent d'opérations de rénovation urbaine qui provoquent des oppositions d'habitants. À Lyon, cette imbrication entre grandes opérations d'urbanisme et voies nouvelles est liée à la figure du maire Louis Pradel (1957-1976). Souvent décrit comme un maire « bâtisseur » voire « bétonneur » (voir Annexe 25), son image est celle d'un édile qui a transformé sa ville par de grands travaux d'urbanisme, mais en étant plus attentif à la circulation automobile qu'aux attentes des populations¹³⁸³. Ces dernières semblent pourtant les exprimer davantage, à travers des mobilisations aux revendications parfois nouvelles, telles l'opposition à l'automobile en ville ou la défense du cadre de vie. La place de la rue dans ces mobilisations apparaît intéressante à étudier par sa pluralité d'enjeux. Mobilisée comme un environnement du quotidien à défendre¹³⁸⁴, son aménagement fait l'objet de demandes croissantes, pour un partage de la rue qui remet en cause la place de l'automobile au profit d'usages non circulatoires.

La rue semble donc revenir au centre de l'attention des protagonistes de l'aménagement urbain, avec dès les années 1950 les premières réflexions sur des dispositifs susceptibles d'en transformer les usages, dont certaines se concrétisent dans les décennies suivantes : circulation rapide, multimodalité, stationnement hors voirie ou encore « retour à la rue », sont quelques-uns des enjeux d'aménagement des rues qui s'enchevêtrent entre les années 1950 et 1990. L'histoire de la rue semble alors prendre des chemins pluriels, qu'il s'agit de questionner : comment les aménageurs lyonnais gèrent-ils ces demandes de plus en plus contradictoires ?

Pour cela, l'examen de la correspondance publique (des services et des institutions de discussion) et d'archives associatives sur ces nouvelles réflexions en matière d'urbanisme permet d'éclairer les enjeux des aménagements correspondants, comme la piétonnisation de certaines rues, l'aménagement de couloirs réservés aux transports en commun ou les projets d'autoroutes urbaines. Les attentes semblent de plus en plus divergentes entre usagers et aménageurs, comme en témoignent les « luttes urbaines » des années 1960-1970, dont beaucoup se cristallisent autour de grands projets d'infrastructures de transport susceptibles de menacer les équilibres environnementaux et sociaux des rues. La focalisation sur les dossiers d'archives des discussions autour des aménagements des rues des années 1950 à 1990 permet de montrer que le point de vue des usagers n'est pas ignoré par les décideurs : les renoncements à des projets d'autoroutes urbaines ou d'urbanisme souterrain, ou encore la réalisation de dispositifs non prévus par les autorités publiques comme les rues piétonnes, conduisent à interroger la complexité des relations entre usagers et aménageurs, au-delà des postures

¹³⁸² Pierre Merlin, *L'urbanisme*, Paris, Seuil, 2016, p. 23-50.

¹³⁸³ Laurent Sauzay, *Louis Pradel, maire de Lyon : voyage au cœur du pouvoir municipal*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, p. 198-200.

¹³⁸⁴ Anne-Claude Ambroise-Rendu, Anna Trespeuch-Berthelot et Alexis Vignon (eds.), *Une histoire des conflits environnementaux : luttes locales, enjeu global (XIX^e - XXI^e siècles)*, Limoges, Presses Universitaires de Limoges, 2018.

politiques. L'aménagement des rues semble alors s'ouvrir progressivement au-delà de la sphère des techniciens et élus, pour intégrer davantage le contexte sociologique et géographique de chaque rue. Ces changements dans les pratiques d'aménagement est accompagné par des acteurs extérieurs aux pouvoirs publics, tels des bureaux d'études, des collectifs issus des milieux d'affaires ou encore des entreprises privées comme JCDecaux pour le mobilier urbain. L'apparition de la notion polymorphe d'« espace publics » pour désigner la rue est une des manifestations de ces changements, qui ne sont pas propres à Lyon.

La transition « de la voirie aux espaces publics » proposée par Thierry Paquot¹³⁸⁵ mérite donc d'être réinterrogée, dans ses inflexions chronologiques et ses traductions matérielles. Le contexte lyonnais est particulièrement indiqué pour cela, dans la mesure où la ville est souvent citée comme modèle pour sa « politique d'Espaces publics » lancée par le maire Michel Noir (1989-1995) dès le début de son mandat, pour aménager les rues et places de l'agglomération¹³⁸⁶. Cette politique marque la borne chronologique finale de notre étude, en même temps que l'aboutissement de démarches nouvelles dans l'aménagement des rues. Il s'agit à la fois de transcender les cloisonnements techniques entre services pour des aménagements plus efficaces et plus proches des usagers. Ces mutations politiques visibles dans les années 1990 ne sont pas propres à Lyon, qui n'est pas pionnière en la matière¹³⁸⁷. Il apparaît dès lors intéressant de resituer ces politiques dans une profondeur historique plus importante que les seules années 1970 ou 1980 mobilisées dans les discours politiques. Thierry Paquot date l'apparition de cette notion en urbanisme de la fin des années 1970¹³⁸⁸, mais elle est à resituer dans des questionnements nouveaux sur un « retour à la rue » qui se pose dès les années 1950. Cette expression, qui agrège un certain nombre de critiques de l'urbanisme fonctionnaliste et de la prépondérance de l'automobile en ville sans constituer un courant bien défini¹³⁸⁹, invite à questionner la place de la rue dans la ville, dont l'évolution des dispositifs matériels apparaît révélatrice des choix des aménageurs lyonnais, qui tentent de concilier des attentes de plus en plus contradictoires pour des usages divers des rues.

La rue connaît d'abord un apogée de l'urbanisme de la circulation dans les années 1950-1970, avec les traductions concrètes de la culture de la vitesse et de l'exploitation maximale de l'espace de circulation, qui conduit à un foisonnement d'aménagements destinés à cloisonner les différentes circulations dans l'espace viaire. Ces dispositifs doivent s'adapter à la nouvelle donne des politiques multimodales, ainsi qu'à des tensions de plus en plus fortes sur les enjeux de stationnement (Chapitre 7). La conflictualité s'observe aussi sur les nuisances des transports, qui commencent à être prises en compte mais pour lesquelles les pouvoirs publics semblent dépassés par la diversification des acteurs et des revendications prenant la rue pour enjeu (Chapitre 8). Enfin, ces contestations des politiques d'urbanisme et de la place de l'automobile en ville aboutissent à un retour de la rue dans les préoccupations : des opérations de piétonnisation des années 1970 à la politique « d'espaces publics » des années 1990, la revalorisation du paysage de la rue devient un impératif d'aménagement dont le caractère sélectif doit être analysé (Chapitre 9).

¹³⁸⁵ T. Paquot, *L'espace public*, op. cit., p. 69 et suiv.

¹³⁸⁶ Jean-Pierre Charbonneau, « La politique d'espaces publics à Lyon », *Revue de géographie de Lyon*, 1997, vol. 72, n° 2, p. 127-130.

¹³⁸⁷ A. Fleury, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines*, op. cit.

¹³⁸⁸ T. Paquot, *L'espace public*, op. cit., p. 90-92.

¹³⁸⁹ E. Charmes, *La rue, village ou décor ?*, op. cit., p. 109 et suiv.

Chapitre 7 : Optimiser l'espace viaire pour faire circuler : la difficile transition de l'urbanisme automobile vers la multimodalité

« La rue n'est plus le plancher des vaches, mais une machine à circuler »
Le Corbusier, *Urbanisme*, 1994 [1925], p. 113.

Cette expression de l'architecte Le Corbusier reflète l'état d'esprit des aménageurs dans les années 1950-1960 : dans la continuité de la période précédente, il s'agit pour eux de faciliter la circulation automobile du point de vue de sa fluidité, mais aussi de sa vitesse, paramètre nouvellement mesuré qui devient important parmi les indicateurs de pertinence des aménagements routiers¹³⁹⁰. Cela relève d'une conception de la voirie centrée sur les flux et non plus le territoire, qui accompagne la tendance des techniciens des services de voirie à vouloir donner plus de place à la circulation : l'expression de « modernisation de la voirie », employée aussi bien au SMV qu'au SOPC, devient alors synonyme d'opérations d'élargissement et de bitumage de la chaussée. À l'échelle de la ville, les programmes d'équipement des voies connaissent un aboutissement dès les années 1950, avec des rues quasiment toutes pourvues d'égouts et de revêtements plats (pavés ou bitume), des chaussées aux trottoirs. Dès lors, le terme de « modernisation » passe avant celui d'« équipement » dans les programmes de travaux de voirie, suivant l'ordre des Plans de Modernisation et d'Équipement qui régissent les investissements étatiques à partir de 1946¹³⁹¹.

Dans un contexte où le corps des Ponts-et-Chaussées affirme sa maîtrise des aménagements routiers en ville¹³⁹², le poids de l'automobile dans l'aménagement des rues est à questionner dans son évolution entre les années 1950 et 1990, sous l'effet d'impératifs politiques nouveaux comme la sécurité, la multimodalité ou le stationnement hors voirie. Ces enjeux semblent remettre en cause la place de l'automobile dans la rue, mais la culture de la voirie des aménageurs reste fondée sur le paradigme automobile : comment la recherche d'optimisation de l'espace viaire contribue-t-elle à la persistance de l'automobile en ville ?

Le contexte urbanistique des années 1950, à Lyon comme dans la plupart des grandes villes occidentales, est à la fois marqué par des grandes opérations de rénovation urbaine à l'échelle de quartiers entiers (comme la Part-Dieu ou la Duchère sous Louis Pradel¹³⁹³) et un renoncement à la plupart des grands travaux d'élargissement sur les voies anciennes. Sont préférés des dispositifs plus légers pour une utilisation optimale de la voirie existante, comme

¹³⁹⁰ C. Studeny, *L'invention de la vitesse*, op. cit., p. 243.

¹³⁹¹ François Fourquet, *Les comptes de la puissance : histoire de la comptabilité nationale et du Plan*, Paris, Recherches, 1980.

¹³⁹² J.-C. Thœnig, *L'ère des technocrates*, op. cit.

¹³⁹³ Philippe Dufieux et Christian Montès, « Lyon embrasse la modernité (1957-1980) », in Xavier de la Selle, *Lyon sur le divan : les métamorphoses d'une ville*, Lyon, Libel, 2017, p. 124 et suiv.

les couloirs réservés aux transports en commun ou le remodelage des espaces de stationnement sur voirie. Ces évolutions renforcent les principes fonctionnalistes d'aménagement des rues, qui visent à en séparer les différents usages par des infrastructures. Sur ce point, la bibliographie est davantage tournée vers des études d'urbanisme et d'architecture qui font la part belle aux grandes infrastructures routières (pour lesquelles Lyon n'est pas en reste, avec ses autoroutes urbaines et son Centre d'Échanges de Perrache ouvert en 1976) et aux voies des grands ensembles inspirés par le fonctionnalisme caractéristique du mouvement d'architecture moderne¹³⁹⁴. Cette étude vise à montrer que ces principes sont aussi visibles dans les rues de la ville ancienne, par exemple à travers l'aménagement des carrefours, priorité des services de voirie des années 1950 à 1970, à Lyon comme ailleurs¹³⁹⁵.

Dans un premier temps, ces aménagements tendent à renforcer la prépondérance de l'automobile, d'autant que les modes de transport non automobiles semblent connaître une baisse dans leur part des déplacements urbains jusqu'aux années 1970¹³⁹⁶. On constate ainsi un net recul du tramway, qui disparaît totalement des rues lyonnaises en 1957, ainsi que du trolleybus pourtant désigné comme spécialité lyonnaise dès les années 1930¹³⁹⁷ et du vélo. L'étude des infrastructures de voirie à Lyon montre que cette évolution reste marquée par des reculs et retards dans les aménagements, qui conduisent à relativiser le postulat d'un accroissement linéaire du poids de l'automobile dans l'urbanisme. Cela se voit notamment dans le lent démantèlement des infrastructures des modes délaissés, illustration de l'inertie des réseaux techniques et de leurs pratiques d'aménagement¹³⁹⁸.

En parallèle, dès les années 1960, de nouvelles orientations politiques réaffirment la volonté des pouvoirs publics de diversifier les modes de transports urbains, à travers les premières politiques multimodales. Elles se concrétisent par des pistes et stationnements pour les « deux-roues », des voies réservées aux transports en commun ou encore des passages pour les piétons. Les débats autour de ces dispositifs et leur calendrier de leur réalisation montrent la difficulté de s'extraire de décennies de principes d'aménagement modelés pour les circulations motorisées. Le partage de la voirie, notion toujours débattue dans l'aménagement urbain¹³⁹⁹, semble alors se concevoir dans la séparation des flux, aussi bien horizontale que verticale, jusqu'aux années 1980, ce qui profite à l'automobile.

Les dispositifs des années 1950 à 1980 relèvent ainsi de la même logique de séparation des usages, dont il s'agit d'interroger deux tendances concomitantes : d'une part l'exclusion des usages autres que les circulations rapides, d'autre part la volonté croissante des pouvoirs publics d'isoler certains usages pour les retirer de la voirie ordinaire, comme le stationnement.

¹³⁹⁴ Françoise Choay, *Espacements : l'évolution de l'espace urbain en France*, Milano, Skira, 2003 ; J.-L. Gourdon, *La rue*, op. cit.

¹³⁹⁵ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit.

¹³⁹⁶ J. Perenon, *Transports et déplacements à Lyon en 1960*, op. cit., p. 106.

¹³⁹⁷ G. Borgé, M. Borgé et R. Clavaud, *Les transports à Lyon*, op. cit.

¹³⁹⁸ Denis Bocquet, « Les réseaux d'infrastructures urbaines au miroir de l'histoire : acquis et perspectives », *Flux*, 2006, vol. 65, n° 3, p. 6-16.

¹³⁹⁹ François Ascher et Mireille Apel-Muller (eds.), *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert, 2007.

1. La voirie à « exploiter » : un aménagement (é)pris de vitesse, années 1950-1960

Dans la continuité de la recherche de fluidité de la circulation observée pour la période précédente, la massification de l'automobile à partir des années 1950 conduit à un accroissement des encombrements, dans le centre-ville comme sur des voies périphériques. Face à ce problème, qui n'est ni nouveau ni particulier à Lyon, les méthodes de mesure de la circulation automobile sont perfectionnées par des ingénieurs de plus en plus spécialisés dans une discipline nouvelle : la gestion du trafic¹⁴⁰⁰. Ces principes issus des techniques routières américaines poussent à déconnecter encore davantage les infrastructures de circulation de leur environnement. Ils ne sont utilisés, dans un premier temps, que sur certains grands axes de circulation ou des grandes infrastructures car les comptages qui servent d'aide à la décision publique sont coûteux¹⁴⁰¹. L'aménagement des divers axes routiers voire autoroutiers dans le Lyon de Louis Pradel (maire de 1957 à 1976) relève de cette logique, mettant l'accent sur la circulation de transit¹⁴⁰². En parallèle, le paradigme dominant de la vitesse automobile s'observe de plus en plus dans les rues ordinaires : cela s'opère notamment par de petits aménagements qui visent à exclure les autres modes de transport de la chaussée (tramways, vélos, piétons), tendance entamée dans les années 1930 qui connaît son apogée dans les années 1960. Dans le même temps, des projets de réaménagement importants sont initiés sur les « points de conflit » susceptibles de ralentir et de perturber la circulation : l'accent est mis sur les carrefours les plus fréquentés et encombrés, avec des propositions qui font souvent appel à l'urbanisme souterrain et aérien, avec des carrefours à plusieurs niveaux pour soustraire les usages les plus problématiques du niveau du sol.

1.1. « De l'âge des tracés à celui des fonctions »¹⁴⁰³ : une spécialisation des voies

L'examen de l'évolution du paysage des rues des années 1950 à 1980 fait apparaître des transformations importantes, dans leurs usages comme dans leurs méthodes d'aménagement. Les élus et ingénieurs pensent davantage la rue en termes de fonctions, la circulation automobile rapide étant primordiale et à isoler des autres. Leur vision semble de plus en plus binaire, entre des chaussées réservées à la circulation automobile rapide et au stationnement et des trottoirs consacrés à la circulation des piétons. Cela est dû à des évolutions dans les instruments d'aide à la décision, qui mesurent la pertinence d'un aménagement par le temps qu'il fait gagner aux automobilistes. Cela conduit à des dispositifs de séparation des trafics qui visent à affecter un espace à un mode de transport particulier, à l'exclusion des autres.

¹⁴⁰⁰ S. Barles et A. Guillerme, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, op. cit.

¹⁴⁰¹ L. Baldasseroni, « Dénombrer pour décider », art cit.

¹⁴⁰² S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 64-65.

¹⁴⁰³ T. Paquot, *L'espace public*, op. cit., p. 92.

De la rue à la voie : des indicateurs pour « rentabiliser » la rue selon la circulation

La tendance à penser la rue comme une voie de circulation n'est pas nouvelle mais connaît un tournant avec la montée en puissance des indicateurs quantitatifs issus de la technique routière, qui deviennent déterminants dans les travaux de modernisation de voirie, y compris pour des voies ordinaires. Ces indicateurs deviennent les principaux instruments d'aide à la décision en amont d'un aménagement de voirie et de bilan une fois réalisé. Selon les ingénieurs et les élus, une voie moderne doit donc pouvoir être parcourue rapidement et sans interruption, objectif qui s'inscrit dans la durée jusqu'aux années 1980, à l'aide de modèles de trafic qui visent à prévoir l'évolution de la circulation automobile.

Les années 1950-1960 voient se multiplier les enquêtes de circulation, à Lyon comme ailleurs, sous l'effet de l'amélioration des équipements et techniques de comptage, soutenue par des subventions d'État au moyen du Fonds spécial d'Investissement routier¹⁴⁰⁴. Les statistiques de débit de la voie et de vitesse des véhicules prennent de l'importance au détriment des éléments difficilement quantifiables sur les autres usages de la rue : nuisances, intégration dans l'environnement, satisfaction des usagers. L'utilisation croissante de ces statistiques provient du fait d'un impératif nouveau de « rentabilité » des aménagements viaires, dans un contexte où le « gouvernement par les nombres » pousse les ingénieurs des services de voirie à les utiliser pour légitimer leur action et obtenir des financements étatiques¹⁴⁰⁵. Ainsi, la participation du FSIR passe par un dossier qui doit prouver l'utilité du projet pour améliorer la circulation, statistiques de trafic à l'appui. Au-delà des questions financières, cela relève d'un consensus pour construire la congestion comme un problème de manque de place de la chaussée, plus que de véhicules en trop grand nombre. Centrée sur l'automobile comme un mode de transport à encourager, cette problématique obtient une réponse orientée par la loi de l'offre et de la demande qui définit la capacité des rues en fonction de la circulation : cette dynamique observée aux États-Unis dès les années 1930 par Peter Norton¹⁴⁰⁶ est appliquée dans les villes européennes à partir des années 1950. Cela se concrétise par des aménagements de grandes voies routières en milieu urbain et des travaux de modernisation de rues anciennes qui ne prennent en compte que la circulation automobile rapide, au détriment des autres usages.

Cet impératif nouveau de « rentabilité » des aménagements s'impose sous l'effet de trois évolutions en matière de statistiques de circulation, qui les font entrer à partir des années 1950 dans une nouvelle ère par rapport aux comptages de circulation précédemment analysés (voir Chapitre 4) : les mesures de distance-temps qui viennent s'ajouter aux comptages de flux pour quantifier les problèmes de circulation, la vision prospective qui conduit à déterminer des aménagements selon des prévisions de trafic sur plusieurs décennies et l'application de la méthode « coût/avantages » qui introduit une monétisation de l'amélioration de circulation attendue. Ces nouvelles méthodes sont inspirées des techniques de *traffic engineering* américain, conçues pour le trafic routier, avec une volonté de la part des ingénieurs français des Ponts-et-Chaussées de les adapter au milieu urbain¹⁴⁰⁷.

Tout d'abord, le principe de mesure de la distance-temps et son utilisation pour déterminer la planification urbaine conduisent à focaliser l'intérêt des aménageurs sur

¹⁴⁰⁴ AN 19780273/21, Note sur les enquêtes de circulation en 1966, Direction des Routes, 17 mars 1966.

¹⁴⁰⁵ Alain Desrosières, *L'argument statistique. II. Gouverner par les nombres*, Paris, Presses des Mines, 2008.

¹⁴⁰⁶ P.D. Norton, *Fighting traffic*, op. cit., p. 131-145.

¹⁴⁰⁷ Gabriel Dupuy, *Une technique de planification au service de l'automobile, les modèles de trafic urbain*, Paris, Ministère de l'Équipement, 1975.

l'automobile et à considérer les modes de transport plus lents comme non légitimes à occuper la chaussée. Ces mesures de distance-temps, qui se substituent dans les années 1950 à la distance géographique pour aménager la ville sont d'abord utilisées comme outils d'aide à la décision en matière d'urbanisme. C'est le cas de l'architecte américain Victor Gruen¹⁴⁰⁸, dans sa conception des centres commerciaux aux États-Unis qui doivent être accessibles en un temps minimal à la clientèle visée¹⁴⁰⁹. En France, ces mesures sont davantage appliquées dans le contexte de l'aménagement de « grands itinéraires » impulsé par l'État depuis les années 1930. Ces travaux figurent en bonne place dans les plans quinquennaux lancés à partir de 1946, avec la volonté d'évaluer la pertinence des aménagements en amont et en aval de leur réalisation. Cette tendance est illustrée par la Figure 62 ci-dessous, qui rend compte de l'évolution des vitesses sur les principaux itinéraires qui font l'objet d'aménagements routiers dans Lyon entre 1955 et 1959. Ces données s'appuient sur des relevés faits par des ingénieurs du SOPC au volant de « voitures-laboratoires » équipées d'enregistreurs de vitesse, qu'ils croisent avec les données de comptages automatisés. Cela sert de support à une classification de l'ampleur des problèmes de circulation selon les rues. Ainsi, le rapport « Circulation et transport dans l'agglomération lyonnaise » de 1967 établit une typologie des problèmes de circulation à partir d'une enquête menée de février à avril 1966 aux heures pleines et creuses. La rue de la République est par exemple considérée comme « saturée » entre la place Bellecour et la place des Cordeliers car la vitesse moyenne des véhicules est comprise entre 10 et 20 km/h, alors qu'elle est seulement « encombrée » entre la place des Cordeliers et l'hôtel de ville car la vitesse est comprise entre 20 et 30 km/h¹⁴¹⁰. Cette nouvelle manière de déterminer l'intensité des problèmes de circulation est utilisée pour préciser les besoins en aménagements de voirie et, dans la mesure où ces études sont menées à une fréquence relativement régulière, d'établir un bilan chiffré de certains aménagements sur la circulation.

La note ci-dessous (Figure 62) a ainsi pour but de faire un bilan de certains aménagements entre 1955 et 1959 et orienter les débats de la Commission municipale de Circulation sur les politiques à mener ensuite, selon deux grands axes : « 1)[...] s'attacher à un examen très minutieux des itinéraires classés comme mauvais ou médiocres afin de rechercher toutes les améliorations qui peuvent y être apportées ; 2) [établir] un ordre de priorité des travaux en fonction des difficultés constatées »¹⁴¹¹. Les critères de classement des itinéraires sont fondés sur la vitesse automobile (ici, moins de 20 km/h de moyenne sur l'itinéraire) et les « observations » sur la colonne de droite visent à légitimer les aménagements routiers récemment mis en œuvre à Lyon. Ainsi, les trois itinéraires sur lesquels les vitesses ont augmenté entre 1955 et 1959 sont ceux qui sont concernés par la transformation des quais de la rive droite du Rhône en une voie rapide à 2 x 3 voies dite « axe Nord-Sud », terminée en 1958. Les autres observations mettent en avant la suppression des tramways ou la réglementation du stationnement, deux des principales mesures prises pour maximiser l'utilisation de la chaussée par la circulation automobile. L'approche comparative des vitesses entre 1955 et 1959 permet aussi de justifier certaines baisses par une augmentation du trafic (jusqu'à 78 %). Quant aux trois dernières lignes du tableau, elles se réfèrent à des voies dont l'aménagement est en cours

¹⁴⁰⁸ Catherine Maumi, « L'urbanisme tri-dimensionnel de Victor Gruen à l'épreuve du "futur prévisible" des villes nouvelles parisiennes », <http://www.inventerlegrandparis.fr/article/lurbanisme-tri-dimensionnel-de-victor-gruen-a-lepreuve-du-futur-previsible-des-villes-nouvelles-parisiennes/>, 2018 (consulté le 23 août 2019).

¹⁴⁰⁹ Dominique Rouillard, « La ville à dix minutes », Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard (dir.), *Le temps des infrastructures*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 11-22.

¹⁴¹⁰ AML 1 C 500995, Organe Technique Régional de Lyon, *Circulation et transport dans l'agglomération lyonnaise*, tome 2, 1967, p. 132-133.

¹⁴¹¹ AML 1068 WP 44, Note à la Commission de Circulation sd (1959), p. 3. Le rapporteur souligne.

par le SOPC, probablement dans un but de légitimation de ces travaux, débattus à plusieurs reprises à la CMC¹⁴¹².

TABLEAU II
DIFFÉRENCES VITESSES 1955/1959

		Observations
Axe Nord-Sud	+ 64%	Trafic 180 à 310%
Geoffroy-Saint-Hilaire	+ 2%	Tranquille
	+ 27%	Rive Gauche
Cours Lafayette Rive Gauche	0%	Aggravation tramway - Interdic.stat.
Garibaldi - Liberté - Franklin	0%	Trafic en 1955
Norand-François	- 2%	
Lafayette	- 2%	Tramway supprimé
Régulation	- 2%	Élargissement - Interdic.stat. carrefour.
Rive Droite Saône - Filadelfie A.N.	- 2%	Trafic identique
Président Edouard Bellet	- 10%	Trafic 5% de plus
Pont Wilson prolongé	- 12%	Trafic 14% de plus
Saxe - Jean Jaurès	- 12%	Aggravation tramway - Régul.stat.
Garibaldi	- 13%	Élargissement mais 5 fois
Gallieni - Kitchener	- 15%	Trafic + 70%
Victor Hugo - Duvet	- 13,5%	Trafic + 15%
Villon-Rocoult	- 15%	Trafic + 45%
Rive Gauche Rhône	- 13%	Trafic (+ 14% Nord - 15% Sud)
Rive Droite Saône - Duvet	- 21%	
Rive Gauche Saône - Duvet	- 34,5%	
Vivier-Moris - Tabac-Salvaud	- 25%	

Figure 62: Comptages réalisés par le service des Ponts-et-Chaussées, Note pour la Commission de Circulation, sd (1959), AML 1068 WP 44.

Le tableau visible ci-dessus met l'accent sur les grands axes de circulation et de traversée de la ville, qui sont effectivement les premiers à faire l'objet de mesures régulières de leurs flux. Cependant, ces mesures s'étendent au cours des années 1960 à la plupart des voies lyonnaises, y compris des rues ordinaires aux enjeux peu importants pour la circulation automobile à l'échelle de la ville, car les services municipaux adoptent ces méthodes de comptage. Cette idée de penser les aménagements de voirie selon la circulation automobile se manifeste par une hiérarchisation des rues, entre la voirie dite « primaire », constituée des grands axes de circulation, et la voirie « secondaire » composée des voies de desserte locale.

Ainsi, le rapport sur la circulation de l'Organe Technique Régional (OTR) de Lyon, dépendant du SOPC, ne mentionne que la « voirie primaire » dans ses calculs de vitesse¹⁴¹³.

¹⁴¹² AGL 2077 WM 16, Étude de trafic sur l'itinéraire Duquesne/Berthelot, SOPC, 1956.

¹⁴¹³ AML 1 C 500995, OTR de Lyon, *Circulation et transport dans l'agglomération lyonnaise*, t. 2, 1967, p. 132-133.

Cela correspond à l'intérêt des ingénieurs des SOPC de France pour la circulation rapide et l'application de principes routiers en milieu urbain dès les années 1950. Cette tendance est illustrée par la création d'institutions spécialisées comme le Laboratoire Régional du SOPC de Lyon, créé en 1952 comme dix autres laboratoires régionaux de France¹⁴¹⁴. À Lyon, ce laboratoire se spécialise dans les statistiques de circulation et les tunnels, puis à partir des années 1960 dans les études de carrefour et la conception des chaussées¹⁴¹⁵. Ce service spécial du SOPC, renommé Bureau Régional de la Circulation en 1959 puis OTR en 1966, met par exemple au point un appareil « indicateur de roulerie » pour mesurer la qualité de la chaussée du point de vue du véhicule qui l'emprunte et le teste sur quelques grandes voies lyonnaises¹⁴¹⁶. Si ce principe n'est pas généralisé, il illustre les priorités des ingénieurs du SOPC vis-à-vis de l'aménagement des rues, dont la vitesse, la fluidité du trafic et le confort de roulement automobiles semblent être les déterminants principaux de leur modernisation. À l'échelle nationale, la création du Service d'Études et de Recherches sur la Circulation (SERC) par le ministère des Travaux Publics en 1955 relève de la même logique de recueil de statistiques servant à la définition de normes pour des aménagements aussi divers que la conception des chaussées ou la régulation des feux, avec des problématiques de réduction des coûts¹⁴¹⁷.

Les services municipaux lyonnais adoptent ces méthodes au début des années 1960, avec un « bureau de contrôle du trafic urbain » qui opère des comptages de circulation, utilisant aussi les comptages comme indicateurs, mais sans prendre en compte la vitesse. Le fait que cette division ne dépende pas directement du SMV mais de sa branche Électromécanique s'explique par les techniques utilisées pour les comptages, par pédales implantées sous la chaussée ou par boucles inductives, comme pour certains feux tricolores. L'utilisation de ces comptages pour des aménagements de carrefour est certaine car des croquis ont été retrouvés avec plusieurs feuilles de comptages (voir Annexe 26), en lien avec la spécialisation du service Électromécanique dans les feux tricolores. Plusieurs de ces dénombrements sont menés à cinq ans d'intervalle et comportent explicitement le calcul de l'évolution du trafic sur cette période, dans des rues plutôt dédiées à la desserte locale. Ainsi, des comptages portant sur plusieurs dizaines de points sont conservés dans les archives de la CMC, dont deux opérations concernant l'entrée Est de la rue Bugeaud en 1960 et 1965. L'augmentation du trafic de 205,57 % relevée entre ces deux études est importante¹⁴¹⁸ et motive probablement la décision prise en 1967 par la municipalité d'élargir la chaussée de cette rue en réduisant les trottoirs de chaque côté, ainsi que la réfection du bitume¹⁴¹⁹. Ces travaux permettent de concilier une circulation sur deux voies et un stationnement le long de chaque trottoir, ce qui renforce la fonction circulatoire de cette rue, déjà à sens unique depuis 1956.

Cette conception routière de la rue, qui s'étend à tous types de voies, semble faire consensus chez les élus et les praticiens de l'aménagement, y compris les membres de l'administration municipale, attachés pour certains au contexte de chaque rue. Dans un premier temps, cela s'explique par le fait qu'ils considèrent ces solutions d'optimisation de la capacité

¹⁴¹⁴ D. Glasson et A. Guillerme, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées entre 1950 et 1970*, op. cit.

¹⁴¹⁵ ADR 2222 W 9, Dossiers traités par le BRC de Lyon, 1953-1965.

¹⁴¹⁶ ADR 2223 W 40, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC Roques au ministre des Travaux publics, 4 mai 1961.

¹⁴¹⁷ Gilles Debizet, *Déplacements urbains de personnes : de la planification des transports à la gestion durable de la mobilité : mutations d'une expertise*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, Paris, 2004, p. 124-125.

¹⁴¹⁸ AML 1070 WP 15, Comptages de circulation au carrefour rue Bugeaud-boulevard des Brotteaux, juin 1960 et février 1965.

¹⁴¹⁹ AML 425 WP 56, Plan du projet d'élargissement de la rue Bugeaud, 24 février 1967.

de la voirie comme un palliatif avant la réalisation de travaux de modernisation de plus grande ampleur. C'est le cas pour la rue de la République, dont le projet de prolongement vers le Nord est toujours dans les esprits des aménageurs municipaux jusqu'au début des années 1970. Charles Delfante évoque ainsi un projet de prolongement présenté fin 1963, dont il fait à nouveau adopter le principe par la Commission municipale d'urbanisme en avril 1968¹⁴²⁰. Les ingénieurs lyonnais comptent aussi sur la réalisation de grands axes routiers permettant de contourner le centre-ville pour en diminuer les encombrements. Dans sa thèse sur les transports dans l'aménagement urbain, Christian Montès avait mis en évidence la grande influence des aspects financiers sur la planification et la nature des aménagements, en expliquant que la prééminence routière des années 1960-1975 était en partie due au taux élevé des subventions accordées par l'État pour les études et travaux de construction¹⁴²¹. Cette influence étatique reste à nuancer sur les méthodes et les pratiques concrètes d'aménagement.

Cette recherche de subventions étatiques conduit, à partir des années 1960, à adopter la méthode de « coût/avantage », venue aussi du *traffic engineering* américain, pour emporter l'adhésion à un aménagement en montrant sa rentabilité. La mesure de la vitesse des véhicules sur une distance donnée permet de calculer des temps de parcours et, ainsi, de calculer un potentiel de temps gagné monétisable. Cette méthode prend aussi en compte la sécurité et le confort du déplacement ainsi que les économies de fonctionnement de l'automobiliste. Les autres aspects jugés non quantifiables, comme l'insertion de l'infrastructure dans son environnement ou la sécurité des autres usagers, ne sont mentionnés que pour mémoire et n'entrent pas en compte dans le processus de décision d'un nouvel aménagement avant les années 1990¹⁴²². Cette rationalité économique instaurée par l'État¹⁴²³ privilégie la vitesse et tend à autonomiser les aménagements de transport par rapport à leur contexte territorial. Dans les études de trafic, l'urbanisme est une donnée fixe, la zone urbanisée est considérée comme uniforme. Ainsi, l'élargissement de la montée de Choulans à 14 mètres est valorisé par les ingénieurs de la DDE du Rhône en 1967 comme une opération « urgente et certainement rentable », compte tenu des pointes à 1 500 véhicules par heure plusieurs fois par semaine sur une chaussée de 8 mètres avec une pente à 7 %. Un tel élargissement permettrait alors « l'écoulement de deux files de véhicules dans chaque sens », ce qui motive un avis favorable à la demande de subvention étatique qu'ils formulent¹⁴²⁴. Cette étude sommaire faite pour bénéficier de fonds d'aménagement routier pour les routes nationales omet la question des expropriations, dont le coût jugé trop élevé explique que cet élargissement ne soit effectué que sur la partie la moins urbanisée de cette voie¹⁴²⁵. Cet exemple illustre aussi le fait que l'évolution institutionnelle importante que constitue la fusion des ministères des Travaux publics et de la Construction au sein du ministère de l'Équipement en 1966 (d'où découle la transformation du SOPC en DDE) ne semble pas avoir de répercussion dans les pratiques et opérations d'aménagement de la ville ancienne.

L'évolution la plus notable est plutôt à chercher dans la prise en compte croissante des transports en commun à partir des années 1960. Celle-ci se fait aussi par des comptages de flux, pour prévoir l'évolution des déplacements en transports en commun, devenus sensibles à la

¹⁴²⁰ ADR 3350 WM 115, Commission municipale d'urbanisme, Réunion du groupe permanent, 24 avril 1968.

¹⁴²¹ C. Montès, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, op. cit., p. 28-29.

¹⁴²² Bruno Faivre d'Arcier, *La voirie urbaine : de l'accumulation à la gestion patrimoniale*, Thèse de doctorat en Sciences Économiques, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 1992, p. 41.

¹⁴²³ Harold Mazoyer, « Réformer l'administration par le savoir économique », *Genèses*, 2013, vol. 93, n° 4, p. 29-52.

¹⁴²⁴ AN 19770088/96, Dossier de demande de subvention au V^e Plan pour l'élargissement de la montée de Choulans, DDE du Rhône, 2 août 1967.

¹⁴²⁵ AML 423 WP 50, P.V. du Conseil municipal du 1^{er} avril 1968.

congestion automobile avec le remplacement des tramways par des autobus ou trolleybus. Le Syndicat des Transports en Commun de la Région lyonnaise (STCRL) commande en 1967 une étude à l'Omnium technique d'Études urbaines, bureau d'étude parisien, pour un diagnostic des problèmes de circulation dans une « zone centrale de Lyon » comprenant la Presqu'île de Bellecour à Terreaux ainsi qu'une partie de la rive gauche du Rhône. La méthodologie détaillée de cette étude mentionne explicitement le *Highway Capacity Manual*, ouvrage américain paru en 1950 qui fait référence pour les calculs de capacité des infrastructures routières en fonction du débit d'automobiles¹⁴²⁶. Ses principes sont « ajustés » pour en déduire des recommandations pour « augmenter le rendement des infrastructures actuelles » des transports en commun lyonnais, c'est-à-dire des voies qui supportent les autobus et trolleybus. La recommandation principale réside dans la mise en sens unique des ponts sur le Rhône, jugés problématiques du point de vue de la circulation¹⁴²⁷. Cette mesure radicale reste lettre morte sans même être débattue, mais les aménagements pour les transports en commun tels que les couloirs réservés aménagés à partir de 1969 sont conçus sur ces principes.

Cet exemple montre l'utilisation des statistiques de circulation par tous les aménageurs des voies urbaines. Cela est dû au constat général que le nombre de véhicules en ville est croissant et que les encombrements ne sont plus circonscrits au centre-ville mais s'étendent aux quartiers péricentraux. L'enjeu de réduction de la congestion automobile est d'autant plus important que l'adaptation de la voirie au trafic automobile est désormais vue sur une longue durée, avec la diffusion des modèles de trafic urbain à partir des années 1960-1970. Ces extrapolations de l'évolution du trafic conduisent par exemple les ingénieurs du SOPC du Rhône à prévoir un doublement de la circulation entre 1962 et 1970, si celle-ci continue à croître de 10 à 11 % par an comme entre 1962 et 1964¹⁴²⁸. Cette technique de prévision du trafic à moyen terme est empruntée aux *traffic engineers* américains et appliquée à la résolution de problèmes de circulation urbaine par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées. Gabriel Dupuy en a souligné les biais, parmi lesquels le fait qu'ils n'intègrent pas les rationalités propres des personnes en mouvement (choix du mode et de l'itinéraire) et qu'ils conduisent à des aménagements surdimensionnés, la croissance des circulations étant ralentie à partir des années 1970. Cela en fait, selon lui, « un instrument idéologique orienté vers la reproduction du système technique route-automobile »¹⁴²⁹. Pourtant, l'application de ces modèles ne conduit pas forcément les ingénieurs vers l'automobile. Ainsi, l'ingénieur René Waldmann, dans son rapport sur les transports de personnes dans l'agglomération lyonnaise de 1964, évoque comme conséquence de l'augmentation du trafic à moyen terme la nécessité de « soulager la congestion des voies de surface » et « la perte d'importance du transport en commun s'il reste en surface »¹⁴³⁰, pour introduire explicitement en conclusion de son rapport l'idée de l'aménagement d'un métro à Lyon comme seule solution pour les transports en commun.

La culture de la voirie connaît donc une mutation à partir des années 1950 en intégrant la statistique routière qui privilégie la circulation automobile, y compris hors des grandes artères. Cela se concrétise par des dispositifs variés qui visent à libérer la chaussée pour une circulation rapide qu'il s'agit de gérer.

¹⁴²⁶ Konstantinos Chatzis, « La modélisation des déplacements urbains en France depuis les années 1980, ou la domination progressive du champ par le secteur privé », *Flux*, 2011, n° 85-86, p. 22-40.

¹⁴²⁷ AML 1958 W 80, Étude de l'Omnium Technique d'Études Urbaines (bureau d'études), juin 1967.

¹⁴²⁸ AML 1 C 700913, René Waldmann, *Les transports de personnes dans l'agglomération lyonnaise*, 1964, p. 49.

¹⁴²⁹ G. Dupuy, *Une technique de planification au service de l'automobile, les modèles de trafic urbain*, op. cit., p. 264.

¹⁴³⁰ AML 1 C 700913, René Waldmann, *Les transports de personnes dans l'agglomération lyonnaise*, 1964, p. 49.

La voie est libre : des dispositifs d'exclusion de certains usages pour gérer la circulation

À partir des années 1950, la rue devient un espace cloisonné, avec une hiérarchisation des voies fondée sur la circulation qui se traduit concrètement avec une spécialisation de certaines voies. En parallèle, dans les rues ordinaires, des travaux visent à séparer les usages pour en réduire les interférences. Cette modernisation, qui renforce un paysage binaire de la rue composé de chaussées et trottoirs bien différenciés, s'étale sur plusieurs décennies et concerne surtout des travaux de faible ampleur, car les moyens consacrés aux travaux sur la voirie ordinaire sont dépassés par la multitude et la variété des opérations à réaliser.

Ainsi, dans les années 1950-1960, l'expression de « modernisation de la voirie » explicitement employée par les ingénieurs concerne quatre grands types d'opérations : l'élargissement de voies, de plus en plus rare en raison des coûts d'expropriation, la pose de « revêtements bitumineux » pour recouvrir les pavés, la signalisation et l'aménagement de carrefours, ainsi que des « améliorations de la circulation urbaine » qui concernent de petits travaux comme l'implantation de mobilier urbain¹⁴³¹. Cette typologie est utilisée par tous les services dans leurs programmes de travaux. Les ingénieurs du SOPC fondent leurs rapports sur un programme de modernisation de la voirie pluriannuel chiffré à 1,6 MdsF en 1956 dont 1 milliard pour les voies urbaines de Lyon, alors que le SMV poursuit sa logique de programmation annuelle des travaux avec des montants bien plus faibles. Pour le budget ordinaire de 1956, l'ingénieur en chef du SMV Paul Gsell présente la répartition suivante à la CMC : 12 MF pour les revêtements bitumineux, 6 MF pour la signalisation de carrefours, 5 MF pour des travaux divers d'amélioration de la circulation urbaine¹⁴³². L'ordre de priorité de ces travaux dans l'esprit des aménageurs, symbolisé ici par les montants investis, perdure jusqu'à la fin des années 1970. Il n'est pas particulier à Lyon, dans la mesure où les travaux de bitumage et d'implantation de feux tricolores font souvent l'objet de subventions étatiques par le FSIR dans le cadre de la modernisation de routes nationales ou de grandes voies de circulation¹⁴³³. Ces aménagements issus de la technique routière sont davantage adaptés à la circulation automobile rapide qu'à celle des autres moyens de transport. Associés à des travaux de réduction de la largeur des trottoirs au profit de celle de la chaussée et des mesures réglementaires d'exclusion des usages lents ou statiques, ces travaux ont pour but de « moderniser l'exploitation de la voirie », selon les termes des ingénieurs de l'OTR de Lyon¹⁴³⁴, en augmentant sa capacité d'accueil de flux automobiles.

Les années 1950 sont marquées, pour les services de voirie lyonnais, par une focalisation sur les travaux de bitumage des chaussées. Cela s'explique probablement par le fait que ce sont des travaux simples à réaliser et qu'ils semblent faire consensus, tant auprès des aménageurs que des usagers. Par rapport aux premiers travaux de bitumage de chaussées en cailloux roulés réalisés à partir du milieu des années 1930, les priorités des voies à équiper sont redéfinies pour privilégier les voies les plus fréquentées du centre-ville. Le contexte de remplacement accéléré des tramways urbains lyonnais par des autobus après-guerre (le dernier tramway arrête son service en 1957¹⁴³⁵) participe beaucoup à cette réorientation des programmes municipaux de

¹⁴³¹ ADR 2223 W 30, Rapport de l'ingénieur du SOPC (arrondissement Lyon-Est) sur l'équipement de l'agglomération lyonnaise, 27 décembre 1956.

¹⁴³² AML 1166 WP 2, P.V. de la Commission municipale de Circulation du 27 janvier 1956.

¹⁴³³ Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France : de 1918 à nos jours*, Paris, CTHS, 1999, p. 312-316.

¹⁴³⁴ Organe Technique Régional de Lyon, *Les transports urbains dans l'agglomération lyonnaise*, t.3, 1967.

¹⁴³⁵ J. Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, op. cit., p. 70.

bitumage. Ainsi, en 1954, le conseiller municipal Vallet justifie le programme d'aménagement de « chaussées modernes » sur tout l'itinéraire de la ligne 7, la plus fréquentée de la ville :

« On va voir la disparition, sur tout l'itinéraire de la ligne 7, de cette incommodité et de cet anachronisme que sont les gros pavés parallélépipédiques à remplacer partout par un revêtement lisse, souple. Tout le monde s'en félicitera : piétons, cyclistes, automobilistes et aussi riverains qui sont incommodés par la circulation, sur ce vieux pavage, des poids-lourds »¹⁴³⁶.

Le conseiller de la majorité municipale mobilise d'abord une rhétorique de la modernité, où l'association autobus/bitume a remplacé le couple tramway/pavage du début du siècle. Cela explique sans doute la focalisation sur les grands axes du centre-ville, alors que de nombreuses chaussées en cailloux roulés n'ont pas encore été bitumées, les programmes des années 1930 ayant été interrompus par la guerre puis les difficultés à trouver du goudron à la fin des années 1940¹⁴³⁷. Il argumente ensuite sur le caractère « lisse et souple » de ce revêtement, qui se rapporte au confort de roulement, les riverains n'étant mentionnés qu'en ce qui concerne les nuisances des poids-lourds. Dans d'autres rapports des années 1950 sont aussi mobilisés des arguments d'amélioration de la circulation associés à un aspect plus valorisant des rues, auxquelles le bitume donnerait « plus de confort et d'allure »¹⁴³⁸. Cette variété d'arguments des ingénieurs des services de voirie pour justifier la modernisation par le bitumage fait écho au consensus dont ce revêtement semble bénéficier auprès des usagers, aucune contestation de ce dispositif n'ayant été retrouvée dans les archives consultées. Dans les années 1950-1960, le bitumage s'accompagne souvent d'un élargissement de la chaussée au détriment des trottoirs pour accroître la surface réservée à la circulation et au stationnement automobiles, qui semble aussi faire consensus. Parmi les rues étudiées, trois connaissent des opérations de rescindement de trottoirs dans les années 1950-1960 à l'occasion du bitumage de leur chaussée. Seule la rue de la République fait l'objet d'inquiétudes de la part du Conseil municipal et du SMV sur le rescindement, susceptible d'entraîner « une gêne pour la circulation des piétons, notamment aux arrêts d'autobus »¹⁴³⁹ sur cette artère centrale très fréquentée par les piétons. Le projet est pourtant approuvé sans protestation particulière. Quant à la rue Bugeaud et la montée de Choulans, concernées en 1967, la décision du rescindement ne pose aucun problème aux élus¹⁴⁴⁰ ni aux usagers, contrairement aux mobilisations observées une trentaine d'années auparavant : l'impératif, construit par les aménageurs, d'amélioration de la circulation (et du stationnement, souvent associé) semble donc avoir été intégré par les usagers de la rue.

Par ailleurs, la fin des tramways prévue à court terme dans les années 1950 pose la question de l'enlèvement de leurs rails, que les aménageurs voient comme une opportunité d'amélioration de la circulation motorisée. Ces travaux considérés comme urgents sont des moteurs importants des programmes de modernisation des chaussées au début des années 1950, mais deviennent rapidement des obstacles car ils se révèlent coûteux et générateurs de conflits avec la compagnie OTL. La dépose des voies de tramway n'est pas prévue dans la convention d'affermage qui régit les rapports entre la compagnie et ses pouvoirs concédants (municipalité, département). Un premier accord intervient en janvier 1951 avec la municipalité, « suite à de

¹⁴³⁶ AML 1063 WP 26, P.V. du Conseil municipal du 19 juillet 1954.

¹⁴³⁷ D. Barjot, « L'industrie française des travaux publics (1940-1945) », art cit.

¹⁴³⁸ ADR 2223 W 30, Rapport de l'ingénieur du SOPC (arrondissement Lyon-Est) sur l'équipement de l'agglomération lyonnaise, 27 décembre 1956.

¹⁴³⁹ AML 422 WP 107, Note du chef de la 5^e division Geslot au maire Herriot, 11 juillet 1955.

¹⁴⁴⁰ AML 422 WP 107, P.V. du Conseil municipal du 10 avril 1967.

longues négociations » : il prévoit que la compagnie OTL se chargerait de l'enlèvement des voies et de leur revente et fournirait des pavés aux services de voirie qui s'occuperaient de la réfection des chaussées¹⁴⁴¹. Cependant, les programmes d'enlèvement des voies de tramway connaissent un coup d'arrêt dès 1953, pour des raisons économiques et de choix d'aménagement qui remettent en cause la convention initiale. Tout d'abord, la compagnie OTL ne peut pas réemployer les rails tant leur usure est prononcée et la baisse des prix de la ferraille en 1952 rend l'opération déficitaire. Du côté des pouvoirs publics, le choix de transformer le pavage des voies de tramways en bitume sans enlever les pavés rend la participation d'OTL moins intéressante¹⁴⁴². Cela retarde considérablement les travaux, qui reposent désormais sur les seuls pouvoirs publics, qui procèdent au cas par cas. Ainsi, en mars 1954, l'ingénieur principal du SMV relève que le budget alloué à ce programme a été divisé par trois entre 1953 et 1954 et que seuls 7 km de voies ont été enlevées à ce jour alors qu'il en reste plus de 25 km sur les voies municipales et près du double sur les rues qui dépendent du SOPC du Rhône¹⁴⁴³.

Le problème de ces voies de tramways persistantes devient de plus en plus aigu avec l'intensification de la circulation dans les années 1950-1960, notamment celle des deux-roues, pour lesquels la présence de ces rails est pointée comme dangereuse. Les pouvoirs publics, dans leurs choix techniques et le calendrier des rues traitées, privilégient la fluidité de la circulation et préfèrent recouvrir les rails plutôt que les enlever. Cet exemple est révélateur d'une capacité d'inertie peu visible dans les récits de la ville planifiée des Trente Glorieuses, qui insistent sur la rapidité des changements. Celle-ci peut être au rendez-vous, dans les rues les plus importantes pour les pouvoirs publics. C'est ce que montre par exemple la comparaison entre la rue de la République et la rue Bugeaud, toutes deux munies de rails de tramways devenus inutiles. Dans le premier cas, les rails sont enlevés lors de l'opération de bitumage de la rue en 1955, moins d'un an après le remplacement des tramways par des trolleybus. Pour la rue Bugeaud, moins importante par sa circulation, les rails sont simplement recouverts d'une couche de bitume en 1958, mais le conseiller municipal Burlaton signale dès 1960 que les rails affleurent sur la chaussée et constituent un risque d'accident¹⁴⁴⁴. Là encore, les rails disparaissent lors de la réfection de la chaussée, effectuée en 1967 avec un revêtement bitumineux plus épais. Par contre ils ne sont pas enlevés, probablement pour des raisons de coût. Du côté des services départementaux, le choix des voies à privilégier est moins complexe puisque la plupart des lignes de tramways ont été établies sur des routes nationales ou chemins départementaux larges et à grande circulation. Cependant, l'augmentation des coûts et les conflits institutionnels des années 1950 retardent les opérations, qui sont pour la plupart effectuées au début des années 1960 avec les opérations de bitumage financées par le fonds routier. Ainsi, des voies aussi importantes que le cours Gambetta (RN 6) ou la route de Vienne (RN 7) ont encore leurs rails de tramways en 1959, comme le montre la plainte du délégué de la Prévention routière Henri Tavernier sur le risque d'accident que ces rails affleurants représentent¹⁴⁴⁵.

En outre, la priorité des opérations de bitumage dépend en partie de l'importance des voies et des lignes de transport en commun qui les empruntent, comme le montre le décalage d'une douzaine d'années entre le bitumage de la rue de la République et celui de la rue Bugeaud. Cette dernière voit pourtant son tramway remplacé dès 1937 par des autobus¹⁴⁴⁶, sans aucun changement dans l'aménagement de la rue avant l'application d'une couche de bitume pour

¹⁴⁴¹ AML 423 WP 59, Délibération du Conseil municipal du 29 janvier 1951.

¹⁴⁴² AML 967 WP 28, Rapport de l'ingénieur principal du SMV, 24 juillet 1952.

¹⁴⁴³ AML 968 WP 33, Rapport de l'ingénieur principal du SMV, 11 mars 1954.

¹⁴⁴⁴ AML 423 WP 6, Lettre du maire Pradel au conseiller municipal Burlaton, 10 février 1961.

¹⁴⁴⁵ AML 423 WP 50, Lettre de M. Tavernier au maire Pradel, 21 mai 1959.

¹⁴⁴⁶ AML 963 WP 1, Inventaire des lignes OTL au 1^{er} janvier 1937.

recouvrir les rails de tramways en 1958¹⁴⁴⁷. *A contrario*, la rue de la République voit sa voirie modernisée dans l'année qui suit le changement de mode de transport en commun. La ligne 7, la plus fréquentée du réseau OTL, semble faire l'objet d'une attention particulière puisqu'aucune autre ligne ne bénéficie d'un programme de bitumage sur son itinéraire par la suite. Quant à la rue Bugeaud, l'itinéraire de la ligne 27 qui l'empruntait est détourné par la rue Duquesne à partir de 1947¹⁴⁴⁸ : cela conduit à un détour de près d'1 km par rapport à l'itinéraire plus direct pour joindre la place des Cordeliers et la gare des Brotteaux. La plus grande largeur de la rue Duquesne puis ses aménagements en faveur de la circulation routière dans les années 1950 ont probablement joué en la faveur de ce tracé. La rue Bugeaud sort donc des priorités municipales de bitumage de grands axes et doit attendre 1967 pour une conversion définitive de sa chaussée en « empièchement pourvu d'un revêtement bitumineux », en même temps que 14 autres rues dont 7 dans le même quartier¹⁴⁴⁹. Ces travaux s'accompagnent de rescindements de trottoirs pour avoir une largeur minimale de la chaussée de 8,50 m. Comme on le voit sur l'image ci-dessous Figure 63, cela permet de ménager de l'espace pour deux files de véhicules en stationnement (2,50 m de largeur pour chaque) et une voie charretière de largeur standard de 3,50 m. Le choix de privilégier deux files de stationnement plutôt qu'une voie à double sens de circulation a été fait en 1956. On peut aussi observer au premier plan l'aménagement d'un pan coupé sur le trottoir de droite, destiné à faciliter la visibilité au croisement, pratique généralisée dans le quartier des Brotteaux dont la plupart des rues se croisent à angle droit, selon les plans de l'architecte Morand appliqués au XVIII^e siècle¹⁴⁵⁰. En revanche, le marquage au sol des voies ou des places de stationnement reste une pratique réservée aux grands axes à la fin des années 1960 (voir plus bas Figure 64), la faible tenue dans le temps des peintures au sol imposant un renouvellement régulier donc coûteux.



Figure 63 : Rue Bugeaud, 31 janvier 1969 (BML, fonds G. Vermard, P0702 B04 16 825 00017)

Ces choix d'aménagement montrent que la priorité est donnée à la fluidité de la circulation automobile sur tout autre usage lors des travaux de bitumage. Il en est de même pour la plupart

¹⁴⁴⁷ AML 423 WP 6, Rapport de l'ingénieur principal du SMV, 24 janvier 1961.

¹⁴⁴⁸ ADR 934 W 21, « Les usagers de la ligne 27 réclament la suppression de la double section », article de *L'Echo-Liberté* du 23 février 1955.

¹⁴⁴⁹ AML 2 C 400810, Bilan du service de voirie, 1967.

¹⁴⁵⁰ A.-S. Cléménçon, *La ville ordinaire*, op. cit.

des autres aménagements de voirie des années 1950 à 1970. Les aménagements de signalisation lumineuse aux carrefours se multiplient, en privilégiant les carrefours les plus fréquentés aux plus accidentogènes, dans un premier temps. Ainsi, dans le budget ordinaire du SMV de 1956, l'intégralité des 6 MF prévus pour la signalisation de carrefours est consacrée aux 9 carrefours de la rue Duquesne, à l'occasion du réaménagement de la chaussée de cette rue municipale, financé à moitié par le FSIR au titre de l'aménagement d'itinéraires routiers de traversée des agglomérations. En outre, il est prévu que ces feux soient synchronisés, pour permettre aux automobilistes engagés de pouvoir parcourir cet axe en étant arrêtés le moins possible¹⁴⁵¹. Cette préoccupation pour la gestion de la signalisation lumineuse comme un système de feux à coordonner s'accroît à partir des années 1960, avec l'apparition des postes centraux et des techniques électroniques de gestion du trafic. À Lyon, un système centralisé de commande des feux est opérationnel au début des années 1970 et donne lieu à un nouveau plan de jalonnement de l'agglomération en 1977, qui reste dédié à l'automobile sans prendre en compte les autres modes de transport, alors que le plan parisien adopté l'année précédente intègre une signalisation pour les piétons¹⁴⁵². À Lyon, ce plan est étudié par le CETE (Centre d'Études techniques de l'Équipement) local, service décentralisé du ministère de l'Équipement¹⁴⁵³, qui réalise couramment ce type de plans dans les années 1970. Il associe explicitement la signalisation des axes principaux et des carrefours à un plan de régulation du trafic par la commande des feux¹⁴⁵⁴. Ces derniers sont donc, malgré l'affirmation de leur but de sécurisation des traversées piétonnes, centrés sur la circulation automobile qu'il s'agit de fluidifier. Le piéton n'est pris en compte dans ces dispositifs qu'à partir de 1968 avec l'installation de « feux commandés par les piétons » au moyen d'un bouton à l'entrée du passage. Ces dispositifs restent rares et sont installés sur des axes très fréquentés comme la montée de Choulans et réservés à quelques points très passants¹⁴⁵⁵. Ce regain d'intérêt pour la signalisation routière en ville s'inscrit dans des politiques de régulation du trafic destinées à lutter contre la congestion automobile, partant du principe qu'un automobiliste égaré peut être un facteur d'encombrement.

Cela relève d'une même logique d'incitation au mouvement, que les aménageurs et élus cherchent à développer dans les années 1950-1960 et tentent d'appliquer à tous les usagers de la rue. Parmi les nouveautés par rapport aux périodes précédemment étudiées, l'application de ces principes aux trottoirs, qu'il s'agit désormais de « libérer » pour que les piétons y circulent. Ainsi, l'arrêté municipal du 5 décembre 1953 rappelle les règlements sur les terrasses, tables, étalages et vitrines en saillie sur le trottoir, mais s'accompagne dès l'année suivante d'actions coercitives jusque-là inédites et de retraits d'autorisations pour les contrevenants¹⁴⁵⁶. Les piétons sont aussi encouragés à circuler, l'arrêté municipal du 14 août 1953, repris dans les Règlements généraux de la Circulation de 1960 et 1964, leur interdisant de « stationner sans nécessité sur la chaussée » et désormais sur les trottoirs, « lorsque ce stationnement constitue une gêne ou un danger pour la circulation ». Cette injonction des piétons à circuler plutôt qu'à « stationner » sur les trottoirs, avec un vocabulaire emprunté à la réglementation automobile, est ciblée sur les carrefours les plus fréquentés, où des barrières sont aménagées pour empêcher

¹⁴⁵¹ AML 1166 WP 2, P.V. de la Commission municipale de Circulation du 27 janvier 1956.

¹⁴⁵² L. Baldasseroni et L. Charansonney, « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours. », *art cit.*

¹⁴⁵³ Voir « Aménagement et décentralisation », *Pour Mémoire*, 2013, hors-série n°8.

¹⁴⁵⁴ AGL 1973 WM 1-1, Délibération du Conseil de Communauté urbaine, 17 novembre 1980.

¹⁴⁵⁵ AML 1068 WP 16, Réponse de l'adjoint Mercier au président de l'association des parents d'élèves du cours Veritas, 55, montée de Choulans, 2 janvier 1968.

¹⁴⁵⁶ AML 353 WP 43, Arrêté municipal du 5 décembre 1953 et correspondance 1954-1956.

les piétons de traverser en dehors des passages prévus à cet effet¹⁴⁵⁷. De même, le SMV a procédé, en 1968, à un essai de marquage au sol pour « partager le sens de circulation des piétons, notamment dans les passages de grande largeur et les plus empruntés ». Celui du magasin Le Grand Bazar, situé rue de la République à l'angle avec la place des Cordeliers, fait l'objet de l'essai¹⁴⁵⁸, tentative isolée et peu durable. Ces dispositifs s'avèrent peu efficaces car difficiles à faire respecter, mais révélateurs d'une culture de la voirie désormais centrée sur la circulation que partagent la plupart des aménageurs.

Enfin, un apogée de cette logique d'optimisation des capacités de la voirie par la spécialisation des voies est atteint au cours des années 1960-1970 avec des créations de voies qui excluent radicalement certains usages. C'est dans cette logique qu'est défini le statut des autoroutes en 1955, qui permet de réserver ces voies à la circulation automobile. En 1969 apparaît la catégorie de « voie rapide urbaine » (VRU), avec les mêmes exclusions d'autres modes que l'automobile et du droit d'accès aux propriétés riveraines. Ce nouveau statut est créé face aux rigidités du statut d'autoroute qui rendent difficiles les aménagements dans la traversée des villes : les VRU peuvent être aménagées par une collectivité territoriale (alors que les autoroutes sont nationales) et avoir des carrefours à niveau plutôt que des croisements en trémie ou en viaduc avec les voies ordinaires¹⁴⁵⁹. À Lyon, cela conduit au projet d'un réseau de 14 autoroutes urbaines nommées « LY », conçu dès 1970 par les ingénieurs de la Direction départementale de l'Équipement du Rhône (voir Annexe 27). La plupart ne sont pas réalisées faute de financement et d'accord de la municipalité, provoquant l'abandon de ce schéma autoroutier en 1974. Par contre, l'autoroute entre bel et bien à Lyon avec la jonction A6/A7 décidée en 1963 et placée à Perrache, au sud de l'hypercentre lyonnais¹⁴⁶⁰. Cela relève d'une tendance générale de l'urbanisme des années 1950-1980 à la hiérarchisation des voies, dont la structuration entre route et rue correspond à une séparation entre trafic de transit et trafic de desserte¹⁴⁶¹. La piétonnisation procède d'ailleurs de la même logique fonctionnaliste de ségrégation des trafics, mais ne retient pas l'intérêt des ingénieurs des services de voirie : à Lyon comme ailleurs, ils considèrent souvent la rue piétonne comme un gadget qui ne relève pas de la gestion de la circulation¹⁴⁶².

Les aménagements réalisés en fonction des flux automobiles conduisent donc à exclure les autres usages de la rue au nom d'un impératif de « gestion de la circulation » croissant entre les années 1950 et 1970. Cela renforce le caractère binaire du paysage des rues, de plus en plus clairement divisé entre chaussées et trottoirs, consacrant un partage entre piétons et automobiles au détriment des autres modes. Cette optimisation des capacités de la voirie se heurte rapidement à l'augmentation des accidents, dont les dégâts matériels et humains conduisent les pouvoirs publics à envisager des aménagements importants, notamment aux carrefours, des axes les plus empruntés aux rues ordinaires.

¹⁴⁵⁷ AML 1165 WP 7, Arrêté municipal du 14 août 1953.

¹⁴⁵⁸ AML 1170 WP 13, Lettre du maire Louis Pradel à M. Faure, 7 novembre 1968.

¹⁴⁵⁹ Stéphanie Leheis-Guillot, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps long : le cas de Marseille*, Thèse de doctorat d'Urbanisme, Université Paris-Est, 2011, p. 189.

¹⁴⁶⁰ Philippe Dufieux et Christian Montès, « Lyon embrasse la modernité (1957-1980) », in X. de la Selle (dir.), *Lyon sur le divan*, op. cit., p. 138.

¹⁴⁶¹ B. Romeyer, *Refaire la rue pour recomposer la ville*, op. cit., p. 57.

¹⁴⁶² C. Ferial, « L'invention du centre-ville européen », art cit.

1.2. Régler les « points de conflits » : une révolution dans l'aménagement viaire ?

Face au manque de moyens pour aménager les rues ordinaires, les pouvoirs publics ciblent leur action sur des lieux précis, désignés par les ingénieurs sous le vocable de « points de conflits » dès les années 1920 puis de « points noirs » après les années 1950¹⁴⁶³. Ce terme désigne les carrefours principaux, à réaménager pour éviter les accidents et les encombrements. Cette tendance semble s'inscrire en rupture par rapport à l'aménagement par axe qui prévalait jusqu'alors. Cependant, l'examen des débats des réalisations et des projets d'aménagement à la CMC permet de montrer que le but d'optimisation de l'espace viaire pour la circulation persiste jusqu'à la fin des années 1970 : les aménagements visent à faciliter la circulation automobile, quitte à déplacer la traversée des piétons en souterrain ou par des passerelles.

Aux carrefours des conflits circulatoires : de nouvelles priorités dans l'aménagement viaire

L'accroissement du nombre de véhicules en circulation et de leur vitesse sur les voies aménagées pour la favoriser conduit les ingénieurs des services de voirie des grandes villes à centrer leur action sur l'aménagement des intersections. Certaines sont pointées comme des facteurs d'accidents et d'encombrements, qui feraient obstacle à la capacité d'écoulement de véhicules des voies traversées¹⁴⁶⁴. Ils prennent une importance considérable dans les politiques d'équipement de la voirie entre les années 1950 et 1980, justifiés par des impératifs de régulation de la circulation et de limitation des accidents. Derrière ce double objectif qui apparaît comme une fausse évidence atemporelle, des évolutions peuvent être dégagées. Dans un premier temps, les carrefours sont ciblés sous un angle automobile uniquement, avant d'intégrer des préoccupations relatives aux autres usagers à partir des années 1970.

À Lyon, cette question est considérée sérieusement par les élus, d'autant que la concrétisation dans les années 1950 du Plan d'Aménagement Routier de la Région Lyonnaise (ARRLY) est porteuse de promesses d'amélioration de la circulation à l'échelle de la ville. Le contexte particulier de la police municipale lyonnaise, toujours sous l'autorité du préfet et jugée insuffisante en effectifs (274 agents pour la compagnie de gardiens de la paix chargée de la circulation et du stationnement en 1971¹⁴⁶⁵) explique que les réflexions sur les carrefours soient centrées sur des questions d'équipement plutôt que de maintien de l'ordre. Cela se concrétise par des programmes d'équipement en feux de signalisation, en panneaux pour clarifier les règles de priorité pour les automobilistes et en petits aménagements pour les piétons : passages cloutés, barrières, panneaux d'avertissement de danger. L'étude de voies concernées par ces aménagements permet de mettre en évidence une évolution vers des aménagements plus rigides et marqués par l'influence des techniques routières entre les années 1950 et 1970. Cela s'explique en partie par la spécificité de l'expertise des ingénieurs du SOPC lyonnais en matière de carrefours dès les années 1950, ainsi que par le poids croissant des « études de carrefours », procédures normatives diffusées par l'État à partir des années 1960 pour éclairer les choix techniques et déterminer un ordre d'urgence des opérations. Ce n'est qu'à partir du milieu des

¹⁴⁶³ S. Barles et A. Guillerme, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, op. cit., p. 15.

¹⁴⁶⁴ *Ibid.*

¹⁴⁶⁵ AML 1068 WP 52, Lettre du maire de Lyon au préfet du Rhône, 15 novembre 1971.

années 1970 que les accidents sont explicitement pris en compte dans l'aménagement des carrefours. Cela constitue un tournant dans la culture de la voirie, qui se centre de plus en plus sur les divers usages plutôt que sur les flux automobiles.

Au début des années 1950, les problèmes de circulation aux carrefours sont encore largement réglés par la présence d'agents de police, qui régulent la circulation par des gestes manuels ou par la manipulation des feux de signalisation (voir ci-dessous Figure 64). Ces derniers, apparus à Lyon à titre d'essai en 1937, se multiplient après-guerre. Ainsi, un programme d'équipement en signalisation lumineuse de 45 carrefours est voté en 1947, politique qui se poursuit pour atteindre près de 120 carrefours équipés en 1964¹⁴⁶⁶ et plus de 300 en 1976¹⁴⁶⁷. La diffusion de ces nouveaux équipements ne révolutionne pas pour autant les pratiques d'aménagement de voirie : l'ordre d'urgence des 45 carrefours à aménager en 1947 est établi par la CMC à l'aide de comptages de flux et par les adjoints d'arrondissement, avec pour résultat un saupoudrage des implantations de feux aux carrefours entre les différents arrondissements¹⁴⁶⁸. Cela montre un certain paradoxe, par la coexistence de la logique des techniciens fondée sur les comptages directionnels (voir Annexe 26) et de celle des élus encore influencée par les pratiques anciennes d'équilibre des travaux entre quartiers.

Cette volonté de compromis entre différentes logiques se retrouve dans les décisions d'aménagement (les lieux sont choisis par la CMC, les systèmes techniques par le SMV) et le fonctionnement de ces carrefours jusqu'aux années 1960. Sur ce dernier point, l'objectif de régulation de la circulation semble primer sur la lutte contre les accidents, dans la mesure où la signalisation lumineuse ne fonctionne que de manière intermittente, les horaires de fonctionnement dépendant de l'intensité de la circulation automobile et de la localisation du carrefour. Ainsi, l'adjoint du 4^e arrondissement (en situation péri-centrale) se plaint à son collègue en charge de la circulation en 1950 que les feux ne fonctionnent que de 8 h à 20 h dans la semaine et sont éteints le dimanche et les jours fériés alors que certains carrefours deviendraient dangereux pour les piétons¹⁴⁶⁹. Le destinataire indique dans sa réponse que « la circulation le dimanche ne nécessite pas un service aussi important que la semaine, sauf sur les points les plus importants de la ville où elle fonctionne entre 16 h et 20 h »¹⁴⁷⁰. Cela montre que cet équipement est considéré comme remplaçant l'agent de police dans ses fonctions de régulation de la circulation, le volume de cette dernière étant directement corrélé à la nécessité de fonctionnement de la signalisation lumineuse.

¹⁴⁶⁶ AML 1469 WP 12, Réponse au questionnaire de l'Association des Maires de France, 15 avril 1964.

¹⁴⁶⁷ AML 72 II 4, *Vivre à Lyon*, Journal d'informations municipales, juin 1976, n°4, p. 3.

¹⁴⁶⁸ AML 937 WP 24, Note sur le problème de la circulation à Lyon, P. Gsell, 13 avril 1951.

¹⁴⁶⁹ AML 1267 WP 10, Lettre de l'adjoint du 4^e arrondissement à l'adjoint à la circulation, 4 avril 1950.

¹⁴⁷⁰ AML 1267 WP 10, Réponse de l'adjoint à la circulation, 28 avril 1950.



Figure 64 : La place de la République, années 1960 (BML, fonds Vermard, P0702 B04 16 293 00020, extrait)

De même, les aménagements effectués sont déterminés par le volume des flux de circulation plus que le nombre d'accidents. Dans le carrefour ci-dessus (Figure 64), dont l'aménagement date du milieu des années 1950, la présence de feux de signalisation assortis de deux policiers, dont un présent de manière permanente dans un « mirador » prévu pour l'accueillir, montre qu'il s'agit d'un carrefour important pour les pouvoirs publics. Les statistiques d'accidents recueillies par les services de police et nos propres relevés dans la presse locale montrent pourtant que cette place en compte assez peu : seuls quatre accidents ont été dénombrés dans notre sondage du quotidien *Le Progrès* entre 1949 et 1979, sur un total de 1095 accidents, soit deux fois moins que sur la peu fréquentée rue Bugeaud sur la même période. Par ailleurs, ce carrefour ne figure pas dans la liste des « points noirs » de 1977, qui comprend les carrefours dont le nombre d'accidents annuel est supérieur à cinq¹⁴⁷¹. Cette faible dangerosité s'explique probablement par les encombrements et la circulation piétonnière dense qui poussent les automobilistes à ralentir. Cette focalisation sur la circulation automobile comme déterminant des aménagements se voit aussi ici par le maillage assez lâche en passages piétons pour cette rue commerciale très fréquentée, ce qui explique le nombre assez important de piétons traversant hors des passages prévus, sur cette image.

Cette priorité donnée à la circulation automobile dans l'aménagement des carrefours dans les années 1950-1960 s'explique en partie une articulation difficile entre indicateurs statistiques, avec des comptages directionnels plus précis que les comptages de flux piétons ou d'accidents. Cette période voit naître l'accidentologie, qui s'appuie aussi sur des traitements statistiques inspirés des méthodes américaines, avec par exemple la constitution d'un fichier de recension des accidents à l'échelle nationale dès 1953¹⁴⁷². À Lyon, une attention particulière est portée à l'analyse des accidents par le Corps urbain des Gardiens de la Paix, qui envoie dès septembre 1949 à la CMC une carte et des statistiques mensuelles des accidents de la circulation relevés sur la ville¹⁴⁷³ (voir Chapitre 6). Pourtant, la lutte contre les accidents ne semble pas être prioritaire avant les années 1970. De manière générale, la faible prise en compte des statistiques

¹⁴⁷¹ AGL 1989 WM 001, Liste des points noirs de Lyon en 1977, sd.

¹⁴⁷² F. Bardet et S. Bernardin, *Statistiques et expertises de la sécurité routière*, op. cit., p. 53-77.

¹⁴⁷³ AML 1147 WP 5, Note du Commandant du Corps Urbain des Gardiens de la Paix au président de la CMC, 10 octobre 1949.

d'accidentologie dans l'aménagement des « points noirs » (qui sont souvent des carrefours) s'explique par les carences dans les mesures, qui empêchent d'appliquer des modèles probabilistes pour calculer des taux de risques : si les flux automobiles sont bien mesurés, les flux piétons restent difficiles à saisir car ils sont souvent estimés mais rarement comptabilisés. Cela conduit à une procédure de sélection empirique des carrefours à traiter, en fonction du nombre d'accidents, de la taille ou du contexte du site¹⁴⁷⁴.

Dans le cas de Lyon, on observe une dissymétrie dans l'utilisation de ces statistiques d'accidents entre un SMV qui semble les ignorer et un SOPC qui ne les utilise qu'avec parcimonie, pour des questions d'appartenance institutionnelle. Dans le cas du SOPC, le dénombrement des accidents sert surtout à justifier la pertinence d'un aménagement, pour en faire un bilan avant et après les travaux. Cela s'inscrit dans le contexte du développement des « études de carrefour » et des Plans de Modernisation et d'Équipement décidés à l'échelle nationale. Dans ce contexte, l'utilisation de comptages de flux et d'accidents permet d'esquisser une évolution possible, pour adapter le carrefour aux circulations présentes et proposer des perspectives d'évolution selon l'augmentation supposée des flux (en modifiant la régulation des feux, par exemple). Du côté de la municipalité, il semble que les statistiques d'accidents ne soient pas communiquées au SMV, dont les ingénieurs ne manifestent à aucun moment leur intérêt. Cela peut être dû à leur manque d'expertise par rapport à leurs collègues du SOPC du Rhône plus expérimentés en la matière, ou encore au fait que l'aménagement de la signalisation lumineuse relève du service Électromécanique (spécialisé dans l'éclairage urbain). De manière générale, le SMV s'investit très peu dans l'aménagement des carrefours, qui se concrétise le plus souvent par de petits aménagements standardisés destinés à faciliter la circulation automobile : feux, îlots directionnels, barrières, panneaux, passages cloutés pour piétons.

En outre, le piéton reste un usager considéré comme marginal dans l'aménagement des carrefours car il est vu comme responsable des accidents. Cette rhétorique de rejet de l'insécurité routière sur les usagers sans remettre en cause l'environnement et ses aménagements s'inscrit dans la droite ligne de la mise en accusation du « piéton-fou » étudié par Peter Norton aux États-Unis au début du XX^e siècle, qui montre qu'il s'agit d'une stratégie pour promouvoir la circulation automobile en ville¹⁴⁷⁵. Cette conception est encore bien ancrée chez les aménageurs lyonnais et les élus des années 1950-1960. Ainsi, pour l'adjoint à la circulation Jean Mercier en 1963, « la sécurité des piétons est d'abord fonction de la discipline qu'ils s'imposent [...] Je crains bien que tous les « passages protégés », toutes les barrières ne soient à peu près inutiles si les gens persistent à ne pas être raisonnables »¹⁴⁷⁶. Cela explique que les infrastructures dédiées aux traversées piétonnes fassent l'objet d'investissements bien plus légers mais conçus selon la même logique de contrôle du mouvement que pour les automobiles. À partir des années 1950, cela se fait par des contraintes matérielles aménagées sur la chaussée, faites pour pallier l'absence de régulation policière. Comme on le voit ci-après (Figure 65), l'aménagement d'« îlots directionnels » est privilégié dans les carrefours complexes : dans ce cas, il s'agit de combler les espaces non destinés à la circulation pour orienter et séparer au maximum les différents flux. Le principe fondateur, exprimé par le directeur du SOPC Jacques Rérolle au chef de la Direction des Routes André Rumpler en 1955, est que « l'aspect du carrefour est primordial car il commande le comportement de l'usager »¹⁴⁷⁷, ici l'automobiliste. Les îlots directionnels et le marquage au sol permettraient de l'aider à emprunter le chemin le plus court,

¹⁴⁷⁴ D. Fleury, *Sécurité et urbanisme*, op. cit., p. 128-129.

¹⁴⁷⁵ P.D. Norton, « Street Rivals », art cit.

¹⁴⁷⁶ AML 1070 WP 13, PV de la Commission Municipale de Circulation, 15 mars 1963.

¹⁴⁷⁷ ADR 2223 W 29, Lettre de Rérolle à Rumpler, 31 mars 1955.

alors que les pans coupés aménagés sur plusieurs angles améliorent la visibilité à l'entrée dans le carrefour. Les piétons ne sont aucunement pris en considération, tant dans ce croquis que dans l'aménagement concret de ce carrefour.

Les ingénieurs du SOPC du Rhône développent une expertise technique singulière en la matière, notamment avec l'ingénieur Fernand Ramel, qui cherche à appliquer des principes d'aménagement venus des États-Unis à des carrefours urbains français dans les années 1950¹⁴⁷⁸. Comme l'illustre l'image ci-dessous, extraite d'une brochure de formation des ingénieurs de l'ENPC conçue par M. Ramel, plusieurs carrefours lyonnais sont transformés selon la « méthode américaine », ici le carrefour du Bachut, dans le 8^e arrondissement. Cependant, l'examen de ce document en révèle les limites, dans la mesure où ces principes ne sont pas appliqués aux voies de la ville ancienne : dans le cas de ce carrefour pourtant situé dans un quartier périphérique de Lyon encore en voie d'urbanisation, Ramel reconnaît que « les nombreux immeubles nous ont gêné pour obtenir un tracé large »¹⁴⁷⁹. Cela explique sans doute qu'aucun essai de ce type d'aménagement n'ait été fait dans des rues de la ville ancienne.

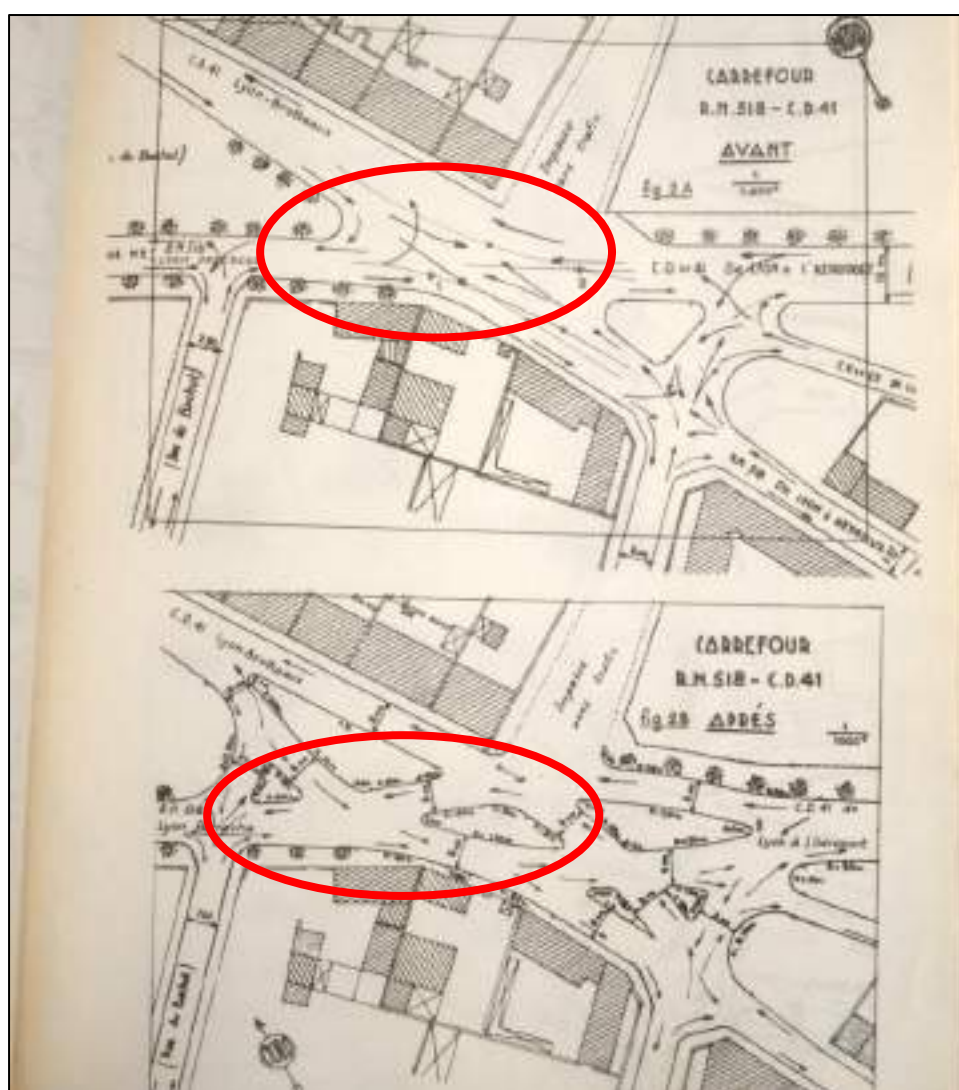


Figure 65 : Le carrefour du Bachut avant et après réaménagement (F. Ramel, 1955¹⁴⁸⁰)

¹⁴⁷⁸ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 255-261.

¹⁴⁷⁹ R. Coquand et F. Ramel, *Aménagements des carrefours*, op. cit., p. 91-96.

¹⁴⁸⁰ *Ibid.*, p. 172.

Pour les carrefours des rues ordinaires, des dispositifs moins coûteux sont décidés, avec des petits aménagements pour les piétons comme l'implantation de passages cloutés et de barrières aux carrefours les plus fréquentés. Ils sont souvent implantés sans programme, selon une approche empirique et au gré des demandes d'usagers ou d'élus, car leur faible coût permet de les inclure dans les crédits ordinaires dédiés à « l'amélioration de la circulation ».

Il en est de même pour l'aménagement des carrefours entre des grands axes de circulation et les petites voies transversales. À partir de 1954, la municipalité fait le choix d'utiliser des panneaux « stop », encadrés par l'article 27 du Code de la route. Cela se fait sur l'initiative du directeur de la compagnie OTL M. Gayrard, pour « accroître le rendement des chaussées telles qu'elles sont »¹⁴⁸¹ et par conséquent celui de ses véhicules désormais dépendants de la circulation générale. Cet aménagement, né aux États-Unis durant l'Entre-deux-guerres¹⁴⁸², permettrait à la fois d'améliorer la sécurité à l'intersection et le débit d'une route importante, selon l'instruction ministérielle du 30 avril 1955 qui en précise les modalités d'emploi¹⁴⁸³. À Lyon, une « sous-commission des stop » de la CMC est constituée pour étudier ce type d'aménagement, qui présente l'avantage de coûter six fois moins cher qu'un équipement en signalisation lumineuse. Une étude est demandée à l'ingénieur Ramel, qui met en garde contre les difficultés de traversée des grands axes ainsi « protégés » par les piétons, ainsi que le risque que « ces voies principales soient transformées en autodromes » par une augmentation de la vitesse des véhicules. Un essai est décidé dans la rue Vaubecour, petite rue proche de la place Bellecour mais peu fréquentée¹⁴⁸⁴. Par la suite, la municipalité reste prudente sur la diffusion de ce dispositif, car il n'apparaît « pas souhaitable de vulgariser l'installation de ces panneaux si l'on veut que cette signalisation demeure efficace » selon l'ingénieur principal du SMV Matthey¹⁴⁸⁵. Ainsi, les panneaux « stop » semblent connaître une diffusion moindre que les feux tricolores avant la fin des années 1970 : parmi les 33 « points noirs » recensés à Lyon en 1977, seuls trois sont munis de « stop », contre 19 munis de feux¹⁴⁸⁶. L'absence de recensement des carrefours ainsi équipés semble confirmer le désintérêt du SMV pour ce type d'aménagement. Cela s'explique aussi par le fait que la logique qui privilégie la fluidité de la circulation atteint ses limites avec l'augmentation du nombre d'accidents au cours des années 1960-1970.

À partir des années 1970, dans un contexte où la sécurité routière est au centre des préoccupations sur la circulation à l'échelle nationale¹⁴⁸⁷, l'accidentologie est directement mobilisée dans l'aménagement des carrefours et devient un critère prioritaire dans le choix des carrefours à équiper. Ainsi en 1978 est établie une liste des « points noirs » pour l'année 1977 qui classe les carrefours en fonction du nombre d'accidents relevés et répertorie leur « équipement » (en feux, stop ou « balises », c'est-à-dire simples panneaux avertissant du danger)¹⁴⁸⁸, probablement pour déterminer les carrefours à inscrire dans les prochains programmes. En parallèle, l'équipement de la ville de Lyon en feux de signalisation étant considéré comme pratiquement complet par les aménageurs à la fin des années 1970, apparaît une volonté de renouveler ces dispositifs pour en moderniser la gestion : au cours de la décennie 1980, les feux les plus anciens sont remplacés par des équipements qui peuvent être

¹⁴⁸¹ AML 1068WP59, Lettre du directeur d'OTL M. Gayrard au président de la CMC M. Bourgey, 7 février 1955.

¹⁴⁸² Christopher W. Wells, *Car country: an environmental history*, Seattle, University of Washington Press, 2012, p. 138.

¹⁴⁸³ AML 1068 WP 59, P.V. de la Sous-commission des « stop » de la CMC, 17 Avril 1956.

¹⁴⁸⁴ AML 1068 WP 59, P.V. de la Sous-commission des « stop » de la CMC, 17 Avril 1956.

¹⁴⁸⁵ AML 1068 WP 59, Note de l'ingénieur principal du SMV au maire, 2 juillet 1968.

¹⁴⁸⁶ AGL 1989 WM 001, Recensement des « points noirs » par le Service de Voirie de la Courly en 1977.

¹⁴⁸⁷ Dominique Fleury, « L'intégration de la sécurité routière dans l'action locale : à la recherche d'une cohérence entre espace et réseau », *Espaces et sociétés*, 1 septembre 2004, no 118, n° 3, p. 63-77.

¹⁴⁸⁸ AGL 1989 WM 001, Recensement des « points noirs » par le Service de Voirie de la Courly en 1977.

synchronisés et pilotés à distance. Cela s'inscrit dans un contexte de réduction budgétaire pour les implantations, mais aussi d'un aboutissement de la vision de la voirie comme un réseau à gérer en temps réel en fonction de la circulation¹⁴⁸⁹. Ainsi, le programme de travaux sur la signalisation lumineuse pour 1987 comporte 8 carrefours nouvellement équipés, 6 rénovés, 3 remplacés et 2 raccordés au système central de régulation. Les critères de choix intègrent le coût des infrastructures et, en priorité, le nombre d'accidents corporels relevés sur les deux dernières années. Les élus de chaque arrondissement sont invités à faire connaître leur ordre de priorité, qui sert de base à la discussion¹⁴⁹⁰. Cela montre le déclin de l'impératif de fluidité de la circulation sur ces aménagements au profit de la sécurité.

L'aménagement des carrefours constitue donc une nouvelle priorité de l'aménagement de la voirie à partir des années 1950, avec un traitement spécifique à chaque situation qui tranche avec l'uniformisation des travaux de modernisation des chaussées. La focalisation sur la circulation automobile conduit à des aménagements centrés sur l'écoulement des flux au détriment du comportement des usagers et notamment des piétons, qu'il s'agit d'isoler de la circulation automobile. Cette logique s'observe aussi bien en surface qu'en souterrain, domaine qui intéresse les aménageurs dans les années 1960.

Enterrement des problèmes de circulation : le retour inabouti de l'urbanisme souterrain

Face aux difficultés de circulation dans les centres-villes, un changement important peut être mis en évidence au début des années 1960 : le retour de projets d'urbanisme souterrain, tendance mise en avant dans les années 1930 qui revient en force dans plusieurs villes françaises¹⁴⁹¹. À Lyon, les études de projets d'aménagements souterrains sont encouragées par le maire Louis Pradel (1957-1976), pour qui « les problèmes d'importants courants de circulation divergents en centre-ville n'ont [pas] d'autre solution » que l'aménagement de passages souterrains pour piétons¹⁴⁹². Cette citation montre que ces dispositifs piétonniers ont pour objectif principal d'isoler les piétons de la circulation automobile. Cela explique que les projets d'aménagement se limitent à quelques carrefours très fréquentés du centre-ville ou des parcs de stationnement, d'autant qu'ils coûtent beaucoup plus cher qu'un simple passage piéton sur la chaussée. Ces projets initiés dans les années 1960 sont peu concrétisés, alors même que leurs études sont plus avancées que celles des projets des années 1930. Les seuls passages et parcs réalisés sont ceux qui répondent à des enjeux de circulation automobile rapide ou, à partir des années 1970, d'exploitation du métro. Cette histoire de projets inachevés ou abandonnés illustre la pauvreté des réflexions en matière d'urbanisme souterrain, montrant la difficulté de s'extraire du paradigme automobile.

Cela concerne tout d'abord des passages souterrains pour piétons, qui font l'objet de réflexions dès les années 1950. Les seuls à avoir été réalisés sont ceux qui ont été conçus dans le cadre de l'aménagement de l'axe Nord-Sud sur les quais de la rive gauche du Rhône par les ingénieurs du SOPC du Rhône. Dans ces aménagements, le piéton n'est qu'un usager accessoire qui ne doit pas entrer en contact avec la circulation automobile rapide. Ainsi, ces neuf passages

¹⁴⁸⁹ L. Baldasseroni et L. Charansonney, « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours. », *art cit.*

¹⁴⁹⁰ AML 1533 WP 202, P.V. de la Commission de Voirie de la Courly, 1^{er} avril 1987.

¹⁴⁹¹ S. Barles (ed.), *Espace et urbanisme souterrains*, *op. cit.*

¹⁴⁹² AML, 1170 WP 13, Lettre du maire de Lyon aux maires de Mulhouse et Saint-Etienne, 26 septembre 1960.

ne font l'objet d'aucune mention dans les nombreuses brochures qui présentent les travaux du plan d'ARRLY, au contraire des trémies prévues à chaque carrefour important (7 au total, dont seulement 3 sont réalisées). C'est le cas des débouchés du pont de la Guillotière, dont la trémie croisant l'axe Nord-Sud à l'entrée Ouest et le carrefour giratoire à l'entrée Est font l'objet de maquettes commandées par le SOPC et de croquis publiés dans les brochures de présentation de l'ARRLY¹⁴⁹³. Dans le carrefour giratoire qui réserve trois voies pour les véhicules, les piétons sont empêchés de traverser à niveau par des barrières et doivent emprunter un passage souterrain à quatre branches reliées par un rond-point végétalisé en son centre (Figure 66).



Figure 66 : Vue du pont de la Guillotière et de ses abords à son entrée Est (AML 1754 W 4)

La circulation piétonnière est donc amenée à reproduire la logique de circulation automobile dans l'esprit des ingénieurs, qui ne mènent aucune réflexion spécifique sur les besoins ou le comportement des piétons. La circulation des piétons est pensée comme un flux à isoler, sans prendre en compte le piéton dans son individualité et sa diversité : par exemple, toutes les entrées sont munies d'escaliers, ce qui ne facilite pas l'accès aux poussettes et aux personnes handicapées motrices. Cette solution fonctionnaliste du rond-point à plusieurs étages n'est pas nouvelle, puisqu'elle se retrouvait au début du siècle chez l'architecte Eugène Hénard¹⁴⁹⁴. Elle semble faire consensus auprès des pouvoirs publics et des différents services de voirie, probablement pour des questions de financement : la prise en charge des coûts des abords par l'État par le biais du FSIR permet d'alléger la contribution municipale, théoriquement en charge de l'aménagement des abords de ce pont. L'entrée Ouest est financée sur les crédits d'aménagement de l'axe Nord-Sud et l'entrée Est entre dans le cadre des crédits pour l'aménagement de grands itinéraires, le pont étant toujours classé dans la voirie nationale. La

¹⁴⁹³ Comme AML 1 C 700380, Brochure de présentation de l'ARRLY aux Journées techniques de la Route, Lyon, septembre 1961.

¹⁴⁹⁴ E. Hénard, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, op. cit.

municipalité n'intervient pas dans ces travaux et se contente de transmettre au SOPC quelques lettres de commerçants riverains inquiets de l'avancement des opérations¹⁴⁹⁵. Cela peut s'expliquer par la volonté municipale de ne pas entrer dans un conflit qui entraînerait une possible participation financière, dans une période où de nombreux projets d'infrastructures lourdes sont engagés dans la ville¹⁴⁹⁶.

Ce consensus sur les passages piétons des années 1950 s'explique aussi par le fait que ces infrastructures sont vues comme des solutions possibles pour remédier aux problèmes d'accidents entre automobiles et piétons et, surtout, aux difficultés de circulation en centre-ville. Cet ordre de priorité est affirmé par l'ingénieur en chef des Services techniques de Lyon Paul Gsell qui, en évoquant le projet de passage souterrain place des Cordeliers en 1962, « souligne la nécessité de cette réalisation rendue indispensable par la circulation des piétons, apportant une gêne considérable au trafic des véhicules »¹⁴⁹⁷. Cette priorité donnée à la circulation automobile se voit par l'inscription des divers projets à l'agenda politique par la municipalité. Ainsi, la municipalité Pradel met à l'étude au début des années 1960 deux projets de passages souterrains aux carrefours les plus fréquentés du centre-ville : la place des Cordeliers et la place Le Viste (Figure 62 ci-dessous). Ce sont les deux seuls lieux municipaux à avoir fait l'objet d'études précises dont le financement est envisagé. D'autres passages souterrains pour piétons sont pourtant réclamés par des élus ou des riverains pour des lieux plus périphériques, sans succès. C'est le cas du boulevard des États-Unis, dont plusieurs carrefours sont qualifiés de dangereux en raison de la vitesse élevée et de la circulation intense des automobiles sur cet axe. Au conseil municipal du 4 mai 1962, le conseiller communiste René Chevaillier réclame la création de passages souterrains sur deux carrefours particulièrement problématiques, mais la réponse du maire Pradel montre son scepticisme : « commençons d'abord par des feux ». Les travaux consistent effectivement à installer une signalisation lumineuse, élargir l'entrée d'un des carrefours, construire des « îlots directionnels, passages pour piétons et barrières de signalisation »¹⁴⁹⁸, aucune étude n'étant lancée pour des souterrains par la suite.

La focalisation sur le centre-ville s'explique probablement par des questions de financement. Dès 1960, le maire de Lyon se renseigne auprès de plusieurs homologues sur les passages souterrains pour piétons. À Lyon, le coût de ces opérations est prohibitif, notamment dans l'hypercentre (la Presqu'île), où la proximité du Rhône et de la Saône entraîne des difficultés techniques d'étanchéité du cuvelage, qui s'ajoutent au problème plus courant de déviation des réseaux techniques¹⁴⁹⁹. Ainsi, le projet de passage souterrain au carrefour de la place des Cordeliers et de la rue de la République est chiffré en 1962 par l'ingénieur du SMV Boisselot à 815 000 F¹⁵⁰⁰, ce qui équivaut à près de trois fois le coût des aménagements votés la même année pour les deux carrefours du boulevard des États-Unis précités. Cela explique probablement le choix d'un passage avec une grande rotonde centrale pourvue de magasins pour le projet de carrefour souterrain place Le Viste réalisé l'année suivante (Figure 67, ci-dessous), chiffré à près de 3 MF¹⁵⁰¹. Cet aspect commercial, jusqu'alors inédit pour un ouvrage souterrain à Lyon, vise probablement à limiter le coût de ces projets pour la municipalité, seule institution à les financer. Il apparaît plutôt innovant, par rapport aux exemples connus dans d'autres

¹⁴⁹⁵ AML 969 WP 129, Lettre du Comité des commerçants de la rue de la Barre au maire de Lyon, 17 juillet 1957.

¹⁴⁹⁶ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit.

¹⁴⁹⁷ AML 423 WP 9, Compte-rendu de réunion sur l'aménagement de passages souterrains pour piétons au carrefour de la rue de la République et de la place des cordeliers, 30 janvier 1962.

¹⁴⁹⁸ AML 423 WP 10, P.V. du Conseil municipal du 7 mai 1962.

¹⁴⁹⁹ AML, 1170 WP 13, Lettre du maire de Lyon aux maires de Mulhouse et Saint-Etienne, 26 septembre 1960.

¹⁵⁰⁰ AML 423 WP 9, Rapport de l'ingénieur en chef du SMV Boisselot, 15 janvier 1962.

¹⁵⁰¹ AML 425 WP 59, Projet de passage souterrain pour piétons au carrefour Le Viste, 6 mai 1963.

villes : à Montréal, connue pour sa précocité en la matière, un premier espace commercial souterrain est inauguré en 1962 sous la place Ville-Marie et s'étend avec le métro en 1966¹⁵⁰² ; le Forum des Halles à Paris est construit entre 1971 et 1979¹⁵⁰³. Pour lancer les travaux, la municipalité de Lyon demande un emprunt à la Caisse des Dépôts et Consignations en 1964 mais le maire apparaît peu optimiste sur son obtention, « du fait que ce travail n'est pas subventionné »¹⁵⁰⁴, évoquant les subventions pour travaux routiers dont Lyon a largement bénéficié dans les années 1950-1960. Cette absence de financement est probablement la cause de l'abandon de ces projets dans les années 1960, qui sont remplacés dans les années 1970 par les souterrains du métro qui traversent ces deux carrefours.

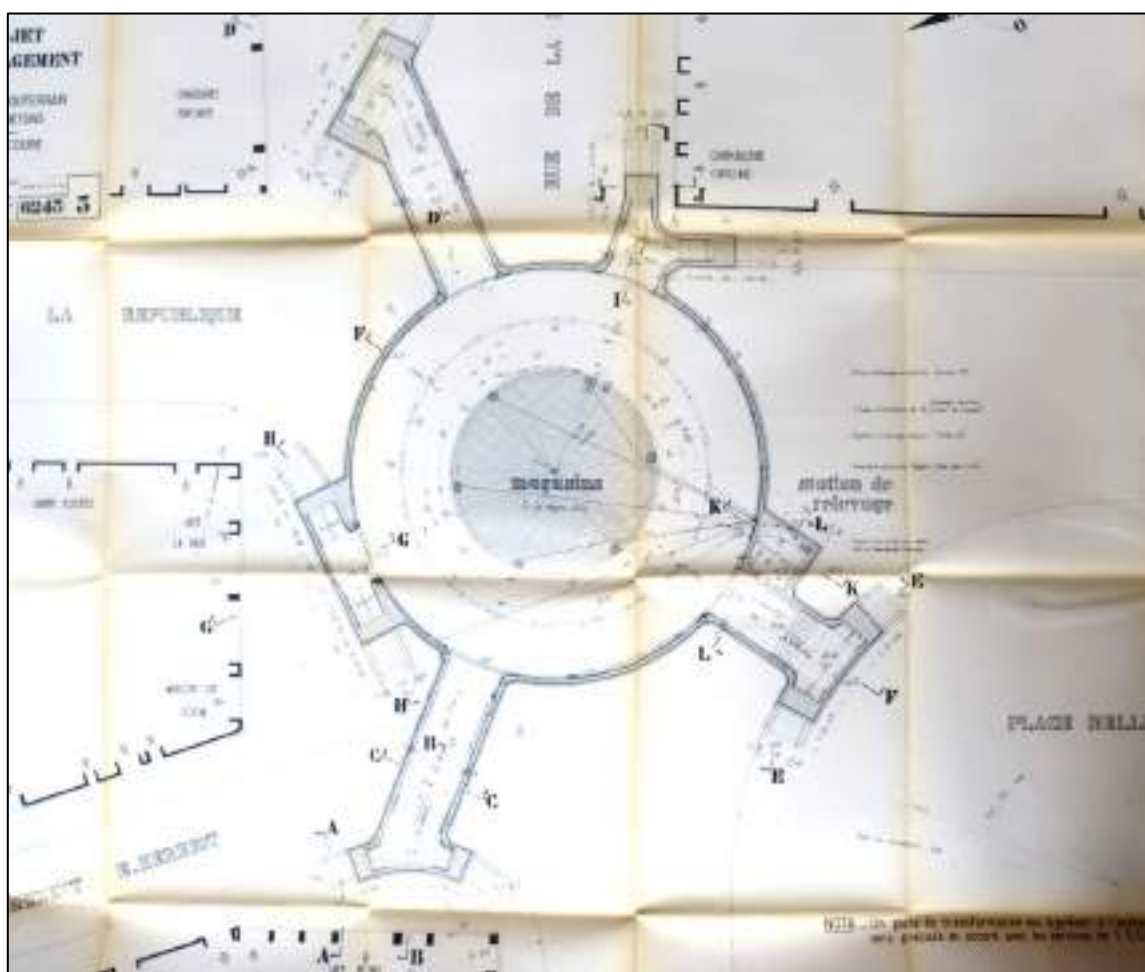


Figure 67 : Projet de carrefour souterrain pour piétons place Le Viste, 9 mai 1963 (AML 425 WP 59).

Au cours des années 1970, l'idée d'utiliser les passages souterrains d'accès au métro pour faciliter la traversée des piétons et les séparer de la circulation automobile en surface semble ne plus être à l'ordre du jour. Cela s'explique sans doute par le fait que les quelques passages souterrains pour piétons réalisés dans les années 1950 commencent à poser des problèmes de sécurité et que leur efficacité pour la circulation est remise en cause. Ces passages souterrains non surveillés par manque d'effectifs de police sont rapidement dégradés et deviennent des lieux

¹⁵⁰² Florence Smits, « Le réseau commercial souterrain montréalais : un précurseur ébranlé », *Bulletin de l'Association des géographes français*, 1993, 70/3, p. 281-285.

¹⁵⁰³ Jean-Louis Robert et Myriam Tsikounas (eds.), *Les Halles : images d'un quartier*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2004.

¹⁵⁰⁴ AML 425 WP 59, Note du maire au directeur général des Services techniques de la ville, 16 janvier 1959.

de délinquance et de trafics, où les usagers se sentent en insécurité. Dans le cas du pont de la Guillotière, cet aspect repoussant des passages souterrains est dénoncé dès 1971 par le conseiller municipal Etienne Coex, qui réclame l'aménagement de passages pour piétons en surface. Il argumente sur le caractère « peu pratique » de ce souterrain pour les « personnes âgées et mères de famille ayant des voitures d'enfants », puisque ce passage n'est accessible que par des escaliers. Il en souligne également les « dangers nocturnes contre lesquels s'insurgent les riverains : risques d'agressions crapuleuses bien entendu, et également risques de voir les dames assaillies pour tout autre motif »¹⁵⁰⁵. Cette rhétorique du danger fait appel aux représentations anciennes et bien connues du quartier de la Guillotière comme un endroit mal famé¹⁵⁰⁶, pour souligner les dangers de ce passage souterrain. Cet argument d'insécurité des personnes est cependant utilisé par le conseiller municipal pour renforcer sa demande, qui est avant tout un problème de sécurité routière, avec des accidents entre piétons et automobiles aggravés par la vitesse de ces dernières. Du point de vue de la circulation, cette séparation complète entre piétons et circulation automobile ne semble pas être une réussite, puisque des feux de signalisation sont installés au débouché du pont de la Guillotière dès 1963¹⁵⁰⁷ alors qu'ils n'étaient pas prévus lors de l'aménagement de cette infrastructure, le giratoire devant permettre d'éviter ce dispositif. Cette installation ne s'accompagne pas d'aménagement pour les piétons, preuve que ces feux tricolores ont pour seule fonction de réguler la circulation automobile. La proposition du conseiller Coex est examinée rapidement par la Commission municipale de Circulation, qui oppose en 1972 un refus en raison de l'existence du passage souterrain « conçu pour les piétons »¹⁵⁰⁸, sans s'interroger sur ses usages réels. L'aménagement réclamé est finalement matérialisé en 1977, avec l'aménagement de passages piétons en surface aux côtés des feux de signalisation, suite à une étude de terrain du service de la voirie¹⁵⁰⁹.

Cette attention tardive pour les usagers de ces passages montre leur peu d'importance aux yeux des concepteurs des ouvrages routiers dans lesquels ils s'intègrent : la fluidité de la circulation automobile reste pour eux l'objectif majeur, les doutes au sujet de ce paradigme n'intervenant que tardivement. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit d'aménagements piétonniers, les connaissances des techniciens sur les déplacements piétons sont nettement moins avancées que pour l'automobile. Les discussions au sujet du projet de passage souterrain place des Cordeliers en 1962 montrent qu'elles se limitent à des constatations empiriques incertaines, sans fondement scientifique. L'ingénieur en chef du SMV Boisselot fait remarquer « l'utilisation [pour traverser les carrefours] des passages du métro par les Parisiens », l'adjoint à l'urbanisme Félix Rollet note que les piétons n'empruntent les passages souterrains « que lorsque la voie à traverser est large » et l'ingénieur principal Septier considère qu'un tel ouvrage « ne doit pas modifier les habitudes des piétons » pour être efficace¹⁵¹⁰. Ce manque de connaissances sur le comportement des piétons reste caractéristique d'une culture de la voirie centrée sur l'automobile, pas seulement chez les aménageurs lyonnais. Les premiers manuels d'aménagement piétonnier à l'échelle nationale apparaissent dans les années 1980, l'un affirmant par exemple que « les

¹⁵⁰⁵ AML 1093 WP 83, Lettres du conseiller municipal Etienne Coex au maire Louis Pradel, 3 octobre 1971 et 4 janvier 1972.

¹⁵⁰⁶ P.-Y. Saunier, *Lyon au XIX^e siècle*, op. cit., p. 58-59.

¹⁵⁰⁷ AML 1093 WP 56, Inventaire des carrefours équipés en signalisation lumineuse au 31 décembre 1970, Services Techniques de la ville de Lyon.

¹⁵⁰⁸ AML 1093 WP 83, Réponse de l'adjoint à la circulation Jean Marque à Etienne Coex, 5 février 1972.

¹⁵⁰⁹ AML 1533 WP 172, Photographies des services techniques de la ville de Lyon, v. 1976.

¹⁵¹⁰ AML 423 WP 9, Compte-rendu de réunion sur l'aménagement de passages souterrains pour piétons au carrefour de la rue de la République et de la place des Cordeliers, 30 janvier 1962.

piétons n'aiment pas les passages souterrains » et recommandant leur intégration au site et l'adjonction d'éléments de confort pour qu'ils les empruntent¹⁵¹¹.

En parallèle, l'urbanisme lyonnais des années 1970-1980 est bouleversé par la construction de plusieurs lignes du métro, relançant les discussions autour d'un urbanisme souterrain pensé comme un complément à la rue en surface. Cet objectif est revendiqué en 1968 par la Société d'Aménagement du Métropolitain de l'Agglomération lyonnaise (Semaly), à travers la voix de M. Gimbert, assistant de son président René Waldmann, qui déclare que « grâce à l'équipement des stations, le métro peut devenir un élément de régénération pour certains quartiers anciens, de création d'activités pour les quartiers neufs [...] si l'on consent à lier les équipements de la surface et du sous-sol à chaque station »¹⁵¹². Les premiers plans des stations portaient une attention particulière à l'aménagement de passages souterrains agréables à traverser (par la largeur, l'éclairage, le mobilier) et à la présence d'activités commerciales, mais cette question est rapidement considérée comme un élément secondaire : le groupe de travail chargé des études préalables à l'aménagement du métro décide dès 1970 d'écarter ces aménagements particuliers des stations pour « ramener à l'essentiel la question posée », c'est-à-dire à des questions de choix de système technique de transport en site propre. Les justifications données dans ce rapport sont éclairantes sur les difficultés posées par cette approche novatrice des stations de métro. La rentabilité incertaine de ces projets est d'abord pointée, avec « l'absence d'études de marché appropriées » pour les activités commerciales et les « objections politiques » que ce principe pourrait soulever¹⁵¹³, probablement auprès des puissants commerçants du centre-ville. Selon René Waldmann, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, directeur de la Semaly et personnalité centrale du métro à Lyon¹⁵¹⁴, cette réduction des ambitions sur l'urbanisme souterrain provient de la volonté du conseil d'administration de la Semaly de faire des économies, le budget de construction des tunnels ayant été revu à la hausse entre l'avant-projet sommaire de 1969 et l'avant-projet détaillé présenté en 1970. La superficie commerciale prévue passe de 50 000 m² à 18 000 m² et ne concerne plus que trois stations (Bellecour, Terreaux, Gratte-ciel). Toute référence à d'autres aménagements pour le bien-être des usagers est gommée¹⁵¹⁵.

Les aménagements souterrains des années 1960-1970 semblent donc constituer des faire-valoir pour l'urbanisme de la circulation plutôt que de nouvelles manières d'aménager la rue. Le faible nombre de projets concrétisés et l'échec précoce des souterrains pour piétons montrent les limites de ces dispositifs conçus sans lien avec les pratiques quotidiennes des piétons. À partir des années 1970, les aménagements souterrains sont systématiquement associés au métro, dont les concepteurs ne portent pas davantage d'attention à l'idée d'un lien entre les usages de la rue en surface et sous terre. Cela souligne la force des conceptions fonctionnalistes de la voirie à cette époque. Ce paradigme est progressivement remis en cause à partir des années 1960, sous l'effet de politiques multimodales et d'une impossibilité d'exclure totalement les usages indésirables de l'espace public.

¹⁵¹¹ Martine Broche, *La ville à pied : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton*, Bagneux, CETUR, 1986, p. 23.

¹⁵¹² ADR 1029 W 279, Compte-rendu de réunion de l'association Lyon-Métro, 6 novembre 1968.

¹⁵¹³ ADR 1029 W 279, Rapport du groupe de travail sur les études relatives à la construction à Lyon d'un nouveau mode de transport urbain en site propre par le directeur de la DDE Paul Funel, 6 juillet 1970, p. 6.

¹⁵¹⁴ H. Mazoyer, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », *art cit.*

¹⁵¹⁵ René Waldmann, *La grande traboule*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1991, p. 117-118 et 126.

2. La rue à partager : de nouvelles problématiques, années 1960-1980

Du point de vue institutionnel, les années 1960-1970 marquent une inflexion dans l'aménagement de la voirie, dont les parties prenantes se diversifient, en parallèle d'un affaiblissement des services techniques qui en sont traditionnellement chargés¹⁵¹⁶. Dans le contexte de projets municipaux de réaménagement de quartiers entiers, l'aménagement de la voirie devient une dimension de l'urbanisme plus qu'une discipline autonome¹⁵¹⁷. La voirie commence donc à échapper aux débats et aux techniciens centrés sur la circulation, notamment dans les grandes villes comme Lyon où naissent des agences d'urbanisme qui s'occupent aussi des questions de voirie¹⁵¹⁸. Cela entraîne des changements dans la culture de la voirie, qui intègre d'autres modes de transport dans la rue, renforcés par l'action de collectifs qui portent la question de la multimodalité dans la rue comme un problème d'aménagement. Si la notion de « partage de la rue »¹⁵¹⁹ entre au cœur des objectifs d'aménagement des rues, elle se concrétise plutôt par une séparation des usages que par leur coexistence : l'exclusion des usages faisant obstacle à la vitesse automobile reste au cœur des préoccupations, comme en témoignent les efforts faits pour aménager des infrastructures pour régler le problème ancien du stationnement sur voirie.

2.1. La multimodalité sur les traces de l'automobile

Les années 1960 signent le début d'un tournant vers des politiques multimodales de gestion des transports et d'aménagement des voies. Bruno Faivre d'Arcier situe un moment de rupture vers 1965, avec un aménagement de la voirie qui se fait en termes de politiques de déplacement, pour encourager les usagers à utiliser d'autres modes de transport que l'automobile individuelle : il cite par exemple la suppression de l'autobus en surface envisagée à Paris, le premier couloir réservé aux transports en commun sur les quais de Seine, ou les premières expériences de gestion du trafic pour favoriser les transports en commun¹⁵²⁰, autant d'exemples parisiens qui s'observent à Lyon dans les années 1970-1980. La perspective infrastructurelle conduit à nuancer cette approche en montrant un décalage chronologique entre ce supposé « tournant multimodal » et sa prise en compte réelle dans le paysage des rues, qui ne se matérialise dans le cas lyonnais qu'à partir des années 1970 et de manière très progressive. Cela est dû à un phénomène d'inertie par rapport à des décennies d'action publique pensée pour l'automobile. Cela peut s'appliquer autant à l'imaginaire des acteurs (aussi bien les ingénieurs que les élus et usagers), qui reste marqué par l'automobile, qu'aux aménagements concrets qui se manifestent par un cloisonnement des territoires de chaque mode, profitable à la circulation automobile. Cela est renforcé par le fait que ce passage à des politiques multimodales est sélectif et exclut certains modes comme le vélo jusqu'aux années 1990.

¹⁵¹⁶ P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », *art cit.*

¹⁵¹⁷ M. Desportes et A. Picon, *De l'espace au territoire*, *op. cit.*

¹⁵¹⁸ Maryvonne Prévot et al., « Les agences d'urbanisme en France », *Métropoles*, 2008, n° 3.

¹⁵¹⁹ F. Ascher et M. Apel-Muller (eds.), *La rue est à nous... tous !*, *op. cit.*, p. 27.

¹⁵²⁰ B. Faivre d'Arcier, *La Voirie urbaine*, *op. cit.*, p. 39.

Une prise en considération des autres modes en fonction des collectifs d'usagers ?

L'émergence de politiques multimodales au cours des années 1960 et 1970 dans les villes occidentales pose la question de l'adaptation des institutions publiques à ce tournant, après plusieurs siècles de cloisonnement selon les modes de transport¹⁵²¹. Des recherches en sciences politiques ont montré que cette réorientation des politiques de transport s'était accompagnée de mutations dans l'expertise sur les réseaux¹⁵²² ou les déplacements des usagers¹⁵²³. L'analyse des débats sur l'aménagement des rues pour d'autres usages que l'automobile permet de montrer le rôle des collectifs d'usagers dans la diversification des modes de transport à partir de la fin des années 1960. Ces derniers contribuent à faire de la multimodalité une question d'aménagement de la voirie, en liant transport et urbanisme dans leurs revendications.

Ces nouveaux collectifs d'usagers émergent dans les années 1950 à 1970 à Lyon, pour certains autour de modes de transport particuliers (métro, marche) et pour d'autres sur des questions d'urbanisme et de développement économique. Ils s'insèrent rapidement dans les institutions de débat politique à Lyon, dans la mesure où leurs fondateurs sont souvent issus de comités de quartier ou de milieux économiques lyonnais déjà intégrés. C'est le cas de l'association Lyon-Métro, fondée en 1963 et portée par Paul Scherrer, président du CIL Centre Presqu'île, et René Waldmann, ingénieur au SOPC et principal artisan du métro à Lyon¹⁵²⁴. Ces deux hommes sont habitués des arènes politiques lyonnaises depuis les années 1950 et portent le métro comme une solution aux problèmes croissants des transports en commun de surface, qui connaissent alors une importante baisse de fréquentation¹⁵²⁵. Leur force de persuasion auprès des aménageurs et élus repose en partie sur leur maîtrise des données statistiques, dans un contexte de développement des premières enquêtes de déplacements incluant plusieurs modes au cours des années 1960. Ces ancêtres des Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD) actuelles, nées à la fin des années 1960¹⁵²⁶, servent initialement à la modélisation du trafic automobile¹⁵²⁷. Elles sont ici utilisées pour promouvoir le métro comme un impératif pour résoudre les problèmes de circulation. Ainsi, dans l'étude ci-dessous (Figure 68), René Waldmann se fonde sur des comptages de circulation sur les ponts du Rhône effectués par le SOPC en 1959, sur « diverses enquêtes effectuées sur le réseau des transports en commun » et des données INSEE sur les lieux d'habitation et d'emploi de la population pour 1962. Ces données lui servent à modéliser les déplacements domicile/travail en 1962 et à en donner une évolution prévisionnelle à horizon 1970 et 1980. Au vu des évolutions de ces flux et du parc de véhicules de transports en commun, appelé à voir décliner les trolleybus au profit des autobus, il en déduit une nécessité de prévoir « un réseau à infrastructure indépendante » pour préserver le « caractère compétitif » du transport en commun par rapport à l'automobile individuelle.

¹⁵²¹ Mathieu Flonneau et al., *Les transports de la démocratie : approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.

¹⁵²² H. Mazoyer, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », *art cit.*

¹⁵²³ G. Debizet, *Déplacements urbains de personnes*, *op. cit.*

¹⁵²⁴ H. Mazoyer, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », *art cit.*

¹⁵²⁵ J. Perenon, *Transports et déplacements à Lyon en 1960*, *op. cit.*, p. 106.

¹⁵²⁶ Benoît Facq, *Les fondements statistiques de la science française des déplacements urbains*, Mémoire de Maîtrise de Sciences Politiques, Lyon 2, Lyon, 2006, p. 45.

¹⁵²⁷ Hadrien Commenges, « La mobilité comme variabilité temporelle de la présence spatiale », *Flux*, 2014, n° 95, p. 41-55.

B) - Le PROBLEME du RESEAU à INFRASTRUCTURE INDEPENDANTE -

Rien, dans ce qui précède, ne permet donc d'assurer au réseau de transport en commun un caractère compétitif - au noble sens du terme - avec le transport automobile, car l'élément temps de parcours prendra de plus en plus d'importance dans l'avenir, et un véhicule de transport en commun tributaire de la voie publique, même si cette voie est rapide, n'a aucun avantage valable à côté de la voiture particulière si ce n'est l'absence de recherche de point de stationnement.-

C'est la raison pour laquelle aucun avantage notoire ne proviendra d'une éventuelle réservation de bande de roulement aux autobus sur certaines voies encombrées.-

La vraie solution est évidemment la réalisation d'un réseau de transport public à plateforme indépendante sous chaussée ou en viaduc (en rattachant les systèmes monorails à ce dernier).-

Figure 68 : Extrait du rapport de René Waldmann « Les transports de personnes dans l'agglomération lyonnaise », 1963, p. 52 (AML 1 C 700913).

Il déplace la question des mobilités urbaines sur le terrain économétrique, profitant du contexte de questionnement sur la rentabilité en baisse des transports en commun lyonnais, probablement aussi pour tenter de s'affranchir des enjeux politiques locaux. Comme on peut le voir ci-dessous, il n'évoque pas explicitement le métro et laisse prudemment ouverte toute option permettant l'implantation d'un mode de transport hors de la chaussée (« sous chaussée ou en viaduc »), en l'absence d'expertise particulière à Lyon sur ces solutions¹⁵²⁸. En revanche, l'ingénieur prend soin de réfuter la solution d'un aménagement de la voirie existante par des voies réservées au transport en commun, alors à l'étude par les services de voirie et la compagnie OTL¹⁵²⁹. Cette mobilisation venue d'acteurs extérieurs aux instances de décision habituelles (aucun ne fait partie de la CMC) porte ses fruits, avec le démarrage d'études dès 1966 et l'inauguration de la première ligne de métro en 1978.

Il en est de même pour les opérations de piétonnisation des rues, contemporaines aux travaux du métro au début des années 1970, dont l'initiative provient des commerçants des rues concernées et d'un collectif de piétons face à une municipalité réticente dans un premier temps. Ainsi, l'association nationale Les Droits du Piéton, dont la branche lyonnaise est fondée en 1959, apparaît très active dans l'espace public lyonnais dès ses débuts. Elle s'illustre autant par sa participation à la CMC que par l'organisation d'actions inhabituelles à Lyon comme une manifestation de piétons en juin 1973, ainsi qu'une campagne de presse sur les questions de piétonnisation pour rendre compte d'expériences étrangères et pousser les initiatives lyonnaises¹⁵³⁰. Pour chaque projet de piétonnisation, cette organisation s'allie avec plusieurs comités de quartier ou de commerçants d'une rue pour accentuer la pression sur le maire. Ainsi,

¹⁵²⁸ H. Mazoyer, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », *art cit.*

¹⁵²⁹ R. Waldmann, *La grande traboule*, *op. cit.*, p. 69-71.

¹⁵³⁰ Voir AML 1958 W 86, Revue de presse de la Semaly sur l'urbanisme, 197-1976.

les premières rues piétonnisées, la rue de la République et la rue Victor-Hugo, sont le résultat de mobilisations menées avec les comités de commerçants de chacune de ces rues, qui aboutissent à leur réaménagement complet entre 1975 et 1977. Il en est de même pour la rue Saint-Jean, première rue piétonnisée du Vieux-Lyon en 1978, sous l'impulsion de l'association Les Droits du Piéton et du comité de quartier Renaissance du Vieux-Lyon¹⁵³¹. Cette implication des commerçants du centre-ville dans la piétonnisation est courante, même si pas systématique, dans un contexte de développement de grandes surfaces périphériques dans les années 1970¹⁵³². Il reste difficile d'estimer la part de ce collectif de piétons dans ce processus, en raison du caractère lacunaire des archives disponibles sur cette association. L'action de ce collectif a pu jouer un rôle dans la diversité des thématiques mobilisées en faveur des rues piétonnes, notamment pour en faire une question plus générale de circulation et d'environnement à l'échelle de la ville. Cela conduit cette association à participer à la plupart des commissions portant sur la circulation, l'urbanisme et l'environnement à Lyon. La demande de nouvelles rues piétonnes au début des années 1980 s'inscrit dans le cadre de sa commission interne « Espaces verts » pour lier piétonnisation et végétalisation de l'espace public. Sa commission « Transports en Commun » participe à la rédaction de plaquettes de promotion éditées par Lyon-Métro et au congrès national de la Fédération Nationale des Usagers des Transports en Commun (FNAUT)¹⁵³³, montrant la volonté de ce collectif d'explorer plusieurs voies possibles pour réduire la place de l'automobile en ville.

Par contre, la prise en compte d'autres modes de transport que l'automobile dans l'aménagement des rues reste sélective et variable selon les mobilisations de collectifs. L'exemple des pistes cyclables, sur lesquelles la ville de Lyon est peu active par rapport aux autres villes avant les années 1990¹⁵³⁴, est éclairant. Depuis le déclin du Touring-Club à partir des années 1920 (prélude à sa disparition en 1982), les cyclistes lyonnais n'ont plus de collectif efficace pour défendre leur pratique du vélo en milieu urbain et réclamer des aménagements auprès des pouvoirs publics. Dès lors, l'aménagement de pistes cyclables est laissé à la libre appréciation des pouvoirs publics, qui ne s'y intéressent pas davantage dans les années 1970 que dans les années 1920. Alors que les années 1970 voient naître des politiques en faveur de la pratique du vélo dans de nombreuses grandes villes européennes¹⁵³⁵, les pouvoirs publics lyonnais s'inscrivent au contraire de cette tendance en marginalisant ces modes par des aménagements périphériques et très peu nombreux. En 1975, le rapport de l'ingénieur en chef du Service de Voirie de la Courly en réponse à une instruction ministérielle pour favoriser ce type d'aménagement éclaire les politiques menées ensuite :

« Il faut souligner le danger croissant de circuler en deux roues dans le centre dense des villes et le fait qu'il n'est possible d'apporter aucune amélioration notoire à cette situation par suite des caractéristiques insuffisantes des voiries anciennes qui le compose. Aussi, la création de pistes cyclables n'est réalisable, à notre avis, que sur certaines voiries très larges situées à la périphérie de l'agglomération et jouissant déjà d'un cadre privilégié (zone boisée ...) ou dans le cadre d'un projet d'aménagement de zone (ZAC ...) »¹⁵³⁶.

¹⁵³¹ Louis Baldasseroni, « La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? », *Annales de la Recherche Urbaine*, 2019, n° 113, p. 15.

¹⁵³² C. Friel, « L'invention du centre-ville européen », *art cit*, p. 101.

¹⁵³³ AML 1533 WP 206, Rapport d'activité de l'association « Les Droits du Piéton », 25 avril 1981.

¹⁵³⁴ Arnaud Passalacqua et Maxime Huré, « Un changement de braquet dans l'action municipale des années 1970 ? », *Histoire urbaine*, 2015, n° 42, p. 123-141.

¹⁵³⁵ F. Héran, *Le retour de la bicyclette*, *op. cit.*, p. 103-104.

¹⁵³⁶ AGL 2085 WM 074, Rapport de l'ingénieur en chef du Service de Voirie de la Courly, 20 février 1975.

Cette réponse nettement défavorable à une demande ministérielle de « recenser les projets d'aménagement de sécurité et de confort réalisables à court terme » pour les vélos montre le désintérêt des pouvoirs publics lyonnais pour cette question. Il est justifié ici par un argument mobilisant un vocabulaire technique (les « caractéristiques insuffisantes des voiries ») qui apparaît vague, dans la mesure où aucune étude n'a été faite sur les possibilités d'intégration des pistes cyclables dans la voirie existante. Ce rejet du vélo dans la ville ancienne est palpable dans le premier plan d'aménagements explicitement définis comme « cyclables », initié par la Courly en 1978. Si la volonté politique locale semble autant présente que les financements étatiques (50 % du montant des études), les réalisations concrètes apparaissent timides, avec trois pistes cyclables aménagées dans des rues de communes périphériques pour desservir des collèges et la seule station de métro située hors du territoire de Lyon¹⁵³⁷. Cela renvoie à une représentation du cyclisme comme une pratique de loisir à réserver à un public jeune et sportif¹⁵³⁸, qui sert à justifier la mise à l'écart de ce mode du centre-ville par l'absence d'aménagement dédiés. Du point de vue des ingénieurs des services de voirie, l'usage du vélo est considéré au sein d'une catégorie « deux-roues » qui ne distingue pas les engins motorisés rapides (motos, mobylettes) de ceux qui ne le sont pas.

Cependant, cette catégorisation fonctionnelle ne correspond pas à la diversité des problèmes soulevés et des collectifs mobilisés. Les deux-roues motorisés posent ainsi surtout problème du point de vue des nuisances (bruit des moteurs) et de la sécurité des motocyclistes. Ils sont représentés à la CMC par le président du Motorcycle-Club de Lyon M. Daligand, par ailleurs membre de l'Automobile-Club du Rhône. Ce dernier, dans une étude de 1956, attribue les accidents des deux-roues à la négligence des conducteurs d'automobiles et propose des mesures de prévention par des campagnes de sensibilisation et de répression à destination des automobilistes sans évoquer l'aménagement des voies¹⁵³⁹. Les revendications des motocyclistes se rapprochent de celles des automobilistes représentés par l'ACR, comme l'aménagement d'emplacements de stationnements adaptés. Ces positions sont d'ailleurs exprimées dans la revue de l'ACR à travers la rubrique « La page du MCL »¹⁵⁴⁰, montrant les liens forts entre ces deux collectifs. *A contrario*, les collectifs de cyclistes apparaissent difficilement audibles au sein des instances de débat politique lyonnaises. La principale association de cyclistes visible dans les archives lyonnaises est Le Cyclotouriste, fondée dans les années 1930, qui se définit comme une « société pour le développement et la pratique du tourisme à bicyclette ». Cela contribue à maintenir le caractère marginal du vélo comme mode de déplacement urbain dans l'esprit des aménageurs, d'autant que son représentant à la Commission municipale de Circulation est peu actif. Ainsi, en 1961, le président du Cyclotouriste Paul Camerlo demande au maire de pouvoir siéger à la CMC et essuie un refus au motif que « la Fédération Française de Cyclotourisme [à laquelle cette association appartient] est déjà représentée par M. Morgenstern ». L'adjoint à la circulation Mercier ajoute en marge que cette personne siège depuis 15 ans et « ne vient presque jamais aux réunions de la commission »¹⁵⁴¹, ce que les procès-verbaux de la CMC confirment. La suite de la note manuscrite est d'ailleurs éclairante sur la crédibilité accordée par le président de la CMC aux revendications potentielles des

¹⁵³⁷ AGL 1973 WM 1, Plan de circulation de l'agglomération lyonnaise – Création de pistes cyclables, Notice descriptive, sd (1979).

¹⁵³⁸ P. Gaboriau, « Les trois âges du vélo en France », *art cit.*

¹⁵³⁹ ADR 2223 W 30, Étude du Dr Daligand sur les accidents de deux-roues, 6 juillet 1956, 6 p.

¹⁵⁴⁰ ADR PER 1900/7, « Le stationnement des deux-roues à Lyon », *Le Carnet de l'Automobile, revue de l'ACR*, octobre 1959, n°94, p. 23.

¹⁵⁴¹ AML 1070 WP 3, Réponse de l'adjoint à la circulation Mercier à la lettre du président du Cyclotouriste Paul Camerlo, 9 octobre 1961.

cyclistes : il associe cette absence à « peut-être la preuve que les problèmes soulevés par les deux-roues sans moteur [il souligne] n'ont qu'une .. faible importance ». Cette faible crédibilité accordée aux revendications pour le vélo expliquerait le refus de l'adjoint Mercier d'accueillir un représentant du Cyclotouriste en plus ou à la place de M. Morgenstern : il argumente auprès de Paul Camerlo en expliquant que « les usagers des véhicules à deux-roues » sont déjà représentés par le docteur Daligand, président du Motocycle-Club de Lyon (MCL)¹⁵⁴², ignorant les besoins spécifiques aux deux-roues non motorisés. Sa reconnaissance par les pouvoirs municipaux comme représentant légitime des usagers des deux-roues, associée à l'absence de prise en compte des particularités des cyclistes, explique aussi la difficulté des nouveaux collectifs liés au vélo à se faire entendre. Ainsi, l'Association Lyonnaise pour la Défense des Intérêts du Cyclisme, créée en 1961 par des commerçants du cycle pour « favoriser l'utilisation de la bicyclette pour quelque usage que ce soit » échoue à en porter les revendications auprès des pouvoirs publics, alors même qu'elle parvient à réunir les représentants de tous les collectifs cyclistes locaux et plusieurs élus locaux lors de sa quatrième assemblée générale en 1965¹⁵⁴³.

De cette catégorie englobante de « deux-roues » issue des méthodes de comptage de la circulation centrées sur l'automobile¹⁵⁴⁴ résulte un désintérêt pour des aménagements destinés à faciliter leur circulation : les opérations de bitumage des chaussées sont considérées par les ingénieurs des services de voirie comme suffisantes pour répondre aux attentes de ces usagers, dans les années 1950-1960¹⁵⁴⁵. La question de la place du vélo en ville est relancée au milieu des années 1970 avec des études sur les accidents de la circulation qui distinguent les deux-roues motorisés des vélos¹⁵⁴⁶. Cela conduit par la suite à l'apparition d'une nouvelle catégorie de « deux-roues légers » pour désigner les vélos, donnant lieu à des réflexions sur des aménagements adaptés à leurs usages au début des années 1980¹⁵⁴⁷. La faiblesse des revendications d'aménagements cyclables dans les archives consultées pourrait donc venir à la fois de la quasi absence de représentation dans les instances de débat public et d'une faible capacité d'écoute de la part des pouvoirs publics. Cela reste difficile à confirmer, en l'absence d'archives propres à ces collectifs cyclistes, mais expliquerait l'absence d'aménagements cyclables dans les rues de Lyon avant le début des années 1980, après des villes comme Strasbourg ou Grenoble, dans lesquelles les collectifs cyclistes semblent mieux implantés¹⁵⁴⁸.

L'exemple lyonnais montre donc l'importance de l'action des collectifs d'usagers dans l'inscription d'aménagements pour d'autres modes de transport que l'automobile à l'agenda politique. Elle s'opère cependant de manière sélective selon les modes qui font l'objet de mobilisations. À partir de la fin des années 1960, la multimodalité s'inscrit dans les plans d'aménagement et de circulation, à Lyon comme ailleurs, avec des incitations de l'État sous forme de subventions aux études dans le cadre du VI^e (1971-1975) puis VII^e Plan (1976-1980)¹⁵⁴⁹. Cependant, l'examen des travaux engagés et terminés dans les rues étudiées montre une persistance des logiques technicistes classiques des ingénieurs des services de voirie, avec des divisions entre services et entre modes qui maintiennent un cloisonnement de l'espace.

¹⁵⁴² AML 1070 WP 3, Réponse de l'adjoint à la circulation Mercier à la lettre du président du Cyclotouriste Paul Camerlo, 9 octobre 1961.

¹⁵⁴³ AML 1070 WP 3, P.V. de la quatrième assemblée générale de l'Association lyonnaise pour la Défense des Intérêts du Cyclisme, 12 décembre 1965.

¹⁵⁴⁴ L. Baldasseroni, « Dénombrer pour décider », *art cit.*

¹⁵⁴⁵ AML 963 WP 28, Rapport sur le revêtement bitumineux des voies pavées, SMV, 24 juillet 1952.

¹⁵⁴⁶ AML 1533 WP 206, Réunion préfectorale sur la campagne « Le troisième âge et la sécurité », 29 juin 1977.

¹⁵⁴⁷ AML 1795 W 2, « Recherche d'amélioration des déplacements des deux-roues légers en tissu dense, sur les voies comprenant un couloir bus », Agence d'Urbanisme de la Courly, avril 1981.

¹⁵⁴⁸ F. Héran, *Le retour de la bicyclette*, *op. cit.*, p. 104.

¹⁵⁴⁹ B. Faivre d'Arcier, *La Voirie urbaine*, *op. cit.*, p. 31-40.

Des aménagements marqués par les divisions entre modes, favorisant l'automobile

Le passage progressif à une politique de gestion des déplacements urbains plutôt que des transports recèle une promesse de transcendance des divisions entre les différents acteurs, dont les enjeux sont particulièrement importants en ce qui concerne les services techniques aménageurs. Pourtant, le cloisonnement des aménagements en fonction des modes de transport ne fait pas l'objet de modifications majeures avant la création d'une « Mission Déplacements urbains » inter-services à la communauté urbaine de Lyon en 1990¹⁵⁵⁰. D'autre part, la culture de la voirie reste largement ancrée dans le paradigme automobile, tant chez les ingénieurs des services techniques que parmi les élus. Cela les conduit à penser les autres modes en fonction de l'automobile et de la vitesse, qu'il faut favoriser et isoler des usagers vulnérables (les piétons). La dualité trottoir/chaussée associée à la séparation piéton/automobile perdure donc jusqu'aux années 1970, sans prendre en compte la croissance d'autres modes intermédiaires par leur vitesse et leur encombrement comme les « deux-roues », catégorie qui reste marginalisée dans le paysage des rues jusqu'aux années 1980.

Ainsi, les premiers aménagements des années 1960-1970 conçus pour faciliter la circulation d'autres modes que l'automobile relèvent de la même logique fonctionnaliste. Cela est visible pour les transports en commun, que les pouvoirs publics cherchent à écarter de la circulation automobile générale en raison de leur encombrement et de leur lenteur. Selon certains promoteurs du métro lyonnais, celui-ci aurait été encouragé par le maire Pradel avec l'idée de libérer de la place pour les automobiles en surface¹⁵⁵¹. Plus certainement, les aménagements réalisés pour les transports en commun dans les années 1970 montrent la volonté d'assigner aux véhicules les plus lents et encombrants des espaces déterminés pour favoriser la fluidité de la circulation automobile ordinaire¹⁵⁵².

Cela s'accompagne de marquages au sol pour délimiter les voies de circulation urbaines, selon une logique empruntée aux techniques routières promues par la Direction des Routes du ministère des Travaux publics et relayées par les SOPC. À Lyon, ces opérations commencent sur les grands axes et carrefours importants dès la fin des années 1950, puis se diffusent au cours des années 1970 à 1990. Dans un premier temps, il s'agit de séparer les voies dans les chaussées qui en comportent plus de deux et améliorer le repérage par l'automobiliste de la bonne direction à prendre aux carrefours. Par la suite, le marquage au sol sert aussi à délimiter les emplacements de stationnement sur voirie et à réserver des voies aux véhicules de transport en commun : les premiers « couloirs réservés » aux bus sont aménagés en 1969 puis étendus jusqu'à concerner 34 km de voies à Lyon en 1979¹⁵⁵³. Réclamés par la compagnie OTL, devenue TCL en 1967, et son autorité de tutelle le STCRL, ces aménagements s'inscrivent dans le cadre de deux « Plans de circulation » mis en place en 1973 et 1975. Encouragés par la circulaire n°71230 du 16 avril 1971, ces plans sont subventionnés par l'État pour améliorer la circulation générale¹⁵⁵⁴. Ces voies réservées s'inscrivent donc toujours dans le paradigme automobile, dans lequel l'autobus est inclus, aux côtés de dispositifs de régulation de la

¹⁵⁵⁰ Cédric Polère, *De la Courly au Grand Lyon : histoire d'une communauté urbaine*, Lyon, Lieux dits, 2014.

¹⁵⁵¹ H. Mazoyer, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », *art cit.*

¹⁵⁵² Arnaud Passalacqua, « Séparer ou périr : conception et pratique du couloir réservé à Paris (1960-1975) », *Mélanges de l'école française de Rome*, 2008, vol. 120, n° 1, p. 59-76.

¹⁵⁵³ AML 1795 W 2, Recherche d'amélioration des déplacements des deux-roues légers en tissu dense, sur les voies comprenant un couloir bus, Agence d'Urbanisme de la Courly, avril 1981, p. 17.

¹⁵⁵⁴ F. Héran, « Le reflux des rues à sens unique », *art cit.*, p. 91.

circulation comme de nouveaux sens uniques ou feux de signalisation coordonnés¹⁵⁵⁵. La plupart de ces couloirs sont réalisés à contre-sens dans des rues à sens unique, suivant le principe que ceux qui se déplacent « dans le sens de la circulation générale bénéficieront de l'accroissement de la fluidité de celle-ci »¹⁵⁵⁶. En parallèle, certains espaces dédiés aux transports en commun font l'objet d'efforts pour être distingués de la chaussée ordinaire. C'est le cas des arrêts, avec un pavage spécifique composé de pavés dits « Trief » à partir de 1964, qu'on peut voir sur l'image ci-dessous (Figure 69). Ces pavés autobloquants en béton préfabriqué ont l'avantage d'une pose rapide et d'une bonne résistance aux contraintes mécaniques imposées par les véhicules lourds que sont les trolleybus et autobus¹⁵⁵⁷.



Figure 69 : Le cours Gambetta, vers le pont de la Guillotière, v. 1976 (AML 1533 WP 172).

Ce type de pavage se retrouve aux arrêts de transports en commun sur la plupart des grands axes de circulation, dont, parmi les rues observées, le boulevard des États-Unis et la rue de la République. Les différences dans l'application de ce revêtement montrent une adaptation aux enjeux de chaque type de véhicule voire de chaque rue. Sur le boulevard des États-Unis, le pavage Trief est posé sur une vingtaine de mètres au niveau de chaque arrêt, correspondant à la longueur d'un autobus de taille standard, alors que le cours Gambetta représenté ici Figure 69 comporte des arrêts beaucoup plus longs adaptés aux trolleybus et autobus articulés qui y circulent. Sur la rue de la République, la chaussée entière est revêtue de pavés Trief dans sa moitié Nord, de la place des Cordeliers à la place de la Comédie, dans le cadre de sa piétonnisation partielle entre 1975 et 1977. Dans ce cas, il s'agit probablement de matérialiser aux yeux de tous les usagers la différence entre cet espace réservé aux transports en commun et le bitume ordinaire, en l'absence de dispositif matériel pour empêcher l'accès à cette portion de rue particulière. Cela renvoie aussi à la volonté, constante de la part des pouvoirs publics lyonnais, de faire de cette rue vitrine de la ville un territoire aux aménagements particulièrement

¹⁵⁵⁵ Bruno Faivre d'Arcier, Jean-Marc Offner et Alain Bieber, *Les Plans de circulation : évolution d'une procédure technique*, Arcueil, I.R.T., 1979.

¹⁵⁵⁶ AML 1533 WP 181, Dossier de demande de subvention pour le Plan de Circulation, 24 avril 1972.

¹⁵⁵⁷ Jean-Pierre Gyéjacquot, *Conception, réalisation et entretien de la voirie : chaussées, trottoirs, carrefours, signalisation*, Antony, Le Moniteur, 2015, p. 108-109.

soignés qui renvoient une image de modernité, à laquelle le pavage Trief peut participer dans les années 1960-1970. Ce système de pavé n'est pourtant pas adopté pour les couloirs réservés aux transports en commun qui sont aménagés au cours des années 1970. Cela peut être dû à son vieillissement rapide, déjà visible sur l'image ci-dessus, mais aussi à la volonté des élus et techniciens d'un investissement minimal sur ces dispositifs. Ainsi, une note adressée au service d'inspection des réseaux de transports en commun du Ministère de l'Équipement sur les couloirs réservés aux transports en commun, appelés « couloirs de circulation » en 1973, relève que ces espaces « sont respectés aussi bien par les voitures en circulation qu'en stationnement » alors qu'« aucune délimitation physique des couloirs n'a été prévue »¹⁵⁵⁸. Les dispositifs aménagés pour les transports en commun de surface se rapprochent donc de ceux de l'automobile. Ce phénomène est renforcé par le fait que les modes « hybrides » comme les trolleybus sont en déclin au cours des années 1970 : à Lyon, ils passent de deux tiers des véhicules de transports en commun en 1955 à moins d'un tiers en 1971 avec l'idée d'une disparition totale vers le milieu des années 1970 chez les dirigeants de la compagnie TCL¹⁵⁵⁹. Les infrastructures particulières au trolleybus comme la ligne aérienne visible sur la Figure 69 sont donc peu utilisées et destinées au démantèlement au cours des années 1970, renforçant l'impression d'un paysage viaire binaire. Cela montre un apogée de l'intégration des transports en commun dans le paradigme automobile, par le remplacement des référentiels ferroviaires, nés avec le tramway, par des référentiels routiers pour les transports en commun de surface, dans l'esprit des exploitants¹⁵⁶⁰.

Par contre, les aménagements pour les modes de transport non motorisés sont pensés et réalisés en opposition avec l'automobile, ce qui conduit à des dispositifs qui les cloisonnent en théorie mais n'empêchent pas la coexistence des usages en pratique. Ainsi, les rues piétonnes aménagées dans les années 1970 n'intègrent aucun autre mode de transport, au nom de l'impératif d'exclusion de la circulation. Elles ne sont pas envisagées et ne contiennent aucune disposition réglementaire pour la circulation des vélos et autres deux-roues, qui y circulent de manière informelle. Cette question n'est jamais posée lors des réflexions sur la piétonnisation et ne semble pas poser problème par la suite. Lors de la première évaluation des rues piétonnes de l'hypercentre (rues de la République et Victor-Hugo) faite en 1983 par un groupe de travail dédié, c'est le « stationnement anarchique » des automobiles qui est décrit comme la principale nuisance par tous les participants, dont aucun ne mentionne l'usage cycliste (voir Annexe 28)¹⁵⁶¹. Cette situation des modes non motorisés aux marges de la légalité faute d'aménagements spécifiques est aussi décrite en ce qui concerne les couloirs réservés aux bus, dans le rapport de l'agence d'urbanisme de la Courly sur les déplacements des « deux-roues légers » : « sur les voies réservées aux bus [...] la présence des cyclistes est effective mais illégale ». Cela conduit les auteurs à proposer d'aménager une « bande cyclable » (c'est-à-dire un marquage au sol) entre le trottoir et le couloir réservé aux autobus. Ils soulignent également que « cette étude a été présentée plusieurs fois aux responsables de la circulation à Lyon (techniciens et élus) » mais que ces aménagements « n'apparaissent pas prioritaires » à leurs yeux¹⁵⁶². Ce type d'aménagement n'est jamais réalisé à Lyon, des pistes cyclables distinctes de la chaussée ou un marquage autorisant la circulation dans les couloirs de bus sont privilégiés par la suite.

¹⁵⁵⁸ AN 1985094/14, Note sur les couloirs de circulation à Lyon, sd (fin 1973).

¹⁵⁵⁹ J. Arrivet, *Lyon, du tram au tram*, op. cit., p. 81.

¹⁵⁶⁰ A. Passalacqua, *La bataille de la route*, op. cit., p. 30-31.

¹⁵⁶¹ AML 72 II 4, Compte-rendu de la réunion du groupe de travail Zone piétons, 20 décembre 1983.

¹⁵⁶² AML 1795 W 2, « Recherche d'amélioration des déplacements des deux-roues légers en tissu dense, sur les voies comprenant un couloir bus », Agence d'Urbanisme de la Courly, avril 1981, p. 16.

Ces conceptions fonctionnalistes de la rue partagées par la plupart aménageurs tendent à se renforcer à partir du milieu des années 1970, sous l'effet d'un contexte de préoccupations renouvelées pour la sécurité routière et pour l'environnement qui motive une volonté des pouvoirs publics d'exclure formellement l'automobile des voies piétonnisées. Ainsi, rue de la République, le revêtement de la partie Nord réservée aux piétons et aux transports en commun est intégralement remplacé lors de son réaménagement décidé en 1990, avec une bordure de séparation en pierre entre la voie charretière perpendiculaire et ces voies réservées. Les pavés Trief sont remplacés par du bitume ordinaire pour la chaussée, probablement pour une question de durabilité du matériau. Les trottoirs sont rehaussés par rapport à la chaussée et recouverts de dalles de granit, marquant une différence plus importante entre le domaine des piétons et celui des transports en commun ainsi que des automobiles qui traversent (les rues perpendiculaires n'étant pas piétonnes)¹⁵⁶³. De même, aux entrées des rues piétonnes sont installées des bornes électroniques rétractables en 1986, pour en réserver l'entrée aux résidents munis d'un badge. Cette fermeture matérielle des accès aux voies piétonnes fait suite aux nombreuses plaintes au sujet de la circulation et du stationnement automobiles dans ces rues, que la police n'a pu réprimer que lors d'opérations « coup de poing », faute d'effectifs suffisants pour en assurer une surveillance permanente. Ces dispositifs sont généralisés à toutes les rues piétonnes lyonnaises, tant dans le Vieux-Lyon qu'en Presqu'île, pour « mettre fin à toutes les nuisances automobiles » dans ces espaces¹⁵⁶⁴. Ainsi, ce deuxième temps d'aménagement de ces voies piétonnes semble montrer un cloisonnement renforcé des usages circulatoires, justifié par l'exclusion de l'automobile.

Cette culture de la circulation calquée sur la circulation automobile s'observe également dans les aménagements pour d'autres modes, notamment les deux-roues non motorisés. La place du vélo dans les rues de la ville ancienne pose problème, dans le cadre de la vision binaire chaussée/trottoir qui est celle des aménageurs lyonnais avant le milieu des années 1970. Le vélo devient de plus en plus difficile à inscrire dans cet espace pour des raisons de sécurité : exclu des trottoirs pour la sécurité des piétons dans les années 1950¹⁵⁶⁵, sa circulation sur la chaussée est compliquée par le différentiel de vitesse croissant avec les automobiles. Cette question n'est prise en compte par les pouvoirs publics qu'à partir de la fin des années 1970, avec des clés de lecture empruntées à l'automobile.

¹⁵⁶³ AML 1531 WP 1, Rapport sur le Plan Presqu'île, Service de Voirie de la Courly, 25 mars 1993.

¹⁵⁶⁴ Archives de l'UCIL, Dossier « Piétons – Circulation », Lettre de l'adjoint à la circulation Serge Guinchard au maire Francisque Collomb, 20 mars 1986.

¹⁵⁶⁵ AML 969 WP 119, Rapport de l'ingénieur du SMV au maire sur la suppression de la piste cyclable sur le trottoir de l'avenue Berthelot, 10 juillet 1954.



Figure 70 : Projet de piste cyclable à double sens sur le boulevard des États-Unis, avril 1981 (AML 1795 W 2)

Ainsi, sur cette étude de l'Agence d'urbanisme pour l'aménagement de pistes cyclables à Lyon, l'hypothèse privilégiée est celle de l'aménagement du terre-plein central, alors inoccupé, au détriment de bandes aménagées de chaque côté qui « diminueraient la chaussée réservée aux automobilistes ». Cela est présenté comme un problème, dont la mesure pourrait être déterminée par « un comptage du nombre de véhicules empruntant cet axe ». Le principal inconvénient décrit par les auteurs du rapport pour l'aménagement sur le terre-plein réside dans la présence de poteaux au centre, susceptible de gêner la circulation des vélos. Les aménagements à prévoir porteraient sur la réfection du revêtement et le réaménagement du rond-point au carrefour du boulevard avec l'avenue Berthelot, à l'entrée Est du boulevard¹⁵⁶⁶. Les aménageurs n'envisagent donc pas les questions d'accessibilité à cette piste cyclable sur cette voie à grande circulation, de cohabitation avec les piétons (comme on le voit sur la Figure 70, de larges trottoirs persistent) ni les problèmes potentiels de sécurité à chaque carrefour, dont plusieurs sont reconnus comme particulièrement dangereux¹⁵⁶⁷. Dans ce projet non réalisé, ils semblent envisager ces aménagements réservés aux vélos comme une voie de circulation ordinaire, sans prendre en compte les spécificités de ce mode.

La multimodalité apparaît donc de manière progressive dans les aménagements des rues entre les années 1960 et 1990, sous la forme d'aménagements qui visent à accroître les cloisonnements de l'espace viaire. Cela peut s'expliquer par le rôle important des collectifs d'usagers dans l'inscription de modes autres que l'automobile à l'agenda politique des aménageurs, dans la mesure où ils manifestent une volonté d'écarter les circulations motorisées. La circulation automobile reste un modèle dans les conceptions des aménageurs, qui tendent à appliquer les mêmes indicateurs et les mêmes logiques d'aménagement à des dispositifs pour d'autres modes. Ces clés de lecture fondées sur la circulation rapide peuvent aussi constituer un handicap pour penser la question du stationnement, enjeu majeur de circulation pour lequel les hésitations politiques marquent la situation lyonnaise.

¹⁵⁶⁶ AML 1795 W 2, « Recherche d'amélioration des déplacements des deux-roues légers en tissu dense, sur les voies comprenant un couloir bus », Agence d'Urbanisme de la Courly, avril 1981

¹⁵⁶⁷ AGL 1989 WM 001, Recensement des « points noirs » par le Service de Voirie de la Courly en 1977.

2.2. La rue, paysage du mouvement : un stationnement à exclure de la voirie

L'évolution des préoccupations des aménageurs concernant le stationnement sur voirie est révélatrice des inflexions de l'aménagement des rues : cette question connaît un traitement centré sur les déplacements dans les années 1950-1960 (avec des réflexions sur la durée du stationnement), avant de devenir une question d'espaces publics dans les décennies suivantes. Face aux problèmes de stationnement, toutes les municipalités des grandes villes occidentales tentent de remédier au manque de places, systématiquement associé à la croissance des encombrements dans les centres-villes¹⁵⁶⁸, et ce depuis les années 1920. La municipalité lyonnaise choisit d'engager de grands travaux d'aménagement, avec la construction de parcs de stationnement hors voirie dans le centre-ville puis dans les quartiers périphériques entre les années 1960 et 1990. Cette politique s'opère en parallèle d'une réglementation toujours conflictuelle face aux automobilistes et aux riverains de plus en plus motorisés.

La question du stationnement sur voirie reste donc sensible, d'où la volonté du maire Pradel de privilégier l'aménagement de parcs hors voirie à l'installation de parcmètres, que Lyon n'adopte que tardivement en 1974¹⁵⁶⁹. Par la suite, la conflictualité sur cette question se réduit considérablement car les politiques de stationnement sont intégrées dans les années 1980-1990 à des aménagements défendant la « qualité de la vie » par le réaménagement d'espaces publics et des politiques de déplacements qui prônent l'intermodalité.

Le stationnement sur voirie : une question sous tension dans les années 1950-1960

Le stationnement sur voirie apparaît comme une question importante pour les élus et techniciens des villes dans les années 1950, mais les aménagements restent timides avant les années 1970 en raison de la conflictualité de cette question et de l'idée ancrée chez les élus que ce problème pourrait se résoudre par une réglementation adéquate. L'aménagement de parcs de stationnement hors voirie est jugé trop coûteux pour les budgets municipaux, d'autant que le paiement du stationnement n'est pas une habitude pour les usagers, ce qui menace la rentabilité de ce type d'ouvrages¹⁵⁷⁰. L'action réglementaire de la municipalité et les aménagements légers d'espaces de stationnement, faits pour tenter d'optimiser les espaces dédiés dans la rue, n'en règlent pas les problèmes et semblent au contraire relancer les contestations de l'action publique, dans les années 1950-1960.

Tout d'abord, la question du stationnement sur voirie fait l'objet de nombreuses études dans les années 1950, tant à Lyon que dans d'autres villes. La question est par exemple placée comme premier point (sur quatre) lors de la première journée d'études des Commissions municipales de Circulation, organisée à Lyon en mars 1955¹⁵⁷¹. À Lyon, elle devient particulièrement épineuse après « l'affaire Dreyfus », titre donné, non sans humour, par la presse locale en référence au plaignant, Jean Dreyfus. Ce contribuable qui conteste le système

¹⁵⁶⁸ S. Gardon, « Modéliser la ville ? », *art cit.*

¹⁵⁶⁹ L. Baldasseroni, « "Rues-garages" et parkings souterrains : la gestion du stationnement à Lyon au XX^e siècle », *art cit.*, p. 99.

¹⁵⁷⁰ Henri Vaté, *L'arrêt et le stationnement des véhicules en milieu urbain*, Thèse de doctorat d'Économie des transports, Lyon, Université Lumière - Lyon II, 1977.

¹⁵⁷¹ AML 1068 WP 64, Compte-rendu de la Journée d'études des CMC à Lyon, 21-22 mars 1955.

d'emplacements de stationnement réservé aux abonnés, en place depuis 1926 et se voit donner raison par l'arrêté du Conseil d'État du 15 mars 1956¹⁵⁷². Cela oblige la municipalité à renoncer à ce système et à trouver d'autres solutions pour gérer le stationnement.

À Lyon comme dans d'autres grandes villes françaises, les réflexions sur le stationnement relèvent d'une tension entre la volonté de favoriser l'attractivité économique et commerciale du centre-ville et celle d'éviter les encombrements¹⁵⁷³. Cela conduit à des réflexions nouvelles sur une différenciation des types de stationnement, dès la fin des années 1950 : le stationnement long (des « voitures-ventouses », expression employée par les techniciens municipaux) et le stationnement dit « sauvage » (sur des emplacements non autorisés) sont désignés comme problématiques donc à décourager, contrairement au stationnement temporaire des touristes et clients des commerçants¹⁵⁷⁴. Ces orientations politiques entraînent la mise en œuvre de plusieurs études sur le stationnement dans les quartiers centraux qui préconisent une politique qui combine dispositions réglementaires et aménagements. Ainsi, une étude du Comité d'Aménagement et de Développement économique de la Région lyonnaise (CADERL) effectuée en février-mars 1958 montre que les 7 000 emplacements disponibles sur toute la Presqu'île se révèlent insuffisants : chaque emplacement dans la zone centrale Bellecour-Terreaux reste occupé 68 % du temps en moyenne et 100 % entre 15 h 30 et 17 h 30.

Le rapport conclut sur une recommandation d'aménagement de parkings hors voirie, en silo ou en souterrain¹⁵⁷⁵, mais la municipalité choisit d'optimiser les infrastructures existantes plutôt que d'en créer de nouvelles. Du point de vue budgétaire, les crédits consacrés à la voirie sont alors en grande partie mobilisés pour l'aménagement de grands axes de circulation et les parcs de stationnement hors voirie ne sont pas considérés comme rentables avant les années 1970¹⁵⁷⁶. Par ailleurs, des emplacements supplémentaires sont dégagés lors de l'aménagement d'axes importants pour la circulation routière et de l'élargissement de nombreuses rues : par exemple, 400 places sont aménagées sur le terre-plein central de l'axe Nord-Sud sur les quais du Rhône inauguré en 1958, le rescindement des trottoirs de l'avenue de Saxe en 1956 permet d'aménager un stationnement en talon entre les arbres qui fait gagner une centaine de places¹⁵⁷⁷. Enfin, les places centrales de la ville sont réaménagées pour faire plus de place au stationnement automobile : c'est le cas de la plupart des places des quartiers centraux (comme toutes celles qui bordent la rue de la République, la rue Bugeaud et la rue Saint-Jean, parmi nos cas). Même la place Bellecour, dont le sol justifie de faire partie des sites classés depuis 1941, accueille 280 véhicules dans sa partie Ouest à partir de 1957, sans autre aménagement que des barrières de délimitation et un revêtement bitumé du sol¹⁵⁷⁸.

En parallèle de ces aménagements, la municipalité veut favoriser une rotation plus rapide des véhicules dans l'hypercentre avec l'instauration d'une « zone bleue » le 12 juillet 1959, moins de deux ans après celle de Paris, avec un stationnement limité à 1 h 30 en journée et des contrôles de police renforcés¹⁵⁷⁹. Cette mesure se retrouve dans la plupart des grandes villes à la même époque, preuve des tensions locales importantes sur les mobilités : 12 villes françaises en ont une en 1960, dont Marseille et Bordeaux¹⁵⁸⁰. La « zone bleue » est souhaitée par les commerçants du centre-ville, qui se plaignent des difficultés d'accès à leurs magasins en raison

¹⁵⁷² AML 1166 WP 1, Lettre de l'adjoint Fauconnet à M^e Lévy, avocat de M. Dreyfus, 28 mars 1956.

¹⁵⁷³ S. Gardon, « Modéliser la ville ? », art cit, p. 51.

¹⁵⁷⁴ AML 1065 WP 2, P.V. de la Sous-commission « Presqu'île » de la CMC, 13 mai 1959.

¹⁵⁷⁵ AML 1068 WP 44, Étude du CADERL, février-mars 1958.

¹⁵⁷⁶ AML 1068 WP 46, Note du directeur du service de la circulation Matthey au maire, 29 septembre 1969.

¹⁵⁷⁷ AML 1166 WP 2, Lettre de l'adjoint à la circulation au maire de Caluire, 3 août 1956.

¹⁵⁷⁸ ADR 541W63, P.V. de la Commission départementale des Sites, 16 octobre 1957.

¹⁵⁷⁹ Gardon, S., *art.cit.*, p. 52-53.

¹⁵⁸⁰ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine, op. cit.*, p. 431-432.

du manque de places de stationnement¹⁵⁸¹. En revanche, le consensus est loin d'être établi à la CMC, dont la sous-commission « Presqu'île » approuve l'essai d'une « zone bleue » dans sa séance du 13 mai 1959. L'approbation par 8 voix contre 6 et 2 abstentions ainsi que la vingtaine de pages de discussions retranscrites ensuite montrent le caractère controversé de cette mesure. Les débats portent notamment sur l'étendue du territoire concerné : le problème principal de stationnement est situé dans la Presqu'île mais plusieurs élus font remarquer que l'instauration de cette zone pourrait amener un déplacement des « voitures-ventouses » à ses frontières extérieures. La décision d'appliquer ce principe à une zone réduite (des places Bellecour à Terreaux et de la rue de Brest à celle de la République, soit une dizaine de rues) montre la volonté de compromis des élus municipaux, qui précisent qu'il ne s'agit que d'un essai qui peut être réversible. Fonctionnant par l'apposition d'un disque par l'automobiliste sur son pare-brise, cette mesure est peu coûteuse en infrastructures, hormis les panneaux de signalisation nécessaires à la délimitation de la zone¹⁵⁸². Elle semble acceptée par les usagers, en particulier les commerçants, ce qui conduit la municipalité à en décider une extension pour englober la plus grande partie de la Presqu'île en 1962 (du sud de la place Bellecour au boulevard de la Croix-Rousse inclus et sur toute la largeur, quais compris). Plusieurs comités de commerçants de rues entourant la zone bleue demandent son extension, notamment sur la rive gauche du Rhône, ce qui est refusé au motif d'une insuffisance des effectifs de police pour en assurer l'application¹⁵⁸³ : il faut attendre les années 1970 pour voir apparaître les premiers agents contractuels dédiés à la surveillance du stationnement payant sur voirie¹⁵⁸⁴.

À partir du milieu des années 1960, l'action publique de la municipalité en matière de stationnement est de plus en plus remise en question par les usagers, alors que les débats dépassent la question de la durée pour aller vers un problème de légitimité de certains stationnements par rapport à d'autres. Cela s'opère sous l'effet de l'accroissement de la circulation automobile et de la conflictualité autour du stationnement, avec des initiatives municipales qui échouent face aux protestations. C'est le cas de l'instauration d'une « zone orange » pour le Vieux-Lyon, dont le principe est simple à faire respecter pour les autorités, mais complique les pratiques des automobilistes : il s'agit d'interdire le stationnement dans le Vieux-Lyon entre 11 h et 12 h, tous les jours du lundi au samedi. Le but est d'éradiquer les « voitures-ventouses », qui restent longtemps à la même place sans bouger et sont considérées comme illégitimes car inutilisées. Cette interdiction totale du stationnement pendant une heure force les usagers à déplacer leur véhicule, laissant le champ libre aux autorités pour verbaliser ou mettre en fourrière les voitures restantes. Elle est justifiée par les élus comme l'adjoint à la police Rochat par une volonté de faire une sélection parmi les différents types de stationnement. Il faudrait ainsi encourager le stationnement des usagers dits « normaux » (ici les touristes, les clients des commerçants et des entreprises) et des usagers dits « abusifs » qui occuperaient indûment des places dans ce quartier aux espaces de stationnement très rares. Sont ainsi désignées trois catégories d'usagers à décourager : les riverains qui n'utilisent pas leur voiture tous les jours et n'ont pas de garage, les habitants des banlieues qui vont travailler au centre-ville en voiture et le personnel des entreprises pour lequel la voiture n'est pas un outil de travail. Selon l'adjoint Rochat, ce dispositif radical aurait aussi pour avantage de mobiliser des effectifs de police limités et de faciliter l'entretien mécanique de la voirie¹⁵⁸⁵.

¹⁵⁸¹ AML 1065 WP 2, Lettre de l'Union des Commerçants de la rue de la République au maire, 22 novembre 1958.

¹⁵⁸² AML 1065 WP 2, P.V. de la Sous-commission « Presqu'île » de la CMC, 13 mai 1959.

¹⁵⁸³ AML 1065 WP 2, Lettre du Comité des Commerçants du cours Gambetta au maire, 11 septembre 1962.

¹⁵⁸⁴ Marie Couvrat Desvergnès, Thierry Du Crest, *Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie : quelle acceptabilité pour les mesures de tarification ?*, Lyon, CERTU, 2000, p. 20-21.

¹⁵⁸⁵ AML 1065 WP 4, Lettre de l'adjoint Rochat à M. Bethenod, habitant de la rue Saint-Jean, 31 janvier 1964.

La mise en place de cette zone montre la prudence dont fait preuve la municipalité face à ce système inédit : appliquée seulement à titre d'essai sur le quai de la rive droite de la Saône et les rues du Vieux-Lyon, la « zone orange » est présentée dans la presse comme une démarche expérimentale susceptible d'évoluer. Lancée le 17 février 1964, elle déclenche dès les premiers jours un tollé. Les courriers d'usagers mécontents affluent au service de la voirie et dans les rédactions des quotidiens locaux, si bien que le maire Louis Pradel réaffirme dès le 19 février que ce n'est qu'un essai qui peut être arrêté et invite « tous les intéressés, habitants ou non de la zone orange » à donner leur avis par écrit à la municipalité, parlant de « référendum »¹⁵⁸⁶. En l'absence d'autorisation d'utiliser les listes électorales hors de scrutins organisés par l'État, il s'agit en fait d'une campagne de recueil des avis au moyen d'un questionnaire distribué aux riverains, commerçants et automobilistes garés dans le Vieux-Lyon, comme illustré ci-dessous :

Qualité : *commerçant Charcutier*

êtes-vous { ~~pour la zone orange~~
contre la zone orange

Raisons : *Il est impossible de trouver un garage dans le quartier St-Jean, je me vois de ma voiture pour les besoins de mon commerce deux fois par jour*

avez-vous une voiture ? *Oui*

Avez-vous un garage pour garer celle-ci ? *Malheureusement non*

Que préconisez-vous ? *la construction d'un parking ou de garages payants.*
à ce moment là d'accord pour la zone Orange

Figure 71 : Réponse au questionnaire sur la zone orange, février 1964 (AML 1065 WP 4)

Aucun dénombrement des réponses n'a été effectué par la municipalité, mais la majorité des fiches-réponses et lettres conservées dans les archives de la CMC s'inscrit contre ce dispositif. Comme la réponse de ce commerçant (Figure 71), beaucoup d'oppositions sont accompagnées de demandes d'aménagement de parkings hors voirie pour pallier ce problème. Dans ce quartier ancien, les garages sont très rares et le projet d'un nouveau pont devant relier le quartier Saint-Jean à la Presqu'île bloque le projet d'aménagement d'un parking de 800 places par l'élargissement du quai de la rive gauche de la Saône. De même, le commerçant interrogé justifie son usage de l'automobile, ce qui montre que cette question de la légitimité des types de stationnement se pose aussi chez les usagers. Ces efforts de consultation municipale ne suffisent pas à calmer les automobilistes du Vieux-Lyon mécontents, qui organisent une manifestation le 28 février 1964 dans le centre-ville, avec l'intention de provoquer des encombrements place des Terreaux pour protester contre la « zone orange ». Le commissaire de police dénombre une quarantaine de véhicules, qui ont dû être « dispersés » par

¹⁵⁸⁶ AML 1065 WP 4, Communiqué de presse du maire, 19 février 1964.

le service d'ordre et ont été verbalisés pour « usage intempestif de l'avertisseur »¹⁵⁸⁷. Cela conduit le maire à renoncer à cet essai dès le début du mois de mars 1964.

Ces oppositions semblent conduire la municipalité Pradel à une certaine prudence en matière de réglementation et d'infrastructures de stationnement. Ainsi, la question du stationnement payant sur voirie reste en suspens jusqu'au début des années 1970 par la volonté du maire, alors que plusieurs solutions sont proposées par des collectifs extérieurs à la municipalité. Ainsi, fin 1966, l'adjoint à la circulation Jean Marque fait part au maire de la création en cours d'un comité unissant les commerçants des rues de la Presqu'île qui dit réfléchir à « la création de parkings périphériques desservis par minibus gratuits » qu'il « s'engagerait éventuellement à financer ou exploiter » et, dans l'immédiat, demande « la mise en place d'emplacements avec compteurs de stationnement ». Marque insiste sur l'unanimité de l'approbation de cette proposition au dernier Secrétariat permanent de la CMC et du soutien du délégué de l'ACR. Il argumente ensuite, sur quatre pages, en donnant des précisions sur ce projet (lieux, durée, tarifs) et en mobilisant l'exemple de Londres. L'enthousiasme de l'adjoint ne semble pas partagé par le maire, dans la mesure où les horodateurs n'apparaissent à Lyon qu'une décennie plus tard. L'étude est accompagnée d'une note laconique, probablement de la main du maire Pradel : « pas urgent – Attendre »¹⁵⁸⁸. Cela montre que la question du stationnement dépasse les enjeux financiers ou les débats à la CMC mais s'inscrit comme un marqueur de l'action de Louis Pradel. Ce dernier, de même que Pompidou pour l'aménagement de Paris¹⁵⁸⁹, fait alors figure de maire favorable à l'automobile, alors que ces conceptions s'avèrent plus nuancées. La frilosité du maire sur les parcmètres s'explique surtout par des questions de rentabilité et d'acceptabilité sociale : les réflexions municipales sur une exploitation payante des parcs de stationnement (vocabulaire qui comprend alors aussi les emplacements sur les places publiques) sont menées « en excluant a priori la formule du parcmètre », comme le directeur du service de la circulation M. Matthey l'affirme en 1969. Rend compte au maire des réflexions du groupe de travail constitué sur la question, il explique le choix d'un « appareil horodateur délivrant automatiquement des tickets de contrôle » qui permettrait de desservir une cinquantaine d'emplacements¹⁵⁹⁰, alors qu'un parcmètre ne sert qu'à un ou deux emplacements. Cela relève d'une volonté du maire d'éviter un encombrement des trottoirs avec du mobilier urbain supplémentaire et un investissement lourd pour la ville, dans un contexte d'incertitude quant à la rentabilité de ce système.

Les premiers dispositifs de maîtrise du stationnement, encore limités en termes d'investissements matériels, ne suppriment donc pas la conflictualité autour des questions de stationnement, voire créent de nouveaux conflits. Par ailleurs, ces mesures destinées à augmenter le nombre de places disponibles ne parviennent pas à faire face au nombre toujours croissant d'automobiles dans la ville, ce qui cristallise les diverses oppositions et conduit la municipalité à penser davantage cette question en amont de sa politique d'urbanisme.

¹⁵⁸⁷ AML 1065 WP 4, Note du Commissaire central de Lyon, 28 février 1964.

¹⁵⁸⁸ AML 1068 WP 46, Étude préalable sur l'instauration éventuelle d'emplacements avec des compteurs de stationnement transmise au maire par l'adjoint à la circulation Jean Marque, 12 décembre 1966.

¹⁵⁸⁹ M. Flonneau, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *art. cit.*

¹⁵⁹⁰ AML 1068 WP 46, Note du directeur du service de la circulation Matthey au maire, 29 septembre 1969.

Entre parcs et parcmètres : le stationnement à intégrer dans la rue, années 1970-1990

Face à la contestation et au peu d'efficacité des réglementations destinées à optimiser l'usage de la voirie pour le stationnement, la municipalité Pradel met en œuvre une ambitieuse politique de construction de parcs de stationnement hors voirie. En parallèle, plusieurs centaines de places de stationnement sur voirie sont supprimées dans le centre-ville, dans le cadre du premier Plan de circulation de 1971¹⁵⁹¹. Le stationnement passe progressivement d'une question de circulation à une question d'environnement urbain dans les discours des aménageurs, accompagnant les mutations des esprits sur l'automobile en général¹⁵⁹².

La fin des années 1960 voit se concrétiser l'ambition lyonnaise de construction d'un réseau de parcs de stationnement payant hors voirie, envisagée depuis les années 1930. Celle-ci s'articule avec la mise en place progressive du stationnement payant sur des emplacements liés à la voirie (sur des places publiques ou des quais), dont l'exploitation est confiée dans un premier temps à la société privée S. A. Laurent, entre 1959 et 1970. Il faut attendre les retours d'expérience positifs du premier parking souterrain lyonnais, aménagé sous la place Bellecour par la société Laurent et inauguré en 1967, pour que les pouvoirs publics se lancent dans les parkings hors voirie. Cette expérience a servi de mise à l'essai de cette solution, dont Pradel doutait de la rentabilité. Une fois cette dernière établie, la municipalité crée en 1969 une société d'économie mixte, Lyon Parc Auto, pour exploiter ces nouveaux parcs, ainsi que les emplacements sur voirie des rues du centre, soumis au stationnement payant à partir de 1970. Cela est bien accueilli par les commerçants, qui attribuent le ralentissement de leur chiffre d'affaires au cours des années 1960 au « défaut de parking » et à la concurrence des centres commerciaux en périphérie, plus accessibles en voiture¹⁵⁹³. Le maire justifie aussi la création de ces parcs par la fluidité de la circulation, en affirmant devant son conseil en 1963 : « Ne croyez pas que nous créerons des encombrements ; au contraire, nous libérerons les chaussées »¹⁵⁹⁴. Par ailleurs, au début des années 1970, la mise en œuvre de lourds travaux de percée du métro dans plusieurs artères du centre et l'ouverture prochaine du centre commercial de la Part-Dieu renforcent la menace de dévitalisation commerciale du centre-ville et alimentent les revendications des commerçants du centre.

Le principe du stationnement payant sur voirie est donc envisagé dès le début des années 1960, avec des études municipales qui recensent le nombre de places disponibles, se renseignent sur les pratiques dans d'autres villes et sur les aspects juridiques et financiers des compteurs de stationnement ou parcmètres. Les aspects légaux des redevances sur les « compteurs de stationnement » sont vérifiés auprès d'un avocat dès 1962¹⁵⁹⁵. Une étude de l'ingénieur principal du SMV sur les « parcs à voitures » en fonction en 1962 dénombre 4 645 véhicules pouvant être garés, ces « parcs » incluant les places publiques et le stationnement en talon ou en long sur les trottoirs de grands axes récemment élargis (comme la rue Duquesne ou la montée de Choulans)¹⁵⁹⁶. L'utilisation du terme de « parc » pour qualifier des emplacements pourtant situés sur la voirie montre la volonté municipale de recenser les places qui peuvent donner lieu à une exploitation payante, les enjeux financiers primant sur l'amélioration de la circulation. La

¹⁵⁹¹ AML 1533 WP 181, Lettre du chef de la 2^e Division (Circulation) au maire, 25 octobre 1971.

¹⁵⁹² M. Flonneau, *Automobile, op. cit.*, p. 50-52.

¹⁵⁹³ AML 1065 WP 14, Lettre de l'Union des Commerçants de la Rue de la République au maire, 1^{er} mars 1965.

¹⁵⁹⁴ AML, P.V. du Conseil municipal du 22 juillet 1963.

¹⁵⁹⁵ AML 1068 WP 46, Note au maire de l'avocat M^e Jacques Tabey, 13 mars 1962.

¹⁵⁹⁶ AML 1068 WP 46, Rapport de l'ingénieur principal du SMV de Lyon, 2 avril 1962.

comparaison des emplacements cités avec ceux qui sont effectivement devenus payants en 1979 (voir plus loin Figure 72) est éclairante, puisque tous s'y retrouvent. Le rapport est assorti d'une note donnant une « estimation » du nombre d'emplacements disponibles sur la chaussée au droit des trottoirs, que l'ingénieur Frère du SOPC du Rhône évalue à 52 000 pour Lyon. Ce chiffre n'est semble-t-il donné qu'à titre indicatif, n'étant jamais réutilisé par la suite. Le stationnement payant sur voirie est finalement instauré à partir du 1^{er} octobre 1970 sur 400 emplacements situés sur des places du centre-ville, à titre d'essai. On retrouve ici la prudence municipale sur ce point déjà débattu depuis une dizaine d'années. Cependant, l'extension du nombre de places payantes sur voirie s'avère très rapide, puisqu'elle passe à 455 emplacements dès avril 1971 et s'étend pour atteindre 6 000 places payantes sur voirie en 1979 (voir Figure 72 ci-dessous).

Pour éviter l'installation de parcmètres selon la volonté du maire, la municipalité fait le choix d'infrastructures légères : les emplacements sont matérialisés au sol par des lignes pointillées rouges, les panneaux « Parking » indiquent la durée de stationnement autorisé et le paiement se fait dans un premier temps par achat de fiches auprès des commerçants ou des 26 surveillants de la société Lyon Parc Auto chargée du contrôle. Ce système est alors peu répandu en France, car utilisé seulement à Lyon et Metz¹⁵⁹⁷. Le choix de ce système complexe au lieu des parcmètres est expliqué par « l'avantage de ne pas enlaidir nos places et encombrer nos trottoirs », selon l'adjoint à la circulation¹⁵⁹⁸. Cette solution ne s'avère pas durable, puisque des parcmètres sont installés à partir de 1974. Pradel cède en partie à cause des protestations sur la complexité du système de fiches et son coût pour la municipalité, alors que les exemples d'autres villes françaises ont montré que l'installation de parcmètres entraînaient une diminution de la fraude et une meilleure rentabilité¹⁵⁹⁹. Cependant, ces nouvelles infrastructures ne font pas l'unanimité, dans la mesure où la fraude reste forte et où ces parcmètres deviennent un symbole d'un envahissement par l'automobile de l'espace dévolu aux piétons, dans un contexte où ces derniers portent des revendications pour une plus grande place dans la rue. À Lyon se déroule ainsi une « guerre des parcmètres » avec un vandalisme important dans les premières années d'utilisation de ces appareils : en 1976, LPA recense près de 1 000 parcmètres hors service (endommagés ou volés)¹⁶⁰⁰. Par la suite, l'adjoint à la circulation Jean Miriot explique à la CMC en 1980 que ces dégradations étaient « localisées » et sont terminées, sans que l'extension des parcmètres à des quartiers de la rive gauche du Rhône et le remplacement de la « zone bleue » par une « zone orange » (où il s'agit cette fois d'augmenter les tarifs et de diminuer la durée autorisée) en Presqu'île n'aient eu d'influence sur ces contestations. Par ailleurs, le stationnement résident est envisagé avec une discussion sur l'exemple parisien¹⁶⁰¹. Il n'est mis en œuvre qu'à partir de 1985, d'abord à l'essai sur le 6^e arrondissement, qui voit ses 800 parcmètres remplacés par 60 horodateurs pour permettre cette double tarification¹⁶⁰².

La priorité de la municipalité n'est alors plus d'aménager les rues pour le stationnement, mais de déplacer celui-ci dans des parcs hors de la voirie. Comme on le voit sur la carte ci-dessous (Figure 72), les places payantes sont localisées hors voirie pour les deux tiers, dans des parcs de plusieurs centaines de places, dont la moitié ont été aménagés entre 1970 et 1976.

¹⁵⁹⁷ M. Couvrat Desvergnès, T. du Crest, *Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie*, op. cit., p. 16.

¹⁵⁹⁸ AML 1096 WP 8, Lettre de l'adjoint à la Circulation à l'ingénieur des Travaux municipaux de Dinan, 20 novembre 1972.

¹⁵⁹⁹ Yves Pellet, *Réflexions sur la gestion du stationnement payant à Lyon*, Mémoire pour le DESS d'urbanisme, sous la direction de Jean Pelletier, Université Lyon 2, juillet-septembre 1979, p.16.

¹⁶⁰⁰ AML, 1068 WP 46, Note du directeur de LPA au maire, 15 mars 1976.

¹⁶⁰¹ AML 1533 WP 204, P.V. de la CMC, 22 janvier 1980.

¹⁶⁰² AML 1533 WP 188, Note sur le stationnement résident expérimenté dans le 6^e arrondissement, LPA – Atelier voirie, 1^{er} octobre 1985.

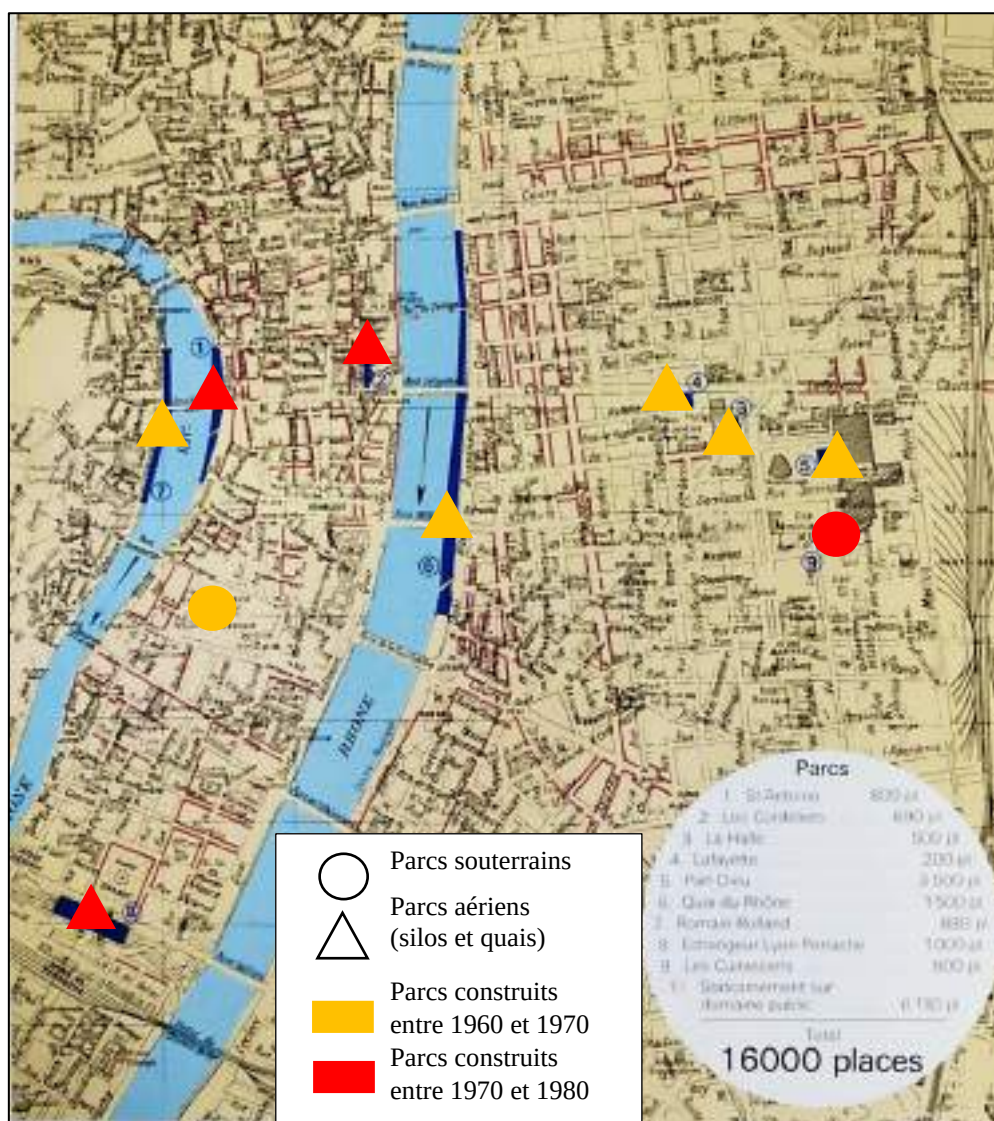


Figure 72 : Plan des places de stationnement payantes en 1979, LPA (AGL 1891 WM 011), ajouts de l'auteur

Leur localisation montre que la municipalité a essentiellement profité d'opportunités de réalisation dans le cadre de grandes opérations d'urbanisme, comme c'est le cas dans le centre d'échanges de Perrache (inauguré en 1976) ou à la Part-Dieu, nouveau quartier aménagé sur d'anciens terrains militaires dans les années 1970 avec 4 parcs construits. Hors de ces grandes opérations, les parcs réalisés avant 1980 consistent en des aménagements légers d'espaces libres existants sur les quais et bas-ports du Rhône et de la Saône pour permettre leur exploitation comme parcs payants. On remarque aussi une extension des parcs à des quartiers plus périphériques comme le Vieux-Lyon, signe d'un étalement des problèmes de stationnement. Cette politique de construction se poursuit jusqu'aux années 1980, avec par exemple l'achèvement de six nouveaux parcs durant la seule années 1980, permettant d'accroître l'offre de stationnement payant de 3 000 places¹⁶⁰³. Quant aux places payantes disponibles sur la chaussée des voies ordinaires, elles concernent surtout les grands axes de circulation et les places publiques déjà répertoriés en 1962, ainsi que les voies commerçantes des quartiers centraux et péri-centraux. Cela explique que la carte soit limitée aux voies de chemin de fer à

¹⁶⁰³ Cécile Duverney-Prêt, *L'acceptabilité des politiques de stationnement restrictives*, INSA, Lyon, 2008, p. 199.

l'Est et au Sud, les quartiers lyonnais au-delà n'étant concernés par l'extension du stationnement payant sur voirie qu'au début des années 1990.

Par la suite, la construction de parcs de stationnement souterrains connaît une nouvelle orientation sous le mandat de Michel Noir (1989-1995), avec une volonté d'en faire le moteur d'une politique d'aménagement d'espaces publics. Principalement réservée aux places de l'hypercentre, leur creusement pour aménager des parkings souterrains pose la première pierre d'un réaménagement complet de ces places au profit des usages piétonniers et de loisirs. Cela s'inscrit dans le cadre du nouveau plan de circulation et d'embellissement des espaces publics. Quatre nouveaux parkings sont ainsi aménagés en sous-sol des principales places du centre-ville (places de la République, des Terreaux, de la Bourse et des Célestins) dans un premier temps (voir Annexe 29). Les arguments mobilisés par l'équipe municipale portent à la fois sur des problématiques classiques de désencombrement de la circulation et d'amélioration de l'accessibilité au centre-ville, mais aussi d'amélioration du cadre de vie. Cela s'inscrit dans le contexte d'une Mission Presqu'île créée en 1990 pour réunir les différents services concernés dans un but de revitalisation du centre-ville¹⁶⁰⁴. Au-delà de ces restrictions de la place de l'automobile dans la voirie des quartiers centraux, cette politique marque un tournant dans la conception des parcs de stationnement comme des espaces publics urbains à part entière : ils ont par exemple fait l'objet d'une réflexion particulière sur la signalisation, l'éclairage ainsi que le mobilier urbain, harmonisé avec celui des rues de la ville¹⁶⁰⁵. La localisation de ces premiers aménagements dans l'hypercentre poursuit aussi des buts de valorisation de l'image de la ville, dans la mesure où ces parcs sont conçus en complément de grands axes commerciaux comme la rue de la République, qui traverse trois des quatre premières places publiques réaménagées. Par ailleurs, ces aménagements s'intègrent aussi dans des politiques de déplacements de plus en plus larges, à une échelle métropolitaine. Les infrastructures de stationnement sont vues comme des instruments d'encouragement à la multimodalité en ce qui concerne les territoires périphériques : un des axes forts de la politique de déplacements de la Courly, actuelle Métropole de Lyon, vise à décourager les déplacements pendulaires en automobile de la banlieue vers le centre en privilégiant un stationnement aux portes de Lyon et un déplacement jusqu'au centre en métro. La plupart des nouveaux parcs de stationnement construits en surface sont des « Parcs d'Accueil Périphériques » (PAP) intégrés aux terminus de métro ou de bus. Après l'expérience du parc Laurent Bonnevey au terminus Est de la première ligne de métro inaugurée en 1978, 10 parcs relais sont construits entre 1978 et 1993 dans les quartiers limitrophes des banlieues comme Vaise ou Gorge de Loup à l'Ouest ou Mermoz à l'Est, pour une capacité de 2 000 places qui doit être quadruplée à horizon 2000¹⁶⁰⁶.

Dans les rues, cette politique se concrétise par une baisse du nombre de places sur la voirie, entamée dès 1971 avec les premiers couloirs réservés aux transports en commun¹⁶⁰⁷. Cette tendance est renforcée dans le centre-ville à partir du milieu des années 1980, avec les premières actions de pose d'obstacles au stationnement (potelets, chaînes), étudiées par l'Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine pour « une meilleure répartition piéton-stationnement-circulation » dans la rue¹⁶⁰⁸. Par la suite, le nombre de places sur voirie est encore réduit avec le réaménagement des places dans le cadre de la politique d'espaces publics de

¹⁶⁰⁴ AML 1531 WP 1, Rapport sur l'aménagement des espaces publics dans le cadre du plan Presqu'île, Agence d'urbanisme de la Courly, août 1989.

¹⁶⁰⁵ Christophe Bélin, « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon », *Géocarrefour*, 2001, vol. 76, n° 1, p. 47-54.

¹⁶⁰⁶ AML 1795 W 16, Note de synthèse sur la politique du stationnement, 26 avril 1995.

¹⁶⁰⁷ AML 1533 WP 181, Lettre du chef de la 2^e Division (Circulation) au maire, 25 octobre 1971.

¹⁶⁰⁸ AML 1795 W 16, Stationnement en centre-ville et protection des trottoirs, Agurco, mars 1986.

Michel Noir, qui s'étend tout au long de son mandat et est poursuivie par ses successeurs. Cette politique qui vise à « désencombrer la voirie » en remplaçant ses places de stationnement par des places en souterrain mobilise des moyens importants, avec la construction entre 1990 et 1995 de 8 parcs totalisant plus de 6 000 places en sous-sol, d'abord dans l'hypercentre puis dans les quartiers qui l'entourent sur la rive gauche du Rhône (voir Annexe 30)¹⁶⁰⁹.

Le stationnement devient donc un usage de moins en moins légitime dans les rues lyonnaises, dans un contexte de montée en puissance des problèmes de congestion automobile et des revendications de défense cadre de vie. Après une période d'hésitations et de mesures réglementaires, le stationnement devient un usage à écarter de la voirie à partir des années 1960. Cela passe par l'aménagement de parcs de stationnement hors voirie et des initiatives visant à décourager le stationnement sur voirie, ce qui ne manque pas de provoquer l'opposition de certains automobilistes, riverains et commerçants. Face à cette question conflictuelle du stationnement, la municipalité Pradel choisit la prudence et les aménagements pour le stationnement restent assez légers, hormis les grands parcs aménagés sur les quais ou lors d'opérations d'urbanisme. Par la suite, en particulier sous le mandat de Michel Noir, les politiques de stationnement deviennent des éléments de politiques de déplacements ou d'aménagement d'espaces publics, ce qui les rend plus acceptables aux yeux de la population.

¹⁶⁰⁹ Cécile Duverney-Prêt, *L'acceptabilité des politiques de stationnement restrictives*, op. cit., p. 204.

Conclusion du chapitre

Les années 1950 à 1980 sont ainsi marquées par un paradigme d'optimisation de l'espace viaire, avec des aménagements qui visent à en maximiser les usages circulatoires. La rue est alors aménagée de manière fonctionnaliste, comme un espace binaire entre une chaussée modernisée pour un débit maximum de flux automobiles et des trottoirs revus pour en séparer les piétons, parfois considérés comme des flux pédestres. Cette vision de la rue comme une « machine à circuler » est initiée par les ingénieurs des services de voirie et largement partagée jusqu'aux années 1960, période à partir de laquelle des réflexions sur d'autres modes de transport émergent dans l'espace public lyonnais. Dans ce contexte, les promoteurs d'aménagements pour d'autres usages de la rue, qui sont surtout des collectifs d'usagers, dont certains connaissent des difficultés à inscrire leurs revendications à l'agenda politique et à obtenir leur concrétisation dans le paysage des rues. Cela contribue à expliquer que les modes motorisés bénéficient d'aménagements plus importants et plus rapidement réalisés que les autres modes de déplacement, ces derniers dépendant de l'insertion politique de ceux qui les défendent.

Dans cet urbanisme automobile qui s'étend à la plupart des rues, les usages susceptibles de gêner la circulation font de plus en plus l'objet d'aménagements qui visent à les écarter de la chaussée. La bipartition de l'espace viaire entre chaussée et trottoir est rigidifiée, avec des aménagements comme les barrières pour piétons aux carrefours ou les potelets et chaînes pour empêcher le stationnement illégal. Cette vision fonctionnaliste des rues est partagée par une partie des usagers, comme les riverains commerçants qui militent pour l'aménagement de rues piétonnes dans les années 1970. Les aménagements qui en résultent contribuent donc à renforcer la place des modes automobiles dans la plupart des rues, d'autant que les points de rencontre entre différents courants de circulation et/ou différents usages que sont les carrefours font l'objet d'une attention particulière, avec des dispositifs qui visent à cloisonner les divers usages au profit de la circulation automobile rapide. De même, les grands aménagements des années 1970 que sont les souterrains du métro et les parcs de stationnement hors voirie sont pensés en fonction de la circulation automobile, dont ces usages doivent être isolés.

Dans ce contexte, le moment de rupture traditionnellement situé dans les années 1970 entre une ville modelée pour l'automobile et un tournant vers la multimodalité¹⁶¹⁰ est à repenser à la lumière des aménagements effectués dans les rues ordinaires, pour lesquels elle reste artificielle. Dans le cas lyonnais, seules quelques rues sont partiellement piétonnisées au cours des années 1970, les couloirs réservés aux transports en commun et les pistes cyclables restent rares. En parallèle, la gestion des flux automobiles et les dispositifs pour faciliter et encadrer le stationnement restent prioritaires dans l'action publique sur la rue, mettant en lumière la forte inertie des infrastructures routières et de pratiques d'aménagement encore guidées par le paradigme automobile jusqu'aux années 1980. Par ailleurs, si les années 1970 sont une période de diversification des acteurs de l'aménagement urbain, les pouvoirs publics lyonnais connaissent des difficultés dans leur prise en compte, ce qui s'observe à l'occasion d'importants conflits d'aménagement.

¹⁶¹⁰ Gabriel Dupuy, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos/Economica, 1999.

Chapitre 8 : L'aménagement remodelé : la difficile prise en compte des mobilisations

« On est tous des urbanistes », Slogan de manifestation, Lyon, 1974¹⁶¹¹

Les années 1970 sont connues dans l'historiographie comme une période de « crise urbaine »¹⁶¹², avec la fin des Trente Glorieuses et des populations qui semblent faire davantage entendre leurs revendications auprès des pouvoirs publics¹⁶¹³, parfois par des actions dans l'espace public de la rue. Qualifiées de « luttes urbaines » par leurs protagonistes ou les chercheurs¹⁶¹⁴, ces conflits impressionnent par leur répertoire d'actions emprunté aux syndicats du monde du travail, sans que ces revendications sur l'aménagement urbain aient un enjeu social toujours affirmé. Cette rupture dans les motifs des mobilisations semble prendre au dépourvu les pouvoirs publics, puisqu'il s'agit à la fois de conflits d'aménagement et d'une contestation de la place jugée trop faible des usagers dans les processus de décision en matière d'urbanisme, comme l'illustre la citation en exergue. À Lyon, ces oppositions naissent et connaissent leur apogée pendant le mandat de Louis Pradel (1957-1976), dont l'image de « maire bétonneur » reflète le caractère controversé des réalisations et de la prise de décision, souvent jugée trop loin des attentes des habitants (voir Annexe 25)¹⁶¹⁵.

Cette opposition entre un maire Pradel avide de « bétonner » sa ville et une population révoltée car préoccupée par son environnement¹⁶¹⁶ mérite d'être revisitée en tenant compte d'une tendance plus générale à la diversification des pratiques des aménageurs, parmi lesquels on compte désormais des entreprises privées, des bureaux d'études et des urbanistes. L'aménagement des rues semble être de moins en moins une question de voirie : comment les mobilisations d'usagers pour la rue accompagnent une transition vers un urbanisme qui dépasse les domaines techniques traditionnels ?

Dans ce contexte de redistribution des cartes chez les aménageurs, Lyon constitue un cas intéressant pour interroger l'impact des mutations institutionnelles sur des pratiques d'aménagement des rues qui semblent traverser les décennies : Lyon présente la particularité d'être une des premières communautés urbaines françaises, décidée en 1966 et mise en place en janvier 1969, avec la délégation de compétences importantes dont la voirie. Cette mutation

¹⁶¹¹ Manifestation contre la politique urbanistique de Louis Pradel visible dans le film « Lyon en fièvre », Robert Minangoy et André Sanfratello, 1974-1975.

¹⁶¹² Danièle Voldman, « Sur les « crises » urbaines », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1999, vol. 64, n°1, p. 5-10.

¹⁶¹³ Annie Fourcaut, « Les habits neufs des politiques de la ville depuis 1980 », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, 1999, vol. 64, n° 1, p. 113-119.

¹⁶¹⁴ Michel Wieviorka, « Luttes urbaines : leurs acteurs et les chercheurs », *International Review of Community Development*, 1980, n° 4, p. 149.

¹⁶¹⁵ Mathias Bernard, « L'image nationale des maires lyonnais », in Bruno Benoit et Mathias Bernard (eds.), *Le maire et la ville dans la France contemporaine*, Clermont-Ferrand, Presses universitaires Blaise-Pascal, 2012, p. 335-345.

¹⁶¹⁶ A. Pelletier et al., *Histoire de Lyon, op. cit.*, p. 884-889.

institutionnelle conduit au premier abord à envisager un déclin des préoccupations pour les rues de la ville-centre, les archives du service intercommunal de voirie conservées à la Métropole de Lyon étant peu loquaces sur ces aménagements, de même que la bibliographie balbutiante sur l'histoire de cette intercommunalité¹⁶¹⁷. Il semble toutefois que les archives intercommunales du service de voirie aient été moins bien conservées pour les années 1970-1990 que celles du SMV, car les débats sur l'aménagement des rues transparaissent toujours dans les archives du service des Cultures (chargé des espaces verts) et du bureau de la Circulation, demeurés municipaux. L'« instabilité structurelle de l'urbanisme », évoquée par Pierre-Yves Saunier pour décrire les nombreux changements de services traitant de l'urbanisme à Lyon¹⁶¹⁸, s'observe surtout dans la seconde moitié du XX^e siècle, avec un affaiblissement du SMV sous l'effet de la diversification des techniciens intéressés par l'aménagement des rues. La gestion de la circulation devient une affaire d'ingénieurs pour laquelle ceux du SOPC prennent un avantage technique décisif (voir Chapitre 6). L'urbanisme lyonnais est du ressort de l'Atelier d'urbanisme dès sa création en 1961 par Charles Delfante, qui en reste maître jusqu'en 1978¹⁶¹⁹ : le couple Herriot/Chalumeau du début du siècle cède la place à un duo Pradel/Delfante qui relègue le service de voirie municipal à la gestion des petits aménagements de la rue et réduit son pouvoir de décision. Cette mutation s'observe dans la plupart des grandes villes françaises, dans lesquelles les agences d'urbanisme montent en puissance au détriment des services techniques traditionnels au cours des années 1960-1970¹⁶²⁰.

Ces évolutions institutionnelles s'opèrent en parallèle des revendications des usagers face à un aménagement dénoncé comme éloigné des préoccupations des habitants, dans des protestations qui mobilisent la défense du « cadre de vie » que constitue la rue, à partir des années 1960¹⁶²¹. Dans ce contexte, la rue prend un rôle nouveau à la lumière des faits historiques locaux : elle devient à la fois enjeu d'aménagement et terrain d'expression, avec une portée symbolique lorsque des rues sont brandies comme étendards pour des actions à l'échelle du quartier. La rupture des années 1960-1970 représentée par ces mobilisations environnementales pour une meilleure « qualité de vie », dont la défense du « cadre de vie » urbain n'est qu'une des nombreuses dimensions¹⁶²², est à questionner par une étude des infrastructures et des acteurs concernés par ces mouvements.

D'une part, la lutte contre les nuisances des transports précède les « luttes urbaines » puisqu'elle fait un retour à l'agenda politique dès les années 1950, avec une prise en charge envisagée au moyen d'infrastructures de voirie. D'autre part, ces mobilisations environnementales reflètent une recomposition des débats sur l'aménagement urbain, avec une montée en puissance de collectifs qui ne sont plus seulement les riverains ou usagers traditionnellement pris en compte dans l'action publique. Cette diversification des acteurs intéressés par l'aménagement des rues se traduit par une prise en compte plus importante des usagers en amont des aménagements, que les archives de ces derniers permettent d'éclairer.

¹⁶¹⁷ C. Polère, *De la Courly au Grand Lyon*, op. cit.

¹⁶¹⁸ P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », art cit.

¹⁶¹⁹ Gilles Bentayou, « De « l'atelier » à « l'agence » d'urbanisme de Lyon : nouveaux regards sur les quartiers anciens (1961-1983) », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, 2007, n° 2, p. 31-43.

¹⁶²⁰ M. Prévot et al., « Les agences d'urbanisme en France », art cit.

¹⁶²¹ Odile Join-Lambert et Yves Lochard, « L'invention du « cadre de vie » dans la France des années 1960 et 1970 », in Alain Chatriot, Marie-Emmanuelle Chessel et Matthew Hilton, *Au nom du consommateur : consommation et politique en Europe et aux États-Unis au XX^e siècle*, Paris, La Découverte, 2004, p. 297-298.

¹⁶²² Sylvie Ollitrault et Bruno Villalba, « Sous les pavés, la Terre. Mobilisations environnementales en France (1960-2011), entre contestations et expertises », in Danielle Tartakowsky et Michel Pigenet (eds.), *Histoire des mouvements sociaux en France, de 1814 à nos jours*, Paris, La Découverte, 2012, p. 716-723.

1. De la voirie à l'urbanisme ? Une diversification des problèmes et des acteurs

À partir des années 1960, l'aménagement des rues devient progressivement une question d'urbanisme davantage que de voirie. Cela mobilise des acteurs de plus en plus divers pour intégrer des problématiques plus larges que les questions d'équipement des rues ou de circulation. Ainsi, les aménagements pour la circulation sont incorporés dans des plans d'aménagement à l'échelle de l'agglomération, en partie financés par des crédits étatiques dans le cadre des Plans de Modernisation et d'Équipement du territoire¹⁶²³. Cela accentue le poids des conceptions des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées dans l'aménagement urbain par rapport à un SMV déclinant. En parallèle, les enjeux de circulation ne sont plus les seuls à être pris en compte dans l'aménagement d'infrastructures de transports : les projets intègrent les questions d'impact sur l'environnement, notamment en termes de nuisances, ce qui renforce la complexité des compétences à mobiliser. Cela conduit à un poids nouveau d'acteurs extérieurs aux administrations (bureaux d'études, entreprises privées), qui s'étend à certains domaines de l'aménagement pour lesquels les services de voirie manifestaient un faible intérêt, comme le mobilier urbain ou la signalisation.

1.1. L'aménagement restructuré : planification étatique et nouvelles problématiques

Les années 1950 à 1980 voient apparaître de nouveaux enjeux dans l'aménagement du territoire, qui se retrouvent dans l'aménagement des rues de la ville ancienne. Après la période de Reconstruction, qui a peu concerné les rues lyonnaises hormis les ponts et quelques quartiers industriels bombardés, les aménagements de voirie dépassent le simple enjeu d'équipement de la rue. Le terme de « modernisation », sans doute emprunté au vocabulaire des Plans de l'État, est employé dans les débats autour des travaux de voirie, pour désigner des modifications profondes sur des voies existantes (changement de revêtement ou élargissement des chaussées, aménagement de carrefours), ainsi que des transformations dans les réseaux de transports en commun. Ce terme est couramment employé par les ingénieurs du SOPC à partir de 1946, avec les Programmes de Modernisation et d'Équipement, qui consistent notamment à planifier les travaux de voirie¹⁶²⁴. Le SMV tend à adopter aussi ce vocabulaire, même si son rôle dans la prise de décision sur les aménagements tend à décliner. Cela est renforcé par le fait que l'aménagement de la voirie est souvent inscrit dans des opérations d'urbanisme plus larges qui l'envisagent à d'autres échelles que celle de la rue.

¹⁶²³ Ces plans quinquennaux, mis en place en France à partir de 1946, ont pour but d'accompagner la croissance économique en modernisant les activités agricoles et industrielles par le financement de divers travaux. Voir Michel Margairaz, *L'État, les finances et l'économie. Histoire d'une conversion 1932-1952.*, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2013.

¹⁶²⁴ Voir par exemple ADR 1650 W 11, Programme de Modernisation et d'Équipement du GURL, 7 octobre 1960.

Privilégier les grands aménagements : un consensus construit par les services de l'État

Déjà affirmé depuis les années 1930, le poids des politiques étatiques s'accroît dans l'aménagement urbain à partir des années 1950, sous le double effet de la planification des investissements et d'un aménagement routier qui influe sur les opérations urbaines. Dès lors, les questions d'aménagement des rues deviennent indissociables d'un urbanisme à l'échelle du quartier et mobilisent des compétences plus diverses que celles des ingénieurs des services de voirie. Cela s'observe dès les années 1940 pour la politique de construction de grands ensembles de logements, qui englobe l'aménagement de leurs quartiers dans tous les domaines¹⁶²⁵, mais aussi pour l'aménagement des rues ordinaires. Ces dernières dépendent de grandes opérations d'urbanisme ou de construction d'infrastructures routières auxquelles l'État participe en imposant l'inscription dans un cadre planifié.

Ce basculement s'opère dès les années 1950, sous l'effet de plusieurs recompositions des services de voirie locaux. Tout d'abord, Paul Gsell prend la direction en 1945 des Services techniques municipaux, créés en 1940, qui comprennent la voirie, les eaux, l'immobilier et le service Électromécanique¹⁶²⁶. Gsell semble s'inscrire dans la continuité de son prédécesseur Chalumeau, par son intérêt pour les questions de circulation au cours des années 1950, avec par exemple la publication dans la revue *Technica* d'un article intitulé « Les problèmes de circulation à Lyon » en 1951¹⁶²⁷. Cependant, il s'implique beaucoup moins que Chalumeau sur les questions de circulation et de stationnement par la suite (il reste en poste de 1945 à 1972) : il ne fait pas partie du Secrétariat permanent de la CMC, sorte de conseil restreint mis en place en 1965 pour préparer les décisions à soumettre aux élus et reste en retrait des débats sur l'aménagement de parcs de stationnement ou la création d'un métro¹⁶²⁸. Outre le parcours individuel de l'ingénieur, cela peut aussi s'expliquer par une insuffisance des moyens du SMV par rapport aux missions de plus en plus nombreuses qui lui sont confiées par l'administration municipale : ainsi, en 1959, le directeur du service de voirie M. Matthey s'élève dans une lettre au maire Pradel de « l'embouteillage du Service de Voirie par le nombre croissant d'affaires de circulation », au détriment du cœur de métier du service, la voirie. Il évoque « de très gros projets à préparer et d'importants chantiers à conduire », faisant référence au contexte de forte activité urbanistique depuis l'accession de Louis Pradel à la mairie de Lyon en 1957.

En parallèle, l'expertise technique du SOPC du Rhône en matière d'aménagement des voies urbaines devient la seule référence pour les indicateurs d'aide à la décision, au détriment d'un SMV qui s'efface. Cela tient aux moyens matériels et à l'autonomie allouée aux services chargés de la gestion et de l'étude de la circulation, qui prennent de l'importance dans le cadre de la planification des investissements routiers. Ainsi, le Laboratoire régional des Ponts-et-Chaussées du Rhône créé en 1952 est assorti d'un Bureau régional de la Circulation en 1959, qui se charge des statistiques de flux automobiles¹⁶²⁹. Il devient rapidement une institution de référence sur ces questions, en fournissant des statistiques d'évolution des vitesses sur les grands itinéraires de Lyon entre 1955 et 1959 pour la CMC¹⁶³⁰. L'utilisation d'une « voiture-

¹⁶²⁵ G. Le Goullon, *Les grands ensembles en France*, op. cit.

¹⁶²⁶ AML 2 C 400810, Bilans annuels des Services techniques de la ville de Lyon, 1940-1969.

¹⁶²⁷ Paul Gsell, « Le problème de la circulation à Lyon », *Technica*, juillet 1951, n° 138, p. 11-14.

¹⁶²⁸ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 228-230.

¹⁶²⁹ D. Glasson et A. Guillerme, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées entre 1950 et 1970*, op. cit., p. 145.

¹⁶³⁰ AML 1068 WP 44, Comptages réalisés par le service des Ponts-et-Chaussées, Note pour la Commission de Circulation, sd (1959).

laboratoire » qui enregistre les vitesses, prêtée par le Laboratoire central des Ponts-et-Chaussées à Paris, rend ce type d'étude hors de portée des services municipaux. Par la suite, les points de comptage dans l'agglomération lyonnaise se multiplient avec des installations permanentes, y compris sur des axes secondaires¹⁶³¹ et des enquêtes cordon origine-destination qui s'intéressent aux itinéraires de traversée de la ville¹⁶³². Alors que les comptages municipaux se cantonnent à l'étude de carrefours, ceux du SOPC sont utilisés pour la planification urbaine dès les années 1950, dès le projet de Plan d'Urbanisme directeur de 1955¹⁶³³. Cette expertise renforcée s'inscrit dans la « conquête de la ville » par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées postulée par Jean-Claude Thoenig¹⁶³⁴, dont il faut nuancer les conclusions en montrant qu'elle n'attend pas la fusion ministérielle de 1966 pour s'opérer à l'échelle locale.

Cela s'inscrit dans un contexte de montée en puissance de « l'État urbaniste », dont Viviane Claude situe un moment de changement rapide entre 1958 et 1965, avec la naissance d'institutions dépendant du Commissariat général au Plan qui sont dirigées par des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées¹⁶³⁵. Cela se traduit à l'échelle locale par des programmes d'équipement urbain qui concernent la voirie, avec la « tranche urbaine » du FSIR mise en place entre 1955 et 1971. Cela profite à 21 programmes de « travaux neufs et gros entretien » de voirie dans Lyon entre 1955 et 1965, subventionnés à moitié par ce fonds de l'État. Sur la période 1950-1962, cela représente 3 466 000 F sur les 33 805 760 F (anciens) investis, soit près de 10 %¹⁶³⁶. Cela comprend principalement des opérations liées au programme d'ARRLY, achevé au début des années 1960, et l'aménagement d'itinéraires liés à ces voies au Nord et au Sud de Lyon. Par la suite, les travaux d'aménagement de grandes infrastructures de voirie continuent, avec un effort particulier sur les sorties Sud de Lyon (dans la perspective de l'arrivée de l'autoroute Paris-Lyon-Marseille) et un réseau de voies rapides urbaines traversant partiellement la ville (voir plus bas Figure 73). Marie-Clotilde Meillerand a montré que cette planification étatique n'est pas exempte de désaccords locaux, avec une concurrence visible par l'enchevêtrement de plans au cours des années 1960 et le rôle croissant de l'Atelier municipal d'Urbanisme créé en 1961¹⁶³⁷. Les procès-verbaux des réunions des divers comités montrent que la controverse porte davantage sur les aspects institutionnels et la répartition du financement que sur le fond, la priorité à donner à l'aménagement de grandes voies rapides faisant consensus jusqu'aux années 1970¹⁶³⁸ (voir Annexe 31). Cela correspond à un contexte où l'échelle métropolitaine est privilégiée pour des politiques de zonage, renforcées avec le Plan d'Occupation des Sols de 1972 ou le Schéma directeur d'Aménagement urbain de 1976¹⁶³⁹.

Ces dynamiques d'aménagement planifié entraînent un découplage progressif entre la planification par grands schémas et la gestion quotidienne des rues ordinaires par les institutions locales comme le SMV. Cependant, les rues étudiées montrent que l'aménagement des rues de la ville ancienne dépend souvent d'opérations globales dont le pilotage est impulsé par l'État, ce qui influe sur les temporalités des travaux. Ainsi, le pont de la Guillotière voit sa

¹⁶³¹ AML 1068 WP 61, Organe Technique Régional (OTR) de Lyon, Carte des points de comptage de circulations de l'agglomération lyonnaise, 1967.

¹⁶³² Ces études consistent à interroger des automobilistes sur leurs déplacements, aux principales entrées et sorties de l'aire d'étude. Voir L. Baldasseroni, « Dénombrer pour décider », *art cit.*

¹⁶³³ AML 1541 WP 117, Documents d'études pour le Plan d'Urbanisme Directeur, 1955, pl. 26 et 38.

¹⁶³⁴ J.-C. Thoenig, *L'ère des technocrates*, *op. cit.*, p. 113 et suiv.

¹⁶³⁵ V. Claude, *Faire la ville*, *op. cit.*, p. 121-123.

¹⁶³⁶ AML 1469 WP 12, Bilan des travaux de voirie effectués entre 1950 et 1962 et des projets envisagés par le SMV, 9 novembre 1962.

¹⁶³⁷ M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, *op. cit.*, p. 270 et suiv.

¹⁶³⁸ Voir par exemple ADR 1650 W 195, PV de la réunion sur le Plan de Modernisation et d'Équipement du Groupement d'Urbanisme de la Région lyonnaise, 3 mars 1966.

¹⁶³⁹ M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, *op. cit.*

reconstruction financée par l'État au cours des années 1950. L'établissement du nouveau pont dépend des crédits spéciaux affectés à la reconstruction des ponts de Lyon et l'aménagement des abords des entrées est inscrit en complément des travaux de l'axe Nord-Sud donc financé par le FSIR¹⁶⁴⁰. La reconstruction de ce pont n'était pas inscrite au programme d'ARRLY à l'origine, probablement à cause du conflit avec la ville sur la démolition de l'ancien pont. Une fois la décision de démolition entérinée en mars 1951, un consensus s'établit pour inscrire ce projet dans le programme d'ARRLY et en laisser le financement et le pilotage aux services déconcentrés de l'État, pour des travaux terminés en même temps que ceux de l'axe Nord-Sud en février 1958. De même, l'élargissement de la montée de Choulans, partiellement réalisé, connaît une accélération avec les travaux de percement du tunnel sous Fourvière décidés en 1963. L'élargissement est réduit de 18 m à 14 m et limité à la portion la moins urbanisée. Il est inscrit au programme municipal 1967 de travaux de viabilité et réalisé à partir de l'année suivante avec une subvention étatique de 50 %¹⁶⁴¹, les travaux étant terminés en même temps que ceux du tunnel de Fourvière en 1971.

En parallèle, les autres rues du corpus voient leurs travaux dépendre de projets d'aménagement à l'échelle du quartier. Le boulevard des États-Unis est complété à la fin des années 1950, suite à une opération de construction de logements HLM menée par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Les terrains entourant le quartier des États-Unis bâti dans les années 1920 sont ainsi utilisés pour créer 2 520 logements entre 1956 et 1967, ainsi que des équipements publics comme un lycée, deux collèges et un centre sportif/MJC¹⁶⁴². Cette opération pilotée par les services de l'État encourage la ville à terminer le percement du boulevard, d'autant que tous les travaux de voirie pour ces opérations bénéficient d'une subvention de 20 % du ministère de l'Intérieur¹⁶⁴³. Le boulevard complet est ainsi inauguré en 1961, après cinq ans de travaux qui suivent l'avancée des travaux des logements¹⁶⁴⁴. Quant aux deux rues les moins importantes pour la circulation automobile de notre corpus, les rues Bugeaud et Saint-Jean, leurs transformations sont plus légères mais s'inscrivent aussi dans un cadre plus large et des procédures subventionnées par l'État à partir des années 1960. C'est le cas des travaux de réfection du pavage de la rue Saint-Jean, financés au tiers par l'État dans le cadre de sa piétonnisation en 1977¹⁶⁴⁵, qui s'étend par la suite à plusieurs rues de ce quartier. De même, l'élargissement de la chaussée d'une partie de la rue Bugeaud en 1967 s'inscrit dans le cadre de l'opération Brotteaux-Garibaldi, chantier de rénovation urbaine mené par la Ville sur près de 15 ha dont l'aménagement s'étend de 1964 à 1988¹⁶⁴⁶.

Par la suite, le rôle important des services de l'État dans la planification urbaine demeure, avec des inflexions importantes à partir des années 1970. La hiérarchisation des voies se poursuit avec les schémas directeurs, la logique radioconcentrique demeure mais une attention plus soutenue est accordée aux connexions entre les différentes voies et aux transports en commun, dynamiques observées aussi pour Marseille¹⁶⁴⁷. Ces nouvelles orientations sont visibles ici à l'échelle de de l'agglomération lyonnaise, qui fait l'objet d'une Étude préliminaire

¹⁶⁴⁰ ADR 2020 W 85, Rapport de l'ingénieur en chef du SOPC Jacques Rérolle, 19 juin 1952.

¹⁶⁴¹ AML 423 WP 50, Délibération du Conseil municipal de Lyon, 1^{er} avril 1968.

¹⁶⁴² Claire Berthet, *Contribution à une histoire du logement social en France au XX^e siècle : des bâtisseurs aux habitants : les HBM des États-Unis de Lyon*, Mons, Autrement dit, 1997, p. 77-83.

¹⁶⁴³ AML 1469 WP 12, Bilan des travaux de voirie effectués entre 1950 et 1962 et des projets envisagés par le SMV, 9 novembre 1962.

¹⁶⁴⁴ *Ibid.*

¹⁶⁴⁵ AML, P.V. du Conseil municipal du 12 décembre 1977.

¹⁶⁴⁶ AML 772 WP 10, Point d'étape des travaux de la ZAC Brotteaux-Garibaldi, 24 août 1982.

¹⁶⁴⁷ Stéphanie Leheis-Guillot, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps long : le cas de Marseille*, Thèse de doctorat d'Urbanisme, Université Paris-Est, 2011, p. 175 et suiv.

des Infrastructures de Transports (ÉPIT) en 1975 pour savoir quels projets d'infrastructures inscrire au VII^e Plan (1976-1980).

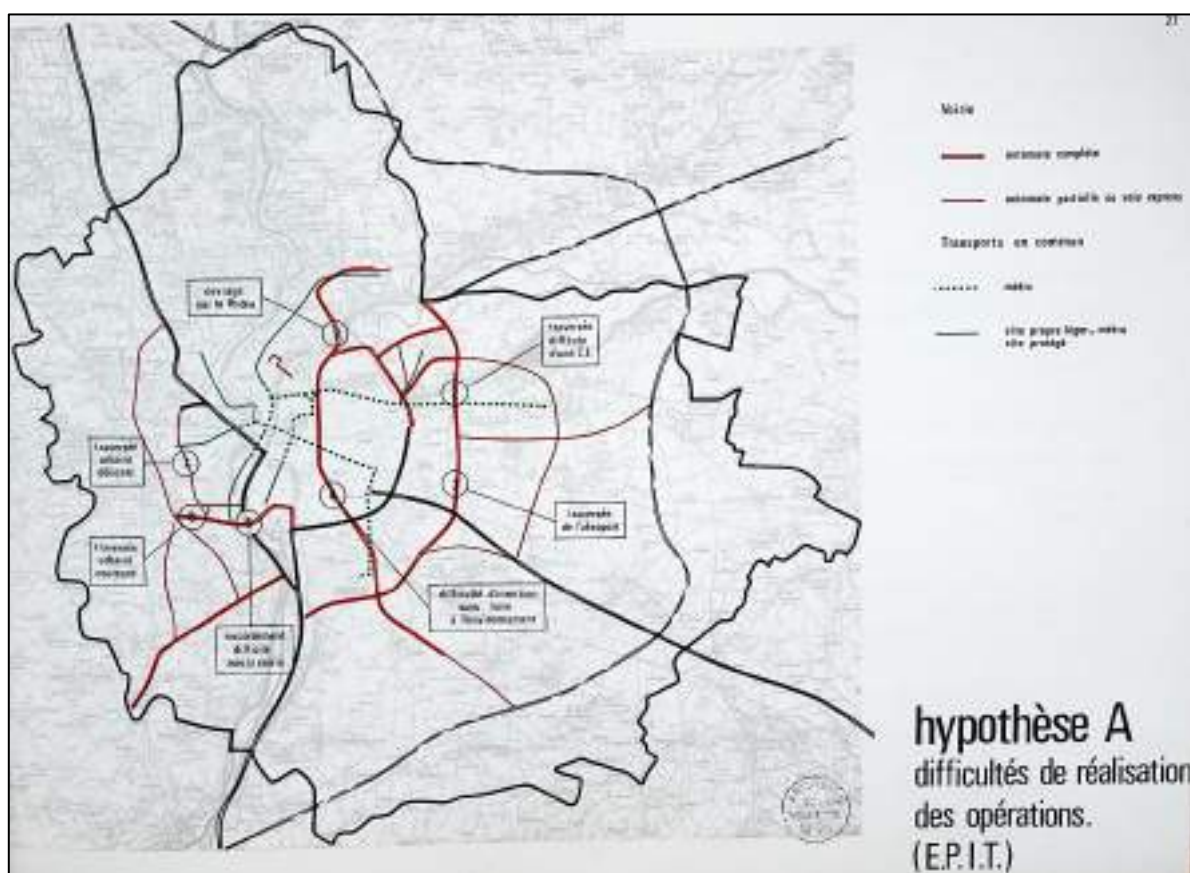


Figure 73 : Extrait de l'ÉPIT de l'agglomération lyonnaise, hypothèse A, Préparation du VII^e Plan, transports urbains - agglomération lyonnaise, tome 2, juin 1975, p. 27 (AML 1 C 501464).

Les projets de métro et de « sites protégés » pour les transports en commun font leur apparition, avec la même logique de réseau et de connexion que celle qui s'applique aux voies routières. Si la construction du métro à Lyon est un fait acquis depuis la fin des années 1960, la dénomination « site propre léger-métro/site protégé » montre le début d'un changement de paradigme en matière de transports en commun : cette dénomination fait probablement référence au « métro léger », qui désigne alors un tramway « nouvelle génération » développé par Alsthom et lauréat du concours lancé par le Secrétariat d'État aux Transports en 1975 pour élargir les réflexions sur de nouveaux transports en commun électriques de surface¹⁶⁴⁸. Cette hypothèse est renforcée par le fait que ces « sites propres légers » constituent des prolongations des lignes de métro vers des quartiers moins urbanisés, vers lesquels l'implantation d'un métro est financièrement plus risquée. Cela s'inscrit dans des politiques d'agglomération tournées vers la multimodalité, avec les premiers projets de construction de parking-relais dès les années 1970, aidés par l'État dans le cadre des travaux du métro.

Ce rôle important de l'État n'empêche pas la prise en compte de situations locales spécifiques, comme on peut le voir sur le plan ci-dessus (Figure 73) : les cercles indiquent des « difficultés » qui peuvent contrarier la réalisation de ces grands aménagements pour l'agglomération lyonnaise. On observe que la majorité d'entre elles concernent des obstacles

¹⁶⁴⁸ Sébastien Gardon (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Lyon, Libel, 2018, p. 31.

techniques (traversée du Rhône, d'une zone industrielle, de l'aéroport, raccordement difficile avec les voies existantes), mais que trois portent sur des difficultés d'articulation entre ces voies rapides projetées et des territoires densément urbanisés. C'est le cas du boulevard des États-Unis, pour lequel le projet d'autoroute fait l'objet d'une « difficulté d'insertion sans nuire à l'environnement », notée sur ce plan. Cette formule policée fait référence à une double opposition des riverains de ce boulevard et du maire de Lyon au projet nommé « LY4 » en 1973, pour des raisons environnementales. Les riverains protestent contre les nuisances induites par l'accroissement de la circulation à venir et le maire argue d'enjeux économiques, esthétiques et de l'absence de consultation de ses services, ce qui est problématique s'agissant d'une voie municipale. La lettre du maire Louis Pradel adressée au directeur de la DDE Paul Funel en décembre 1973 pour lui demander d'arrêter toute étude sur cet axe (voir Chapitre 9) met un coup d'arrêt à ce projet, envisagé par les ingénieurs de la DDE dès le SDAU de 1969¹⁶⁴⁹. Cependant, sa persistance dans l'ÉPIT de 1975 montre peut-être la volonté des ingénieurs de la DDE de garder leur cap, qui s'avère un échec puisqu'aucune des « autoroutes » faisant l'objet de difficultés liées à l'urbanisation n'est inscrite au VII^e Plan ni réalisée.

Ces orientations sont peu modifiées par les lois de décentralisation de 1982-1983, dans la mesure où l'État a commencé à se désengager du financement des routes nationales dès le début des années 1970 avec le schéma directeur national d'octobre 1971 : le réseau de routes nationales passe ainsi de 82 000 km en 1971 à 28 000 km en 1976 par des déclassements qui en transfèrent la gestion aux collectivités locales, dynamique qui se poursuit après 1982¹⁶⁵⁰. La montée de Choulans passe ainsi sous contrôle municipal en 1971, lors de l'inauguration du tunnel de Fourvière¹⁶⁵¹. Dans la même logique, le FSIR est arrêté en 1980, laissant place à une participation de l'État par l'intermédiaire de ses services décentralisés¹⁶⁵².

Les années 1950 à 1980 marquent donc une période au cours de laquelle l'aménagement des rues ordinaires de la ville ancienne dépend étroitement d'opérations de plus grande ampleur. Cette tendance conduit à la construction d'un consensus sur ces aménagements avec des services de l'État devenus prépondérants et des temporalités calquées sur la planification nationale. Ces mutations s'opèrent au détriment du SMV, aménageur traditionnel de la rue, qui se voit également dépassé par les nouveaux enjeux autour de la signalisation et du mobilier urbain à partir des années 1960.

Des « accessoires de voirie » au « mobilier urbain » : vers une privatisation de l'espace public et de l'expertise

Les années 1950-1960 marquent la fin des grands projets d'élargissement de rues dans les villes anciennes, mais il ne s'agit pas pour autant d'une période d'immobilisme dans l'aménagement des rues. Si le revêtement reste le principal changement visible à travers les travaux de bitumage et de marquage des voies, le mobilier urbain et les infrastructures de signalisation deviennent des éléments essentiels des politiques de gestion de la circulation dans les années 1960, puis d'aménagement urbain pour valoriser l'image de la ville dès la décennie suivante. Autrefois vus comme des aménagements accessoires, ces dispositifs deviennent des

¹⁶⁴⁹ ADR 2222 W 6, Lettre de Louis Pradel au directeur de la DDE du Rhône Paul Funel, 2 décembre 1973.

¹⁶⁵⁰ Georges Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle. [2]. 1952-2000*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2007, p. 120-122.

¹⁶⁵¹ ADR 2223 W 27, Lettre du directeur de la DDE au Secrétaire général de l'ACF, 13 août 1971

¹⁶⁵² G. Reverdy, *Les routes de France du XX^e siècle. [2]. 1952-2000, op. cit.*, p. 130.

enjeux d'aménagement des rues. Ils participent aux recompositions des pratiques et des aménageurs, dans la mesure où les élus en délèguent la mise en œuvre voire les études à des acteurs privés. Cela reflète un désengagement des services de voirie, qui se replient sur leurs compétences traditionnelles : le SMV s'occupe de poursuivre les politiques existantes (bitumage, réfection de chaussées et trottoirs), alors que le SOPC se concentre sur les aménagements qui accompagnent les grandes infrastructures routières.

Ce faible intérêt des services de voirie pour ces aménagements n'est pas une nouveauté mais contribue à les marginaliser à partir des années 1960. Ainsi, le domaine de la signalisation de la ville reste celui du service Électromécanique, au vu de sa compétence dans l'éclairage urbain. Cette spécialisation s'accroît à partir des années 1970, où la coordination des feux devient un élément de gestion de la circulation à Lyon¹⁶⁵³. La signalisation est assimilée au mobilier urbain traditionnel, avec des dispositifs adoptés pour leur efficacité, sans tenir compte des transformations du cadre urbain et des usages qu'ils impliquent. C'est le cas de la signalisation automobile, dont les couleurs vives et les formes géométriques simples s'imposent au regard et fondent un nouvel ordre urbain¹⁶⁵⁴. Ces aspects sensibles ne sont pris en compte que tardivement par les pouvoirs publics à partir des années 1960, d'abord pour des questions d'harmonie et de rationalisation de l'espace, puis à partir des années 1980 avec une réflexion sur l'insertion de ces aménagements dans le paysage des rues.

Cela se manifeste dans le paysage des rues par des choix dictés par des logiques économiques pour le mobilier urbain public, conduisant à une standardisation voire à une suppression de certains aménagements. Par exemple, le SMV privilégie à partir de la fin des années 1940 l'installation de bancs en béton armé standardisés, renonçant aux bancs en bois dont les lames sont fréquemment volées ou cassées. Des commandes de plusieurs centaines de bancs en béton standardisés sont ainsi passées entre 1947 et 1950¹⁶⁵⁵, solution qui semble reconduite dans les décennies suivantes. Il en est de même pour les urinoirs, avec le déclin des vespasiennes en fonte, partiellement remplacées par de plus résistants urinoirs en ciment armé ou en pierre artificielle : il ne reste ainsi que deux vespasiennes à Lyon en 1967 contre 40 en 1957, l'ensemble des urinoirs passant de 246 à 206¹⁶⁵⁶. Les bornes-fontaines sont également décriées par le maire dans les années 1960, pour leur coût d'entretien et la consommation d'eau importante due au « puisage parfois abusif des riverains » : un programme de suppression d'un tiers des 607 bornes existant en mai 1962 est lancé et finalement exécuté au rythme des travaux de voirie pour réduire le coût de leur enlèvement¹⁶⁵⁷.

Dans ce contexte de réduction des coûts pour la collectivité, le mobilier urbain devient une affaire privée. Ce tournant s'opère progressivement, à partir du milieu des années 1960, par la mainmise de l'entreprise JCDecaux sur leur gestion, avec la ville de Lyon pour tête de pont d'une stratégie de conquête internationale de ce marché. L'expression de « mobilier urbain » vient d'ailleurs de JCDecaux, qui contribue à la faire entrer dans le langage courant¹⁶⁵⁸. Decaux entretient depuis 1955 une activité d'affichage routier et s'intéresse aux abribus dans les années 1960. Cela aboutit à la signature d'un premier contrat avec la ville de Lyon en 1965, qui porte sur la fourniture et l'entretien d'abris pour arrêts de transports en commun dotés de corbeilles et de planimètres (panneau qui comporte un plan de la ville ou du quartier sur une face et une publicité sur l'autre), en échange de la concession exclusive de la publicité sur ces éléments de

¹⁶⁵³ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit., p. 64-65.

¹⁶⁵⁴ M. Desportes, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 248.

¹⁶⁵⁵ AML 963 WP 48, Rapport de l'ingénieur principal du SMV Gsell, 19 décembre 1947.

¹⁶⁵⁶ AML 2 C 400810, Bilans du SMV, 1959-1969.

¹⁶⁵⁷ AML 423 WP 20, Rapport de l'ingénieur en chef du service des Eaux, 12 mai 1962.

¹⁶⁵⁸ Michel Carmona, *Le mobilier urbain*, Paris, Presses universitaires de France, 1985.

mobilier. Par la suite, ce type de contrat est étendu à d'autres villes, comme Bruxelles en 1967 ou Lisbonne en 1971¹⁶⁵⁹. L'avantage pour la ville est non seulement financier, puisqu'elle n'a à payer que la pose de ces dispositifs (toujours effectuée par le SMV, à Lyon), mais réside aussi dans « un contrôle plus rationnel » de la publicité sur le territoire dont elle touche un pourcentage sur les recettes. Portant au départ sur 30 abribus, ce contrat est rapidement étendu à l'échelle de la ville puis de la communauté urbaine, pour atteindre 599 abribus en 1979 et dépasser le millier en 1987¹⁶⁶⁰. Comme on peut le voir sur l'image ci-dessous (Figure 74), la gamme de mobilier urbain Decaux est rapidement étendue au-delà du simple abribus, intégrant également les corbeilles et des kiosques, puis à partir des années 1980 des dispositifs pour les informations municipales ou les plans de la ville, toujours fournis sous forme de prestations gratuites en échange d'une exclusivité publicitaire.



Figure 74 : Mobilier urbain d'arrêt de transport en commun standard (JCDecaux), rue de la République, 1981 (AML 1 Ph 6688)

À Lyon, Decaux bénéficie d'une clause d'exclusivité d'occupation de l'espace public dans un rayon de 50 mètres de ses implantations jusqu'en 1978, date à laquelle cette clause est jugée illégale¹⁶⁶¹. Par ailleurs, une volonté de cohérence de ces implantations pour une meilleure lisibilité de l'espace public par ses usagers se fait jour dans les années 1970-1980, d'abord dans les rues les plus emblématiques puis à l'échelle de la communauté urbaine. Comme on peut le voir sur cette image, l'harmonie du mobilier urbain a été soignée sur la rue de la République piétonnisée à la fin des années 1970. Le remodelage de cette rue ne se limite pas aux revêtements, puisqu'il intègre un ensemble d'éléments coordonnés et dessinés en fonction des canons esthétiques de leur époque : ces nouveaux candélabres, abribus, poubelles et kiosques sont destinés à accompagner une « mise en modernité » de cette rue, objectif courant

¹⁶⁵⁹ M. Huré, *Les mobilités partagées*, op. cit., p. 92.

¹⁶⁶⁰ *Ibid.*, p. 46-48.

¹⁶⁶¹ *Ibid.*, p. 108.

des premières opérations de piétonnisation dans les villes européennes¹⁶⁶². Dans le cas de Lyon, la mainmise de l'entreprise Decaux sur le mobilier urbain de la ville est visible, puisque tous ces éléments sont des modèles standards de son catalogue, sans adaptation spécifique à cette rue. Le recours au mobilier urbain standardisé d'une entreprise avec laquelle la Ville de Lyon est habituée à traiter s'explique probablement aussi par les courts délais de réalisation de cette rue (entre 1975 et 1977, pour la portion visible ici) et un intérêt moindre des aménageurs pour cette partie Nord de la rue, au sein de laquelle les piétons doivent partager leur espace avec les transports en commun. Dans la partie Sud, réservée aux piétons, le mobilier urbain est marqué par davantage d'inventivité, avec des jardinières carrées dont les bords servent de bancs, conçues par les ingénieurs de la Semaly (voir plus bas, Figure 86). Ce cas de création de mobilier urbain pour une rue reste inédit à Lyon avant les années 1990.

Si la standardisation de ces aménagements n'est pas pointée comme un problème avant les années 1990, les implantations de JCDecaux ne font pas consensus dans tous les territoires. Ainsi, l'exploitation des archives municipales et intercommunales sur le mobilier urbain, provenant des services chargés de la thématique « environnement » et non de la voirie, montre que l'intégration dans le paysage des rues reste le principal problème jusqu'aux années 1990. Cette répartition archivistique souligne le désintérêt persistant du SMV, qui n'est impliqué dans ces affaires que pour les questions de maintenance. Les questions d'encombrement liées à ces dispositifs font toujours l'objet de plaintes de la part d'usagers, notamment de riverains et commerçants, ainsi que du collectif Les Droits du Piéton qui maintient un lien régulier avec la municipalité pour dénoncer les « implantations gênantes » pour les piétons, photographies à l'appui¹⁶⁶³. Par ailleurs, la question de l'implantation de ces dispositifs dans des sites protégés s'avère conflictuelle dès la signature du premier contrat avec la ville en 1965. Suite à une dénonciation de la société concurrente L'Avenir, qui représente les entreprises de publicité au sein de la Commission départementale des Sites et Monuments historiques, le préfet refuse de signer le contrat et demande le retrait des abribus déjà installés, notamment sur la place des Terreaux et autour des ponts du Rhône (les quais étant classés comme site protégé). L'impuissance de l'administration municipale face à cette situation inédite se voit par l'intervention auprès de la société Decaux, dont le président Jean-Claude Decaux recommande une intervention politique et adresse une liste d'arguments à déployer¹⁶⁶⁴, qui semble porter ses fruits. Ce conflit se reproduit en 1969, au moment de la signature du contrat avec la communauté urbaine, toujours suite à une nouvelle plainte de la principale société concurrente de Decaux. L'ingénieur du service de voirie de Lyon dénombre alors 105 abribus situés en site protégé sur un total de 271¹⁶⁶⁵. Une fois encore, c'est une intervention du maire (qui est aussi président de la Communauté urbaine) de Lyon auprès du préfet qui dénoue la situation, sans remettre en cause ces implantations : Pradel mobilise des arguments esthétiques, en expliquant que cette publicité est « beaucoup moins visible que la publicité lumineuse sur les quais du Rhône », et financiers, en expliquant au préfet ce que coûterait aux pouvoirs publics un retrait des abribus Decaux¹⁶⁶⁶. Ces arguments semblent convaincre, puisque les abribus incriminés ne sont pas démontés. Cela explique probablement aussi que le contrat Courly/Decaux ne soit signé qu'en 1972, alors qu'il est discuté dès la création de la Communauté urbaine en 1969.

¹⁶⁶² Cédric Ferial, « La piétonnisation des centres-villes dans les années 1960-1970. Patrimonialisation ou modernisation ? », *Ciudades*, 2018, vol. 3, p. 107-108.

¹⁶⁶³ AML 1850 W 54, Lettre du secrétaire général de l'association, René Janin, à la directrice du service Environnement Mme Goullioud, 24 janvier 1983.

¹⁶⁶⁴ AGL 820 WM 009, Note du chef du 5^e Bureau au maire, 5 mai 1965.

¹⁶⁶⁵ AGL 820 WM 009, Rapport de l'ingénieur principal du SMV Boisselot, 10 février 1970.

¹⁶⁶⁶ AGL 820 WM 009, Lettre du président de la Communauté urbaine au préfet, 3 mars 1970.

Par la suite, un soin particulier est apporté à l'insertion des abribus dans le paysage urbain, avec le remplacement des premiers abribus par de nouveaux modèles « dont la forme et la transparence s'avèrent plus conformes à l'environnement des secteurs dits sensibles », pour éviter les plaintes sur l'esthétique de ces infrastructures. Cela est considéré par la ville comme un « effort d'équipement » de la part de Decaux, ce qui justifie un nouvel avenant au contrat en mars 1982, autorisant Decaux à poser entre 120 et 150 planimètres dont 50 supplémentaires dans les voies piétonnes. Est inclus dans ces nombres le remplacement des modèles existants par des « mobiliers moins épais »¹⁶⁶⁷, destinés à faire davantage consensus. Cette volonté est renforcée par le fait que les pouvoirs publics consultent désormais les adjoints d'arrondissement pour choisir les emplacements à retenir pour les nouvelles implantations, alors que les premiers abribus et planimètres avaient été posés selon les doléances du syndicat des transports en commun et des élus qui suivaient l'affaire. Ainsi, en 1982, l'adjoint chargé de l'affaire adresse à tous les adjoints d'arrondissement la liste des arrêts de transports en commun non encore pourvus d'abribus pour demander leur avis, insistant en particulier sur l'opportunité pour les usagers et la largeur des trottoirs aux endroits considérés¹⁶⁶⁸. Cela montre la volonté de désamorcer d'éventuels conflits d'aménagement au sujet des mobiliers les plus encombrants (abribus, planimètres). Les premiers d'entre eux concernaient surtout des lieux centraux très fréquentés (quartiers historiques, rues commerçantes) et se réglaient à l'amiable par des accords politiques, mais le contexte d'extension des implantations dans toute la ville et d'une affirmation nouvelle des usagers dans l'action publique urbaine conduit la municipalité à une certaine prudence. Les pouvoirs publics n'ont alors pas intérêt à remettre en cause un contrat qui leur paraît profitable, Decaux restant propriétaire du matériel et pouvant décider de son enlèvement en cas de désaccord avec l'administration.

Les pouvoirs publics ne se saisissent véritablement de la question du mobilier urbain comme une forme urbaine à part entière qu'à partir des années 1990, avec la politique d'« espaces publics » conduite par le maire et président de la communauté urbaine Michel Noir et son adjoint à l'urbanisme Henry Chabert. Le mobilier urbain joue un rôle important, avec des pouvoirs publics qui tentent de s'émanciper des fabricants en développant un type de mobilier spécifique. Ainsi, en 1991 est lancé un concours international pour une « ligne de mobilier urbain », qui se distingue par la diversité des dispositifs concernés : au-delà des traditionnels candélabres, bancs ou mobiliers de signalisation, il s'agit aussi d'harmoniser et de personnaliser les kiosques et points d'information, les barrières ou encore les armoires des réseaux techniques (électricité, PTT, ...)¹⁶⁶⁹. Cette ambition d'un traitement global du paysage de la rue au-delà du sol et des immeubles marque un tournant pour les éléments de mobilier urbain, désormais vus comme des dispositifs d'aménagement à part entière. Le cahier des charges développe également des objectifs plus classiques de « désencombrement de l'espace public » et de « qualité des équipements » mais l'objectif prioritaire reste celui d'un mobilier distinctif pour la ville, selon le directeur du Service Espaces publics de l'époque Jean-Pierre Azéma. Dans un entretien avec la sociologue Catherine Foret, il affirme qu'il s'agissait de « sortir de la cacophonie ambiante » pour harmoniser le mobilier en sortant du « règne du catalogue » des fabricants pour « signer une appartenance lyonnaise »¹⁶⁷⁰. Cela s'inscrit dans un contexte de concurrence entre métropoles pour attirer les investissements, renforcé par la décentralisation

¹⁶⁶⁷ AGL 820 WM 009, Note du directeur administratif du service de l'environnement et du cadre de vie de la ville de Lyon, 12 janvier 1982.

¹⁶⁶⁸ AGL 820 WM 009, Lettre de l'adjoint à l'environnement aux adjoints d'arrondissement, 27 avril 1982.

¹⁶⁶⁹ Catherine Foret, *Un nouveau mobilier urbain pour l'agglomération lyonnaise (1991)*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2008.

¹⁶⁷⁰ *Ibid.*

des années 1980¹⁶⁷¹. La question de la rationalité économique d'un aménagement cohérent de l'espace public semble donc s'effacer derrière une quête de singularité au cours des années 1990, tendance qui s'observe aussi pour la signalisation routière en milieu urbain.

De nouveaux objectifs de lisibilité par les usagers et de cohérence des dispositifs sont assignés à la signalisation en milieu urbain à partir de la fin des années 1970. La pratique de la gestion du trafic semble ainsi rejoindre les questions d'aménagement urbain à partir du plan de jalonnement de l'agglomération lyonnaise, étudié en 1977 par le CETE de Lyon, qui associe un plan de signalisation des axes principaux et des carrefours importants à un plan de régulation du trafic avec un système centralisé de commande des feux sur les grands axes¹⁶⁷². Les CETE, au nombre de 7 en France, sont créés en 1968. Issus des anciens Laboratoires régionaux des Ponts-et-Chaussées, groupés avec d'autres divisions des DDE (anciennement SOPC) par un ministère de l'Équipement intéressé par les questions d'urbanisme, ces centres fonctionnent de la même manière qu'un bureau d'études spécialisé, même s'ils sont financés intégralement par l'État¹⁶⁷³. Celui de Lyon garde ses pôles d'expertise sur l'aménagement de tunnels ou de carrefours¹⁶⁷⁴. Il est aussi mobilisé par les pouvoirs publics lyonnais pour des procédures standardisées dans les années 1970, comme les Plans de circulation ou les schémas de jalonnement en milieu urbain.

La question de la lisibilité des itinéraires routiers par les usagers est au cœur du plan de jalonnement de 1977, la réflexion sur la matérialité des dispositifs censés l'assurer ne vient que dans un second temps, au cours des années 1980. Le terme de « jalonnement » est alors utilisé par tous les techniciens des DDE de France pour désigner la signalisation routière de direction, alors qu'on parle plutôt de « signalétique » pour qualifier la signalisation urbaine adressée aux autres usages que la circulation. Cette tendance à la standardisation des dispositifs de jalonnement suit globalement celle du mobilier urbain, la signalisation routière étant traversée dès les années 1930 par ces problématiques¹⁶⁷⁵, mais plus tardivement par les questions d'intégration au paysage urbain. La plupart des grandes villes, dont Lyon et Paris, font alors le constat d'une hétérogénéité des mobiliers qu'il serait nécessaire de corriger : Paris le fait dès la première révision de son plan de jalonnement en 1985, alors que Lyon n'en fait mention que dans la décennie suivante¹⁶⁷⁶. À Lyon, le nouveau schéma de jalonnement étudié en 1996 est justifié, outre l'adaptation aux nouveaux axes routiers ouverts et au Plan de Déplacements urbains à venir, par « la remise en cohérence de plusieurs historiques de signalisation » pour des indications plus explicites¹⁶⁷⁷. Cela s'explique probablement par la superposition d'un jalonnement des « pôles d'intérêt local » (bâtiments publics, artères commerçantes, places et voies principales du quartier) mis en œuvre en 1988 pour le 6^e arrondissement à titre d'essai¹⁶⁷⁸ et généralisé dans toute la ville par la suite. L'étude de ces plans est déléguée au CETE, comme cela est la norme pour les études de circulation concernant la ville depuis les années 1970. Sur

¹⁶⁷¹ Jacques-François Thisse et Tanguy Van Ypersele, « Métropoles et concurrence territoriale », *Économie et Statistique*, 1999, vol. 326, n° 1, p. 19-30.

¹⁶⁷² AGL 1973 WM 1-1, *Délibération du Conseil de Communauté urbaine*, 17 novembre 1980.

¹⁶⁷³ D. Glasson et A. Guillerme, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées entre 1950 et 1970*, *op. cit.*, p. 42-44.

¹⁶⁷⁴ S. Gardon, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État. La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *art cit.*

¹⁶⁷⁵ Marina Duhamel-Herz, *Un demi-siècle de signalisation routière*, *op.cit.*, p. 92-94.

¹⁶⁷⁶ L. Baldasseroni et L. Charansonney, « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours. », *art cit.*

¹⁶⁷⁷ AML 1795 W 27, *Document de travail sur le Plan de jalonnement de l'agglomération lyonnaise*, 19 août 1996.

¹⁶⁷⁸ AML 1533 WP 200, *Plan de jalonnement des pôles d'intérêt local du 6^e arrondissement*, CETE, mai 1988.

le plan matériel, la mise en œuvre de cette harmonisation des panneaux de signalisation repose sur la fourniture de matériel standardisé par l'entreprise JCDecaux, alors leader en la matière. Les services de voirie n'interviennent à aucun moment dans les débats sur ces décisions, restant cantonnés au rôle d'exécutants uniquement chargés de la pose de ces dispositifs, c'est-à-dire confinés à la sphère technique sans capacité d'initiative sur la partie amont du processus.

Pour éviter d'accroître l'encombrement des trottoirs, la signalisation locale est implantée sur des panneaux déjà installés, comme les panneaux de signalisation routière ou les éléments de mobilier urbain pour les lieux qui ne sont pas pourvus de ce type de panneaux, comme les rues piétonnes ou le quartier historique du Vieux-Lyon. Enfin, un effort est fait dans les domaines qui ne sont pas concernés par la normalisation de la signalisation routière, comme les parkings, qui suivent le mouvement de définition d'une signalétique spécifique à Lyon. Cela s'accompagne d'une mise en avant des concepteurs dont les noms sont connus, à des fins de valorisation de l'image de la ville. Est ainsi valorisée « la signature de Yan D. Pennor's », célèbre designer et graphiste irlandais, pour la signalétique spécifique aux parcs de stationnement municipaux, mise en place en 1993, en même temps que le mobilier « Wilmotte »¹⁶⁷⁹ et l'implantation d'œuvres d'art dans les parkings nouvellement construits¹⁶⁸⁰. L'approche est à la fois fonctionnelle, avec une couleur jaune affirmée qui tranche avec le reste de la signalisation pour permettre aux automobilistes de repérer facilement les parkings publics, et « polysensorielle » dans le but de rassurer l'utilisateur et d'améliorer l'image des parkings souterrains¹⁶⁸¹. Cela s'inscrit dans le contexte d'une importance nouvelle de la communication sur les grands projets urbains (ici celui de la politique d'« espaces publics ») à partir des années 1990, cruciale pour dans une compétition métropolitaine devenue internationale¹⁶⁸².

L'aménagement des rues voit donc ses parties prenantes se recomposer entre les années 1960 et 1990, avec un recours croissant à des acteurs extérieurs aux services de voirie, qui se replient sur leurs pratiques traditionnelles au détriment d'une vision plus transversale de la rue qui transcenderait les divisions techniques héritées. Une telle perspective est de plus en plus réclamée par les usagers, dont certains contribuent à faire émerger de nouvelles questions d'aménagement, notamment en ce qui concerne les nuisances des transports.

¹⁶⁷⁹ Du nom de son architecte Jean-Michel Wilmotte, choisi pour le mobilier urbain lyonnais en 1991

¹⁶⁸⁰ AML 1781 W 63, « Stationnement - Lyon tombe dans le panneau », in *Lyon Figaro*, 24 octobre 1994.

¹⁶⁸¹ Fabienne Martin-Juchat et Marc Marynower, « The Lyon Parc Auto Case Study - A Poly-sensorial Approach? », in Pieter M.A. Desmet, Jeroen van Erp et MariAnne Karlsson (éds), *Design & Emotion Moves*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing, p. 267-281

¹⁶⁸² J.-F. Thisse et T. Van Ypersele, « Métropoles et concurrence territoriale », *art cit.*

1.2. Les nuisances des transports, problèmes majeurs qui dépassent les pratiques traditionnelles de l'aménagement viaire

Si l'histoire environnementale s'est très tôt saisie des problématiques de nuisances industrielles, dont les pollutions sont considérées comme les principales¹⁶⁸³, les nuisances des transports urbains sont encore peu étudiées comme un problème historique. Ces nuisances connaissent un retour à l'agenda politique des grandes villes après 1945, dans un contexte de massification de l'automobile et de création d'infrastructures dédiées à la circulation motorisée en milieu urbain. Lutter contre la congestion automobile devient une priorité pour les aménageurs aux côtés des problèmes de fumées, bruits et trépidations, dans la continuité des préoccupations hygiénistes observables depuis le XIX^e siècle¹⁶⁸⁴. À Lyon, ces problèmes esquissés dans les années 1920-1930 reviennent à partir des années 1950 par l'action de collectifs d'usagers spécialisés, d'abord sur le bruit et les fumées puis, à partir des années 1960, sur les questions de sécurité routière. Outre cette diversification des nuisances, l'analyse des archives de ces débats conduit à montrer que l'aménagement d'infrastructures de voirie est de plus en plus vu comme une solution, face à des mesures réglementaires inefficaces.

Un retour difficile des nuisances à l'agenda politique

L'étude des réactions des usagers des rues face aux nuisances des transports permet de contribuer à donner une épaisseur historique à la notion de « mobilisation environnementale », traditionnellement associée aux années 1970 mais qui prend ses racines dans les décennies précédentes¹⁶⁸⁵. Ainsi, les nuisances des transports reviennent à l'agenda politique dans les années 1950 sous la pression de collectifs d'usagers bien informés, qui s'intègrent dans les arènes de débat habituelles. Par la suite, dès la fin des années 1960, l'apparition de nouveaux collectifs semble dépasser les pouvoirs publics, qui ont du mal à considérer la lutte contre les nuisances comme relevant de l'aménagement des rues.

Tout d'abord, la municipalité est interpellée dans les années 1950 par de nouveaux collectifs qui conduisent à remettre les questions de bruits et de fumées à l'agenda politique, par des débats au conseil municipal, à la Commission générale (destinée à préparer les décisions du CM) ou à la CMC. Cela aboutit en 1958 à la création d'une Commission municipale des fumées et d'une sous-commission des bruits de la circulation liée à la CMC. La création de ces deux commissions, qui regroupent une dizaine de représentants de l'administration municipale et de collectifs spécialisés, s'opère en partie sous l'impulsion de personnalités extérieures aux problématiques de circulation. Parmi les membres les plus actifs dans les débats se trouvent par exemple le directeur du Bureau d'Hygiène municipal M. Violet ainsi que le conseiller municipal Pierre Mounier-Kuhn, tous deux médecins et intéressés par les répercussions de ces nuisances sur les populations. Leur capacité à être entendus provient probablement de leurs domaines d'expertise spécifiques, qui en font rapidement des référents sur ces questions. Ainsi, le

¹⁶⁸³ A. Guillerme, A.-C. Lefort et G. Jigaudon, *Dangereux, insalubres et incommodes*, op. cit.

¹⁶⁸⁴ Stéphane Frioux, « Aux origines de la ville durable : améliorer l'environnement urbain en France, fin XIX^e–milieu XX^e siècles », *Responsabilité & Environnement*, 2008, n° 52 ; C. Pessis, S. Topçu et C. Bonneuil, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*, op. cit.

¹⁶⁸⁵ Stéphane Frioux, « Jalons pour une histoire environnementale contemporaine », *Le Mouvement Social*, 2018, n° 262, p. 3-15.

professeur Mounier-Kuhn, ORL à la faculté de médecine de Lyon, enregistre des bruits dans divers quartiers de Lyon à des fins d'étude avec l'Association lyonnaise de lutte contre le bruit qu'il fonde en 1941. Devenant conseiller municipal en 1957, il achète un sonomètre au début des années 1960 pour mesurer l'intensité des bruits de la circulation et promet d'en offrir une dizaine à la ville pour équiper les policiers¹⁶⁸⁶. Il s'impose comme l'expert de référence dans la lutte contre le bruit à Lyon, y compris hors des institutions municipales : l'UCIL fait ainsi appel à lui pour présider et clôturer par une conférence sa journée d'études sur le bruit organisée en 1964¹⁶⁸⁷. De même, le docteur Violet est considéré comme le spécialiste des questions de pollution de l'air à Lyon, en sa qualité de médecin-directeur du Bureau d'Hygiène et pour les mesures de la concentration de dioxyde de carbone dans l'air qu'il fait effectuer dès 1936 par le laboratoire municipal de chimie et développe pour d'autres polluants comme le soufre par la suite¹⁶⁸⁸. Il compte également parmi les fondateurs du comité lyonnais de l'Association pour la Prévention de la Pollution atmosphérique (APPA), créée en 1958, qui collabore régulièrement avec la municipalité sur les questions de pollution de l'air¹⁶⁸⁹.

Cette entrée des médecins dans les arènes de discussion sur la circulation s'inscrit dans la continuité du « temps des thérapeutes », expression par laquelle Stéphane Frioux et Marie-Clotilde Meillerand qualifient le rôle important des médecins dans les politiques lyonnaises entre les années 1900 et 1950¹⁶⁹⁰. Les bruits de la circulation et la pollution de l'air sont alors considérés comme des problèmes de santé publique et font l'objet d'études dans la sphère médicale. À Lyon, cela semble prendre le pas sur les considérations économiques ou circulatoires observées au cours de la période précédente (voir Chapitre 5), autant pour le bruit que pour les fumées. Ainsi, la relance de la lutte contre le bruit motivée par l'intervention de médecins comme le docteur Vienney, conseiller municipal, qui envoie en 1950 au service de la circulation une série de lettres de médecins concernant des patients atteints de troubles nerveux à cause du bruit¹⁶⁹¹. De même, le problème public posé par les fumées automobiles est déplacé à la fin des années 1950, d'une question de sécurité des circulations à une problématique de santé publique. Cela s'opère sous l'action des associations comme l'APPA et par la relance de campagnes de mesures de la concentration de l'air en oxyde de carbone et en soufre, qui révèle des teneurs dépassant les seuils recommandés dans les quartiers centraux¹⁶⁹². Ce retour du bruit et de la pollution atmosphérique s'inscrit dans un contexte national d'intérêt pour ces questions au cours des années 1960, avec la présence parmi les commissions du ministère des Travaux publics de Comités d'Études contre « le bruit des automobiles » et « la pollution de l'atmosphère par les fumées de véhicules automobiles »¹⁶⁹³. Cette focalisation sur l'automobile se retrouve dans les débats lyonnais et surtout dans les mesures prises.

Si les nuisances de la circulation reviennent à l'agenda politique au cours des années 1950, force est de constater que les discussions politiques ne débouchent pas sur des mesures fortes ou novatrices. La prise en charge par les pouvoirs publics reste fondée sur des actions réglementaires visant les conducteurs et leurs véhicules (rappels de l'interdiction de l'avertisseur et de l'échappement libre, restrictions de circulation sur certaines voies), les mesures d'aménagement se limitent aux politiques de goudronnage des chaussées. Cela traduit

¹⁶⁸⁶ AML 1065 WP 11, P.V. du Conseil municipal du 11 mai 1964.

¹⁶⁸⁷ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 271.

¹⁶⁸⁸ AML 462 WP 14/1, PV de la Commission des fumées, 19 février 1958.

¹⁶⁸⁹ S. Frioux, *Les batailles de l'hygiène*, op. cit., p. 55-65.

¹⁶⁹⁰ Stéphane Frioux et Marie-Clotilde Meillerand, « Le temps des thérapeutes, 1900-1950 », in X. de la Selle, *Lyon sur le divan*, op. cit., p. 94-114.

¹⁶⁹¹ AML, 1147 WP 5, Lettre du Dr Vienney au maire, 15 mai 1950.

¹⁶⁹² AML 1080 WP 9, Rapport de l'adjoint Marque, président délégué de l'APPA, au maire, 14 janvier 1971.

¹⁶⁹³ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 275-276.

une certaine impuissance des pouvoirs publics à lutter contre ces nuisances, notamment en faisant respecter les règlements, domaine qui reste du ressort des services de police, dépendants du préfet jusqu'en 1969. Les divisions sectorielles restent marquées entre les services de voirie qui s'occupent principalement du bitumage et les élus et services de police qui se concentrent sur la réglementation et son application. Cela explique probablement que ces discussions restent centrées sur les véhicules automobiles, vus comme sources principales de nuisances donc cibles des dispositifs à mettre en œuvre. Un décalage est observable entre des règlements qui s'appliquent à un seul type de véhicules (poids-lourds, deux-roues motorisés) ou aux automobiles en général et des nuisances plus globales, dénoncées comme ne relevant pas seulement de l'automobile. Les pouvoirs publics semblent alors considérer que l'action en la matière doit être ciblée sur les véhicules et usages les plus problématiques, notamment les fumées des moteurs Diesel de poids-lourds pour la pollution et le bruit des moteurs deux-temps des motocyclettes ou des klaxons. Ces nuisances sont traitées ensemble, comme des questions réglementaires qui concernent avant tout les conducteurs, particulièrement au cours des années 1950-1960 : la préfecture adresse ainsi plusieurs communiqués à la presse pour rappeler les règles en la matière, en rappelant aux propriétaires de véhicules qu'ils doivent les maintenir en état pour éviter « les émissions de fumées noires et opaques » causées par les moteurs Diesel et « le bruit excessif causé par certains véhicules et, notamment, les motocyclettes »¹⁶⁹⁴.

Les commissions du bruit et des fumées suivent ces tendances, ce qui explique leurs résultats souvent limités à un renforcement des mesures réglementaires anciennes d'interdiction d'usage de l'avertisseur sonore en agglomération et d'interdiction de l'échappement libre. Pourtant, les archives des discussions montrent que plusieurs membres sont conscients de la diversité de ces nuisances et de leurs implications. Ainsi, lors de la séance de la sous-commission des Bruits du 14 janvier 1959, la discussion centrée sur les questions de vérification des niveaux de bruits émis par les deux-roues dérive vers d'autres bruits urbains comme celui du ramassage des poubelles soulevé par le conseiller municipal et avocat spécialiste des questions de bruit M. Loyet. Si cette question est rapidement recadrée dans le compte-rendu de cette réunion, le fait qu'un rapport sur l'adoption de contenants en matière plastique pour les poubelles soit envoyé au maire par un ingénieur du Service des Mines quelques jours plus tard montre un intérêt pour cette question¹⁶⁹⁵. Le choix de se focaliser sur des règlements limités réside en partie dans l'impuissance des pouvoirs publics à légiférer sur d'autres motifs qu'un usage considéré comme anormal des véhicules : la législation nationale ne permet toujours pas d'interdire la circulation pour d'autres motifs que la sécurité (catégorie dans laquelle ces nuisances n'entrent pas), les moyens techniques restent limités pour intervenir efficacement, les services de voirie et de circulation n'ayant que peu d'expertise sur ces questions. Cela s'explique aussi par la composition de la sous-commission chargée d'étudier ce problème : outre les membres des divers services intéressés (police, pompiers, bureau municipal d'hygiène), sont conviés deux représentants de l'ACR et un ingénieur des Mines (compétent sur les critères d'homologation des véhicules)¹⁶⁹⁶. Même le spécialiste scientifique de cette question, le professeur Mounier-Kuhn, insiste sur « la question des véhicules à deux-roues » et « l'emploi d'avertisseurs sonores », qu'il place « naturellement au premier plan des divers bruits urbains » sur lesquels il affirme que son association reçoit des plaintes en 1959¹⁶⁹⁷. Ce point de vue persiste tout au long des années 1960, revenant régulièrement dans les débats du

¹⁶⁹⁴ AML 1065 WP 11, Communiqué de la préfecture à la presse, 19 juin 1958.

¹⁶⁹⁵ AML 1065 WP 11, P.V. de réunion de la Sous-commissions des bruits du 14 janvier 1959.

¹⁶⁹⁶ AML 1065 WP 11, Convocation à la Sous-commission des bruits du 6 février 1960.

¹⁶⁹⁷ AML 1065 WP 11, Lettre du professeur Mounier-Kuhn à l'adjoint à la circulation Fauconnet, 29 juin 1959.

Conseil municipal sans trouver d'autre issue que l'application des arrêtés municipaux et préfectoraux par des interventions policières¹⁶⁹⁸.

Cette distorsion entre des interventions plutôt morcelées des pouvoirs publics et le caractère plus global de ces nuisances apparaît croissante entre les années 1960 et 1970, alors que les riverains ou les usagers des transports raisonnent davantage en termes d'environnement urbain et de santé publique. Ainsi, une commerçante de la rue du Dauphiné (3^e arrondissement) se plaint au maire de Lyon en 1968 des émanations d'oxyde de carbone dans sa boutique après que les trolleybus s'arrêtant au feu tricolore devant son commerce aient été remplacés par des autobus. Elle appuie sa revendication de retour des trolleybus par des mesures d'oxyde de carbone dans le sang avant et après la mise en circulation des autobus. La réponse de l'adjoint délégué renvoie la plaignante vers le préfet, en tant que président du STCRL, déclarant la ville incompétente sur cette question, sans pour autant transmettre cette lettre aux services préfectoraux¹⁶⁹⁹. Cette affaire témoignant d'une logique procédurière précoce semble être un cas isolé et reste sans suite. Cette question ne fait pas l'objet de débat pour la ligne 2 concernée, au contraire de la ligne 7 Perrache-Brotteaux, dont les autobus doubles sont très critiqués au cours de cette année 1968. Le Comité Perrachois d'Intérêt local, dans sa pétition adressée au président de la société TCL et au maire pour le retour des trolleybus, place ainsi « l'aggravation de la pollution atmosphérique » et le caractère bruyant de ces nouveaux bus en tête des inconvénients de ces véhicules, devant les plus classiques dénonciations d'inconfort, d'encombrement et d'insuffisance par rapport aux nombreux passagers de la ligne la plus fréquentée du réseau¹⁷⁰⁰.

La réaction des pouvoirs publics face à ces évolutions apparaît tardive et marquée par les approches sectorielles avant la fin des années 1980, ce qui fait obstacle à un traitement global de ces questions. Cela tient en partie au manque d'indicateurs statistiques de l'intensité de ces nuisances et de leur perception par les usagers. Le bruit et la pollution font l'objet de cartes à l'échelle de la ville à partir des années 1970 (voir ci-dessous Figure 75), mais leurs biais importants et les cloisonnements entre services les rendent peu utilisables comme outils d'aide à la décision. La prise en charge de ces nuisances par les pouvoirs publics commence à s'observer dans les années 1970, avec leur intégration en amont des aménagements prévus au VII^e Plan. Dans le rapport préparatoire, un chapitre intitulé « Environnement » établit un diagnostic des problèmes posés par les transports urbains en deux points : sécurité d'une part, bruit et pollution d'autre part. Ce rapport, rédigé par les services du ministère de l'Équipement, montre la volonté de mesurer les nuisances avec des critères objectifs. Si le chapitre de la sécurité s'appuie logiquement sur les statistiques d'accidents fournies par les services de police, les données de bruit et de pollution sont produites à partir d'une étude de terrain dont les résultats sont corrigés à l'aide de modèles statistiques pour se rapprocher des perceptions réelles. Ces mesures sont probablement effectuées par l'association lyonnaise ARPENT (Association Recherche-Pollution-Environnement-Transports), citée à la fin du rapport. Créée en 1973, elle est une des associations de suivi de la qualité de l'air agréées par le ministère de l'Environnement¹⁷⁰¹. Cette association ne semble plus exister et l'absence d'archives qui la concernent rend difficile l'étude de sa constitution et de son action.

Les mesures effectuées à l'aide de sonomètres en différents points des voies figurées sur la carte ci-dessous (Figure 75) sont calculées en fonction de la densité de population riveraine

¹⁶⁹⁸ Voir par exemple ceux du 7 octobre 1963, 11 mai 1964, figurant dans le carton AML 1065 WP 11,

¹⁶⁹⁹ AML 1065 WP 11, Lettre de Mme Keser au maire de Lyon, 11 janvier 1968 et réponse, 16 février 1968.

¹⁷⁰⁰ ADR 2976 W 7, Lettre du Comité Perrachois d'Intérêt Local au maire, 12 décembre 1968.

¹⁷⁰¹ F. Charvolin et S. Frioux, *Un air familial ?*, op. cit., p. 135 et suiv.

(extraite des données du recensement de 1968) et corrigées en fonction de paramètres locaux comme la largeur de la rue. Cela donne un indice exprimé en Leq de « niveau sonore équivalent » destiné à mesurer l'exposition à un bruit variable dans le temps. Il s'agit bien ici du bruit automobile, puisque toutes les voies qui font l'objet de mesures sont des grands axes de circulation et que la modélisation statistique porte sur le niveau de bruit maximum, recueilli pendant une heure de pointe en semaine¹⁷⁰². Cette nouvelle appréhension quantitative du bruit se retrouve pour la pollution, avec des mesures des taux de dioxyde de carbone (CO₂) et dioxyde d'azote (NO₂) opérées aux mêmes endroits et corrigées de la même manière en prenant en compte les « riverains diurnes inactifs ». Bruit et pollution de l'air sont donc toujours traités ensemble, comme des nuisances perçues par les usagers, qui apparaissent ici écartés des mesures car simplement modélisés. Cela explique le faible niveau de bruit sur les voies identifiées comme « routes » que sont le périphérique Est et les quais : ces voies sont très fréquentées par les automobiles mais leur largeur et l'éloignement des immeubles riverains sont pris en compte, d'où des niveaux de bruit plus faibles que de grandes artères densément urbanisées comme le boulevard des États-Unis ou la portion Sud de la rue de la République. Ces études centrées sur l'automobile davantage que sur les usagers conduisent à quatre hypothèses à débattre, portant exclusivement sur la réduction du trafic automobile : « reconstituer des zones à faible trafic automobile », réaliser des zones piétonnes, développer la traction électrique pour les transports en commun, favoriser l'usage de la bicyclette¹⁷⁰³.

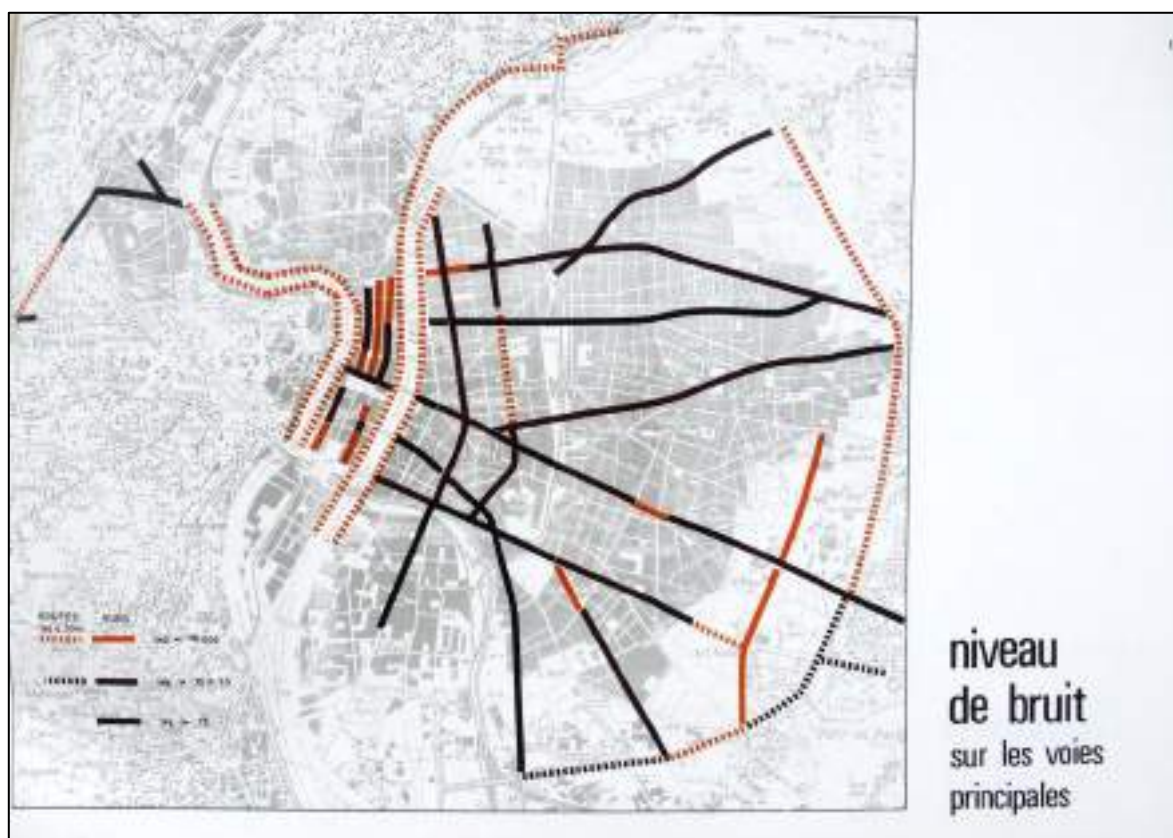


Figure 75 : Carte du niveau de bruit sur les voies principales de Lyon, « Les transports urbains dans l'agglomération lyonnaise », ministère de l'Équipement, juin 1975, p. 123 (AML 1 C 501464)

¹⁷⁰² AML 1 C 501464, « Les transports urbains dans l'agglomération lyonnaise », Rapport de préparation du VII^e Plan, juin 1975, tome 1, p. 103-126.

¹⁷⁰³ Ibid., p. 128-129.

Ainsi, cette carte sert essentiellement à la planification des transports à l'échelle de l'agglomération lyonnaise à horizon 1985, sans être mobilisée pour des études plus locales, davantage fondées sur les perceptions des usagers que sur ces indicateurs modelés pour la circulation automobile. Les choix des lieux étudiés ici et de la mesure montre qu'il s'agit surtout d'estimer le bruit automobile, bien que la mesure englobe les autres producteurs de bruits sans possibilité de les distinguer¹⁷⁰⁴. Sur le plan de l'urbanisme hors des grands axes routiers, l'appréciation du bruit est plutôt qualitative. Aucun sonomètre n'est par exemple mobilisé pour estimer les nuisances de la circulation subies par les riverains de la rue Saint-Jean, auquel un questionnaire sur le bruit est soumis par la municipalité suite à l'action des associations de quartier en 1970 et une enquête orale réalisée par des étudiants en 1986¹⁷⁰⁵. Cela s'explique probablement par l'insistance sur les bruits nocturnes dans ce quartier aux activités de restauration et de divertissement dynamiques. La question du bruit de la circulation est alors envisagée comme une conséquence de ces activités et des débordements de leurs usagers, au contraire de voies à grande circulation comme le boulevard des États-Unis visible sur la carte ci-dessus, pour lequel le bruit automobile de la circulation courante est souvent le seul pris en compte par les pouvoirs publics et les habitants.

L'approche de ces nuisances reste donc déterminée par les fonctions considérées comme dominantes des rues étudiées, ce qui influe dans le choix des indicateurs à mobiliser. L'évolution des indicateurs des nuisances a des conséquences sur le traitement de ces questions par les pouvoirs publics, qui reste marqué par des approches sectorielles malgré les volontés politiques d'une action transversale reposant sur la coopération entre les services. Ainsi, la Mission Écologie du Grand Lyon, mise en place sous le mandat de Michel Noir (1989-1995), emploie un chargé de mission sur les questions de pollutions de l'air et de bruit. Le regroupement de ces deux problématiques sur un même poste montre une volonté de traitement global des nuisances urbaines et marque la continuité avec les années 1950, mais l'un de ces personnels (témoignant de manière anonyme) souligne la difficile mise en œuvre de la transversalité avec les services intercommunaux¹⁷⁰⁶. Cela est perceptible dans les mesures prises à cette période, qui consistent essentiellement à renforcer des dispositions réglementaires anciennes et à faire des aménagements destinés à pallier les conséquences de ces nuisances, inclus dans la politique d'espaces publics. C'est le cas de la campagne de blanchiment des façades du centre-ville, réputées noircies par les fumées automobiles, commencée dans les années 1980 et poursuivie dans la décennie suivante¹⁷⁰⁷.

Les nuisances des transports redeviennent donc progressivement un problème politique, par l'action de collectifs spécialisés sur ces questions. La réaction des pouvoirs publics reste marquée par le poids des traditions sectorielles et des visions cloisonnées de ces problèmes. Cela provoque des décalages entre les mesures prises et les attentes des usagers, d'autant que pour ces deniers, les solutions semblent résider dans des aménagements de la voirie.

¹⁷⁰⁴ Philippe Zittoun (dir.), *Des indicateurs pour gouverner : boussoles ou miroirs déformants ?*, La Défense, PUCA, 2009, p. 35.

¹⁷⁰⁵ Archives RVL, dossier « Piétons, circulation », Bulletins de l'association RVL, avril 1970 et novembre 1990.

¹⁷⁰⁶ P. Zittoun (dir.), *Des indicateurs pour gouverner*, op. cit., p. 71.

¹⁷⁰⁷ C. Polère, *De la Courly au Grand Lyon*, op. cit., p. 209-211.

Les infrastructures de voirie comme solution aux nuisances des transports : vers l'exclusion automobile

L'évolution vers des indicateurs plus précis des nuisances des transports s'opère en parallèle d'une montée des revendications dans ce domaine, avec l'émergence du thème de la défense de l'environnement et du « cadre de vie » à partir des années 1960¹⁷⁰⁸. Celui-ci est surtout mobilisé contre la présence automobile (circulation et stationnement), autant à l'échelle micro-locale par des riverains et commerçants qu'à une échelle plus large par des usagers des transports ou des membres de collectifs environnementalistes¹⁷⁰⁹. Ces revendications deviennent des questions d'aménagement, dans la mesure où l'action réglementaire est reconnue comme inefficace par tous (y compris les élus) à partir des années 1950. L'aménagement d'infrastructures pour agir sur ces nuisances connaît alors une évolution importante dans les dispositifs vers une exclusion formelle de l'automobile dans certains territoires. Les années 1950-1960 signent plutôt la continuité de la lutte contre les nuisances entamée avant-guerre avec des aménagements pour diminuer les nuisances ou s'y adapter, comme le bitumage des chaussées. Par la suite, à partir du début des années 1970, un basculement s'observe vers des dispositifs destinés à exclure l'automobile par divers dispositifs : rues piétonnisées, pose de potelets sur les trottoirs pour empêcher le stationnement, zones interdites aux véhicules poids-lourds considérés comme les plus nuisibles, aménagement de parcs de stationnement hors voirie.

L'idée de lutter contre les nuisances des transports par des aménagements de voirie précède son retour dans les préoccupations politiques, avec des politiques relativement simples comme le bitumage des chaussées ou les aménagements pour la traversée des voies charretières. Envisagé à la fois comme solution aux problèmes d'insécurité, de vibrations et de bruit, un programme de bitumage général des rues lyonnaises est entamé au milieu des années 1930 et poursuivi jusqu'à la fin des années 1960 sur les quelques 1 400 rues de Lyon. Sur ce point, le consensus semble établi : les pouvoirs publics y voient des avantages du point de vue de l'hygiène et une manière de remplacer le pavé par un revêtement moins coûteux¹⁷¹⁰, l'Automobile-Club du Rhône salue l'action municipale en la matière¹⁷¹¹, les riverains n'y verraient que des avantages, selon les ingénieurs du SMV¹⁷¹². Les arguments mobilisés pour le bitumage promeuvent à la fois un confort de roulement accru pour les automobilistes et une lutte efficace contre les vibrations causées aux immeubles et le bruit des roues des véhicules sur les pavés. Les premières rues à en être pourvues sont d'ailleurs les grands axes de circulation pavés, ainsi que les abords des groupes scolaires et des établissements de santé¹⁷¹³.

Cependant, la lutte contre les nuisances figure au second plan des motifs de ces aménagements, qui restent soumis aux choix techniques des services de voirie, dans la continuité des périodes précédentes. Ainsi, le bitumage autour des établissements de santé s'explique par les plaintes de plusieurs directeurs de cliniques contre le bruit sur des voies très fréquentées comme la rue Duquesne. Elles sont portées à la CMC par les représentants de

¹⁷⁰⁸ F. Charvolin et S. Frioux, *Un air familial ?*, op. cit.

¹⁷⁰⁹ Tristan Loubes, *La voiture comme nuisance dans la ville fordiste*, Mémoire de Master 2 d'Histoire Contemporaine, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2016.

¹⁷¹⁰ S. Barles, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », art cit.

¹⁷¹¹ ADR PER 1900/6, « A propos du pavage de nos rues », *Carnet de l'ACR*, décembre 1950, n°11.

¹⁷¹² AML 963 WP 28, Rapport sur le goudronnage des chaussées pavées par l'ingénieur principal de la Voie publique, 24 juillet 1952.

¹⁷¹³ AML 1469 WP 12, Rapport sur l'activité de la division des voies publiques, sd (1955).

l'Automobile-Club du Rhône, dont de nombreux médecins font partie. Au milieu des années 1950, cela se concrétise par l'asphaltage complet de cette voie pavée. En revanche, son interdiction aux poids-lourds, réclamée aussi par ces médecins, est refusée par la municipalité car considérée comme inutile au vu du nombre « quasi nul » de poids-lourds circulant entre 22 h et 7 h¹⁷¹⁴. Dans les années 1950, les travaux de bitumage s'étendent aux petites rues encore pourvues de pavés non plats, ce qui coûte moins cher que d'effectuer un pavage neuf en pavés plats. L'autre priorité de cette politique est de recouvrir les voies de tramways sur les lignes où ils sont remplacés par des autobus : là encore, la raison principale semble répondre à des enjeux économiques plus qu'à des revendications d'usagers, le recouvrement des voies pavées par une couche de bitume permettant d'éviter le coûteux enlèvement des rails. Par ailleurs, la lutte contre l'insécurité routière, alors considérée comme une nuisance, continue à se faire par de petits aménagements comme l'installation de passages cloutés et feux de signalisation.

Un basculement s'opère vers un rejet plus clair de ces nuisances au début des années 1970, qui aboutissent à des demandes plus radicales d'exclusion de l'automobile de certains espaces. Les politiques de bitumage des rues et d'aménagement de carrefours sont alors pratiquement achevées et les nuisances automobiles sont toujours présentes voire accrues au fur et à mesure de l'augmentation du parc automobile et de la circulation. Les problématiques de sécurité routière viennent alors s'ajouter de manière prégnante aux questions de bruit et de pollution. Ces questions trouvent alors un écho dans les politiques d'urbanisme, avec l'influence du rapport Buchanan de 1963 dans bon nombre de villes européennes¹⁷¹⁵. Ce rapport inspire les urbanistes et ingénieurs des services de voirie avec sa logique de spécialisation des rues, définissant des « zones d'environnement » qui seraient préservées du trafic automobile. Ce dernier serait concentré sur de grandes artères entourant ces zones, en protégeant les piétons par des traversées aménagées au-dessus ou en dessous des voies routières. Cette logique pensée pour faciliter la circulation et préserver les populations des nuisances et risques (dont l'insécurité routière) est appliquée à Lyon dans le quartier neuf de la Part-Dieu, élaboré par l'urbaniste Charles Delfante et réalisé sous l'autorité de Louis Pradel au cours des années 1970. L'aménagement du quartier est pensé pour isoler les déplacements piétons de l'automobile, avec des paysages faits de trémies routières, de carrefours à plusieurs niveaux et de passerelles pour piétons. Les immeubles et le centre commercial sont aussi aménagés selon les principes de l'urbanisme sur dalle en vogue à l'époque¹⁷¹⁶, ce qui permet aux piétons de parcourir le quartier en hauteur, sans rencontrer une automobile. Comme on le voit sur l'image ci-dessous, la présence d'une passerelle pour piétons n'empêche pas certains d'entre eux de traverser sur des chaussées qui ne sont pas conçues pour cela. De plus, la présence d'un graffiti sur une passerelle pourtant récemment construite est symptomatique de la dégradation rapide de ces infrastructures piétonnes, qui font aussi l'objet de problèmes de délinquance, rapidement pointée comme une nuisance forte par les usagers eux-mêmes (riverains, piétons, automobilistes) et par Delfante lui-même dès les années 1980¹⁷¹⁷.

¹⁷¹⁴ AML 1166 WP 1, PV de la CMC du 18 novembre 1955.

¹⁷¹⁵ Serge Wachter, *Traffics en ville : l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Paris, Ed. Recherches, 2004, p. 79-87.

¹⁷¹⁶ M. Desportes, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 371-374.

¹⁷¹⁷ Charles Delfante, *La Part-Dieu : le succès d'un échec*, Lyon, Libel, 2009.



Figure 76 : La rue Garibaldi vers 1979 (AML 38 Ph 190-37)

Pourtant, la séparation des usages de la rue par des infrastructures reste ancrée dans les imaginaires comme une solution aux nuisances des transports, y compris pour des rues de quartiers anciens. Cela se voit dans les opérations de piétonnisation de plusieurs rues lyonnaises dans les années 1970, dont la rue de la République et la rue Saint-Jean. La demande est portée par des associations locales de riverains et commerçants ainsi que le collectif Les Droits du Piéton, face à une municipalité plutôt réticente au départ. À Lyon comme dans les autres villes où la piétonnisation est demandée, la plupart des arguments invoquent la protection des nuisances automobiles et de la « qualité de la vie », notion fréquemment mobilisée dans les années 1970 pour ce type d'aménagement¹⁷¹⁸. Par exemple, en 1973, le président de l'association des commerçants de la rue Édouard-Herriot, rue centrale parallèle à la rue de la République, justifie sa demande de piétonnisation de la manière suivante : « Pas de voitures, pas de bruit, pas de mauvaises odeurs, beaucoup de calme, des fleurs, des fontaines, des bancs »¹⁷¹⁹. Il associe explicitement la protection des nuisances automobiles que ce dispositif occasionnerait avec l'aménagement d'un lieu plus agréable qu'il permettrait. Les pouvoirs publics intègrent aussi ces besoins exprimés d'amélioration de l'ambiance urbaine, qui vont au-delà de la lutte contre les nuisances. Ainsi, l'enquête du CETE sur la politique de stationnement en centre-ville commandée par la municipalité en 1980 préconise une politique de « réduction de l'accessibilité au centre-ville en automobile pour lutter contre la croissance du bruit, de la pollution et de l'énervement », au nom de « l'amélioration de la qualité de la vie ». Cela passerait par une réduction de l'offre de stationnement dans l'hypercentre et la construction de « parcs d'échanges » en périphérie pour y laisser sa voiture et rejoindre l'hypercentre en transport en commun¹⁷²⁰.

Au-delà des aspects environnementaux mis en avant par les promoteurs de la piétonnisation ou des parcs de stationnement, ces dispositifs ne remettent aucunement en cause la place importante de l'automobile en ville puisqu'elles en déplacent les nuisances à leurs

¹⁷¹⁸ C. Ferial, « L'invention du centre-ville européen », *art cit.*

¹⁷¹⁹ Archives de l'UCIL, Courrier de la revue *Résonances – Vie Lyonnaise*, 26 janvier 1973 (coupure de presse).

¹⁷²⁰ AML 1533 WP 204, Enquête du CETE sur le stationnement dans la Presqu'île, 1980.

abords, d'autant que les premières rues piétonnes ne forment pas un réseau mais plutôt des « îlots piétonniers » dans une marée automobile. Ces problèmes sont mis en exergue lors des réunions du groupe de travail municipal destiné à faire un premier bilan des rues piétonnes du centre-ville (rues de la République et Victor-Hugo) en 1983, six ans après leur inauguration (voir Annexe 28) : les représentants des commerçants et les « chalands » interrogés par la direction de l'information de la ville de Lyon pointent surtout les dysfonctionnements du stationnement autour de ces rues (manque de places disponibles, stationnement illégal)¹⁷²¹. Les nuisances de bruit et d'insécurité apparaissent dans les doléances, mais concernent cette fois la population piétonne, par son nombre et sa diversité sociale (en particulier la présence de jeunes et/ou marginaux, vue comme problématique). Cela montre l'intégration par les commerçants, des problématiques de nuisances environnementales, qui ne trouvent dans ce cas aucune solution.

Par ailleurs, les nuisances des transports connaissent un mouvement de diversification dans les revendications des usagers des rues, dans la mesure où leurs infrastructures font aussi l'objet de mobilisations. Cela s'opère notamment par le changement de vocabulaire, avec le passage progressif du terme de « nuisance », catégorie juridique héritée du XVIII^e siècle désignant une souffrance due à des faits perceptibles, à celui de « pollution », qui a un sens beaucoup plus large de dégradation d'un écosystème¹⁷²². Les infrastructures d'inspiration routières modelées pour l'automobile sont le plus souvent ciblées à partir des années 1970. Si le rôle important des projets d'autoroutes urbaines dans les « luttes urbaines » des années 1970 a été bien étudié pour plusieurs villes¹⁷²³, les oppositions aux infrastructures existantes sont moins connues mais reposent sur les mêmes protestations. Cela peut concerner aussi des aménagements pour piétons réalisés en complément d'ouvrages routiers. C'est le cas du rond-point à plusieurs niveaux de l'entrée Est du pont de la Guillotière, aménagé pour prémunir les piétons contre les risques d'une traversée à niveau. Malgré tous les dispositifs établis (escaliers, barrières, signalisation), les services de voirie constatent dans les années 1970 une augmentation des accidents par le fait que les piétons traversent la chaussée au lieu d'emprunter le passage souterrain. Ce problème est aussi mis en avant par le comité de quartier Rhône-Guillotière, qui réclame l'aménagement de dispositifs pour faire ralentir les automobiles et dénonce l'insécurité du souterrain¹⁷²⁴. La rigidité de ces carrefours à plusieurs niveaux condamne la municipalité à des aménagements légers : des feux de signalisation sont installés en 1977, en même temps que des passages piétons à niveau, tracés sur la chaussée.

Enfin, d'autres nuisances plus difficilement perceptibles émergent dans les années 1970 et font l'objet de demandes de détournement de certaines rues, comme les risques routiers liés au développement des industries dans la région lyonnaise. Il s'agit notamment de rues qui voient passer des poids-lourds interdits de circuler dans le centre-ville et dans les tunnels. Ainsi, les riverains de la montée de Choulans se mobilisent au début des années 1980 contre le risque représenté par les camions transportant des matières dangereuses, nombreux par le développement de la « vallée de la Chimie » au Sud de Lyon. Ces derniers, étant interdits de traversée du tunnel de Fourvière, empruntent cette montée comme itinéraire alternatif pour

¹⁷²¹ AML 72 II 4, Compte-rendu de la réunion du groupe de travail Zone piétons, 20 décembre 1983.

¹⁷²² François Jarrige et Thomas Le Roux, *La contamination du monde : une histoire des pollutions à l'âge industriel*, Paris, Seuil, 2017, p. 14-15.

¹⁷²³ Voir par exemple Valérie Poirier, « "L'autoroute est-ouest, c'est pas le progrès !" : environnement et mobilisation citoyenne en opposition au projet d'autoroute est-ouest à Montréal en 1971 », *Bulletin d'histoire politique*, 2015, vol. 23, n° 2, p. 66-91 ; Isabelle Backouche et al., *La ville est à nous ! Aménagement urbain et mobilisations sociales depuis le Moyen Âge*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018, p. 263-284.

¹⁷²⁴ AML 1093 WP 83, Lettre du conseiller municipal Etienne Coex au maire Louis Pradel, 4 février 1972.

relier les autoroutes A6 et A7. Cette préoccupation nouvelle pour le transport de matières dangereuses se fait jour à l'été 1978, à la suite de l'accident de Los Aquiles en Espagne (l'explosion d'un camion à côté d'un camping le 12 juillet 1978 fait 217 morts) : le président de l'UCIL Paul Scherrer publie alors, dans le quotidien *Le Progrès*, un article intitulé « Les bombes roulantes traversent aussi Lyon »¹⁷²⁵, plusieurs études de la DDE suivent. Les riverains de la montée de Choulans s'expriment par la voix de leur CIL, dans les discussions sur le plan de circulation du quartier St Just en 1981. Ils dénoncent « un problème aigu de circulation automobile » et des « nuisances graves dans le centre ancien », parmi lesquels ces transports dangereux, avec pour objectif de s'opposer au plan de circulation, qui prévoit la mise en sens unique d'une portion de cette montée pour faciliter la circulation. Outre cette opposition conjoncturelle, ils réclament l'aménagement de voies de contournement pour que ces poids-lourds ainsi que la circulation de transit évitent cette voie urbaine¹⁷²⁶. Leurs revendications sont partiellement écoutées, puisque ce plan de circulation est abandonné en 1983, mais aucun aménagement supplémentaire n'est mis en œuvre à l'échelle du quartier pour dévier ces circulations jugées problématiques. Ce problème de risques environnementaux ne trouve une solution qu'en 1992, avec l'ouverture du contournement Est de Lyon (A46), itinéraire désormais obligatoire pour les poids-lourds voulant traverser l'agglomération lyonnaise¹⁷²⁷.

Les années 1950 signent donc l'entrée dans une nouvelle ère pour les enjeux de l'aménagement des rues, avec la diversification des dispositifs à mettre en œuvre, à la mesure de la montée en puissance des questions de nuisances des transports. En revanche, le décalage est patent entre les politiques mises en œuvre, toujours fondées sur la réglementation ou des aménagements favorables à l'automobile, et les attentes des usagers. Les années 1970 marquent un tournant avec un déclin des infrastructures favorisant la circulation automobile : les oppositions contre la place de l'automobile en ville se renforcent avec des revendications environnementales, les politiques intercommunales et nationales privilégient la multimodalité, liant les transformations des réseaux viaires avec celles des quartiers concernés. L'aménagement des rues devient donc une question d'urbanisme, plus que de circulation. La construction d'un consensus en la matière entre aménageurs et usagers reste chaotique et se fait en partie par des revendications environnementales à l'échelle de la rue.

¹⁷²⁵ ADR 1954 W 5, Coupures de presse, *Le Progrès* du 21 juillet 1978.

¹⁷²⁶ AML 1533 WP 178, Lettre du Comité Saint-Just Saint-Irénée Fourvière au maire de Lyon, 18 avril 1983.

¹⁷²⁷ S. Gardon, *Goût de bouchons*, op. cit.

2. Vers de nouveaux compromis : usagers et aménageurs face aux questions de voirie

Aux nouvelles problématiques qui s'imposent pour les aménagements de voirie à partir des années 1950 correspond une diversification des personnes et des répertoires d'action mobilisés. Les CIL s'affirment et se fédèrent en 1960 avec l'UCIL¹⁷²⁸, des collectifs d'usagers apparaissent pour défendre des usages particuliers (vélo, marche à pied, commerces). Dans les années 1970-1990, plusieurs associations naissent à l'occasion de conflits d'aménagement, dont les « luttes urbaines » des années 1970 sont les exemples les plus visibles, à Lyon comme dans d'autres villes occidentales¹⁷²⁹. Dans le cas lyonnais, on observe une certaine continuité entre les « luttes urbaines » des années 1970 et les mobilisations des décennies suivantes. Ces mobilisations révèlent le dépassement des institutions traditionnelles qui peinent à les intégrer, ainsi que le retour de la rue comme objet de mouvement social : elle n'est souvent plus le cadre principal des mobilisations, mais elle est utilisée comme élément symbolique et comme terrain d'action de revendications plus générales d'amélioration de l'environnement urbain.

Les pouvoirs publics lyonnais tentent pourtant de prendre en compte les usagers des rues dès les années 1950, avec une volonté de concertation affichée par Édouard Herriot puis ses successeurs. En parallèle, les concepteurs des aménagements ont de plus en plus recours à des acteurs extérieurs spécialisés (bureaux d'études, urbanistes, fournisseurs d'équipements), pour des aménagements comme pour des études plus larges, qui étaient auparavant effectuées par les services de voirie locaux. Ces nouveaux aménageurs accompagnent l'intégration des aménagements de voirie dans des politiques d'urbanisme moins soumises aux logiques techniques sectorielles, conformément aux attentes des usagers.

2.1. Des comités de quartier à la concertation : une histoire des mobilisations pour la rue

Les archives des aménagements des rues permettent de revisiter la chronologie traditionnelle des relations entre la municipalité et les usagers des rues (riverains, commerçants, usagers des transports) établie pour le cas lyonnais. Ainsi, le traditionnel « âge d'or des CIL » des années 1950-60¹⁷³⁰ est à remettre en question par les réalisations plutôt tardives et modestes en matière d'aménagement de voirie. Les « luttes urbaines » des années 1970 semblent bousculer les projets d'urbanisme et le paysage associatif local, mais les CIL restent en première ligne des actions dans la plupart des cas observés. Cette continuité s'observe aussi pour l'ère de la « concertation municipale » affirmée par Francisque Collomb puis Michel Noir¹⁷³¹, qui masque le rôle toujours important des CIL et des collectifs d'usagers apparus dans les années 1950-1960. La diversification des collectifs d'usagers des rues et la transition vers des actions plus contestataires des politiques publiques sont ainsi à inscrire dans la chronologie plus large d'une reconfiguration progressive des débats sur l'aménagement qui n'exclut pas les collectifs traditionnels.

¹⁷²⁸ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 139.

¹⁷²⁹ M. Wieviorka, « Lutes urbaines », art cit.

¹⁷³⁰ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 114.

¹⁷³¹ Catherine Foret, *Quand les mobilisations citoyennes interpellent l'action publique : les conflits territoriaux comme « apparition de la démocratie »*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2014.

Des riverains aux usagers : un aménagement du « cadre de vie » impulsé par les collectifs ?

Les débats autour de l'aménagement des rues sont reconfigurés par la diversité croissante des collectifs et des revendications exprimées, qui s'opèrent en partie sous l'effet des évolutions des mobilités urbaines. Les années 1960-1970 sont ainsi celles d'une multiplication des collectifs d'usagers dans tous les domaines : celui-ci semble être un ciment de mobilisations de plus en plus variées, qui prennent souvent au dépourvu les pouvoirs publics, obligés d'adapter leur prise en compte, d'autant que bon nombre de ces associations nouvelles développent une expertise pour se constituer en force de proposition.

Une typologie de l'évolution de ces collectifs peut être esquissée à partir de l'observation des archives publiques concernant leurs mobilisations et des arènes de débat comme la CMC, mais aussi d'archives privées de certaines associations (comme les CIL des États-Unis, Renaissance du Vieux-Lyon ou l'UCIL) ou de personnages importants (comme Régis Neyret, journaliste actif dans plusieurs collectifs entre les années 1950 et 1990). À partir des années 1950, des collectifs d'usagers des transports se développent et mobilisent plus largement que les associations de professionnels observées pour les périodes précédentes, les comités de quartiers s'étendent du point de vue de leurs lieux et de leurs objets, des collectifs généralistes se préoccupent des questions de transport et d'aménagement urbain (comme les associations familiales ou environnementalistes) et ces acteurs collaborent de plus en plus entre eux pour certains aménagements. Du point de vue des revendications, des protestations plus générales contre l'action publique s'ajoutent aux traditionnelles demandes d'infrastructures localisées. Le primat de l'automobile dans les infrastructures de voirie est de plus en plus critiqué, pour les nuisances (bruit, pollution, esthétique) et la place réduite laissée aux autres modes de transport¹⁷³², faisant du « cadre de vie » un enjeu de mobilisation.

Ces mutations s'observent d'abord au sein des CIL, qui s'étendent par leurs implantations géographiques et leurs thématiques de mobilisation, renforçant leur rôle d'intermédiaire entre la municipalité et les riverains. Les cas de rues observés montrent bien ce renforcement : alors que seules deux rues sur les six étaient comprises dans le périmètre d'un CIL avant 1945 (États-Unis et Choulans), la totalité des rues considérées est couverte par un CIL au cours des années 1960-1970. Parmi ces comités, deux sont des associations anciennes de quartiers périphériques (États-Unis et Saint-Just) qui ne semblent pas avoir connu d'interruption depuis leur naissance à la fin du XIX^e siècle. Deux autres sont des créations des années 1940-1960 avec un but d'animation du quartier, comme Renaissance du Vieux-Lyon créée en 1946 ou le CIL Rhône-Guillotière, créé dans les années 1950, dont le bureau est alors composé à moitié d'industriels et de commerçants¹⁷³³. Les CIL créés dans les années 1970 le sont souvent dans des quartiers centraux et mobilisent des thématiques environnementales, comme le comité Centre Presqu'île, créé en 1971 par Paul Scherrer avec pour vocation principale « la protection et l'amélioration du cadre de vie des habitants »¹⁷³⁴. Il en est de même du Comité de Défense Brotteaux-Part-Dieu, fondé en 1973 contre l'extension d'une centrale thermique pour le chauffage urbain dans le 6^e arrondissement¹⁷³⁵. Élargissant son action à l'ensemble des problèmes du quartier par la suite, il dénonce plusieurs problèmes de circulation rue Bugeaud, comme le stationnement

¹⁷³² T. Loubes, *La voiture comme nuisance dans la ville fordiste*, op. cit.

¹⁷³³ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 99.

¹⁷³⁴ Journal officiel du 10 février 1971, Statuts de l'association Centre Presqu'île.

¹⁷³⁵ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 119.

« anarchique » ou l'insécurité du carrefour Bugeaud/Brotteaux¹⁷³⁶. Ces trois collectifs récents montrent la dynamique de diffusion des CIL à des quartiers centraux qui en étaient dépourvus, ainsi que la montée en puissance de thèmes nouveaux comme la protection de l'environnement.

Cependant, le rôle d'intermédiaire des comités apparaît contesté à partir des années 1960 avec l'affirmation d'autres collectifs et l'apparition de conflits hors du cadre des relations CIL/élus. Thierry Joliveau explique cela par l'apparition de comités de défense de l'environnement aux alentours de 1965, qui reprochent parfois aux CIL leur attitude timorée vis-à-vis des politiques municipales¹⁷³⁷. Pourtant, l'examen des débats concernant nos cas de rues montre que ces comités sont souvent parties prenantes de ces mobilisations, y compris lorsqu'il s'agit de s'opposer frontalement aux politiques publiques. Dans plusieurs cas, les responsables des CIL cherchent à s'associer avec d'autres collectifs pour donner plus de poids à leurs mobilisations. En l'absence d'archives précises sur le nombre de membres ou leur identité, la composition sociale de ces associations et les liens qu'elles établissent entre elles restent difficiles à caractériser. La récurrence de quelques figures individuelles peut donner un aperçu de ces liens souvent informels entre les différentes associations d'usagers intéressés par l'aménagement des rues, en particulier pour les nouveaux CIL. Composés de membres souvent plus aisés que les classes moyennes et petits commerçants des CIL anciens, ils s'inscrivent davantage en interaction avec d'autres collectifs. L'exemple le plus représentatif est celui de Paul Scherrer, président des CIL Sans-Souci puis Centre-Presqu'île, qui fait également partie des fondateurs de l'association Lyon-Métro en 1963 pour promouvoir la construction d'un métro à Lyon. De même, l'antenne lyonnaise de l'association Les Droits du Piéton, fondée en 1959, comporte plusieurs membres du bureau qui sont aussi des adhérents de CIL lyonnais, comme son président Paul Damon en 1975¹⁷³⁸. En outre, le paysage associatif lyonnais se diversifie sur de nouvelles thématiques qui relèvent de l'aménagement des rues.

Dès les années 1950, on peut également observer le développement d'associations familiales et scolaires qui se mobilisent au sein ou en parallèle des CIL pour réclamer des aménagements pour les piétons ou une amélioration de la desserte en transports en commun des quartiers périphériques. Par exemple, des directeurs d'écoles et associations de parents d'élèves réclament des efforts pour sécuriser les entrées et sorties d'enfants, de même que des associations familiales comme l'Union Féminine Civique et Sociale : Olivier Chatelan a montré qu'elles s'inscrivent dans les évolutions de l'urbanisme au même titre que les comités de quartier, en s'intéressant aux transports dès les années 1950, puis à l'environnement et au cadre de vie dans les années 1970¹⁷³⁹. Dans le cas du boulevard des États-Unis, le carrefour avec la rue Paul-Cazeneuve, voisin d'un groupe scolaire, d'un collège et d'un lycée, fait l'objet de plusieurs demandes à la municipalité entre 1959 et 1964 pour en accroître la sécurité en aménageant des passages piétons et des infrastructures pour faire ralentir les voitures (feu jaune, panneaux), face aux « nombreux accidents » qui se sont produits selon le CIL¹⁷⁴⁰. Ce dernier ne semble pas à l'avant-garde de cette mobilisation, pour laquelle les collectifs avancent dispersés : parmi les six lettres conservées dans les archives du SMV sur ce carrefour, aucune ne fait référence à un autre collectif. Cela s'explique peut-être par la modestie des aménagements demandés en termes de coût et le caractère très localisé de cette affaire.

¹⁷³⁶ AML 1093 WP 71, Rapport au Commandant du Corps Urbain des Gardiens de la Paix, 17 juin 1976.

¹⁷³⁷ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 202.

¹⁷³⁸ *Le Progrès*, Courrier des lecteurs du 26 juillet 1975, Lettre du président de l'association Les Droits du piéton.

¹⁷³⁹ Olivier Chatelan, *Les catholiques et la croissance urbaine dans l'agglomération lyonnaise pendant les Trente Glorieuses (1945-1975)*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lyon 2, Lyon, 2009, p. 580-583.

¹⁷⁴⁰ AML 1068 WP 20, Lettre du CIL des États-Unis au préfet du Rhône, 28 octobre 1965.

Face à cette diversification, certains CIL portent une attention particulière à la coordination entre associations. Cela se manifeste dès 1960 par la création de l'UCIL (Union des Comités d'Intérêts locaux) sous l'impulsion de Paul Scherrer et d'autres présidents de CIL¹⁷⁴¹. Ce collectif s'apparente à un organe de réflexion et de formation des CIL pour aider à faire montrer en généralité certaines problématiques d'aménagement. Dans les mobilisations locales, plusieurs CIL, notamment les plus récemment constitués, tentent de rassembler d'autres associations et de former des coordinations pour peser davantage face aux pouvoirs publics ou aux autres aménageurs. Cette volonté de rassemblement est par exemple visible ci-dessous (Figure 77), avec l'organisation par l'association RVL (qui ne porte pas le nom de CIL mais en assume le rôle) d'une « table ronde inter-associative » sur la signalisation, qui vise à préparer une réunion avec les pouvoirs publics en s'affirmant comme une force de proposition unifiée.

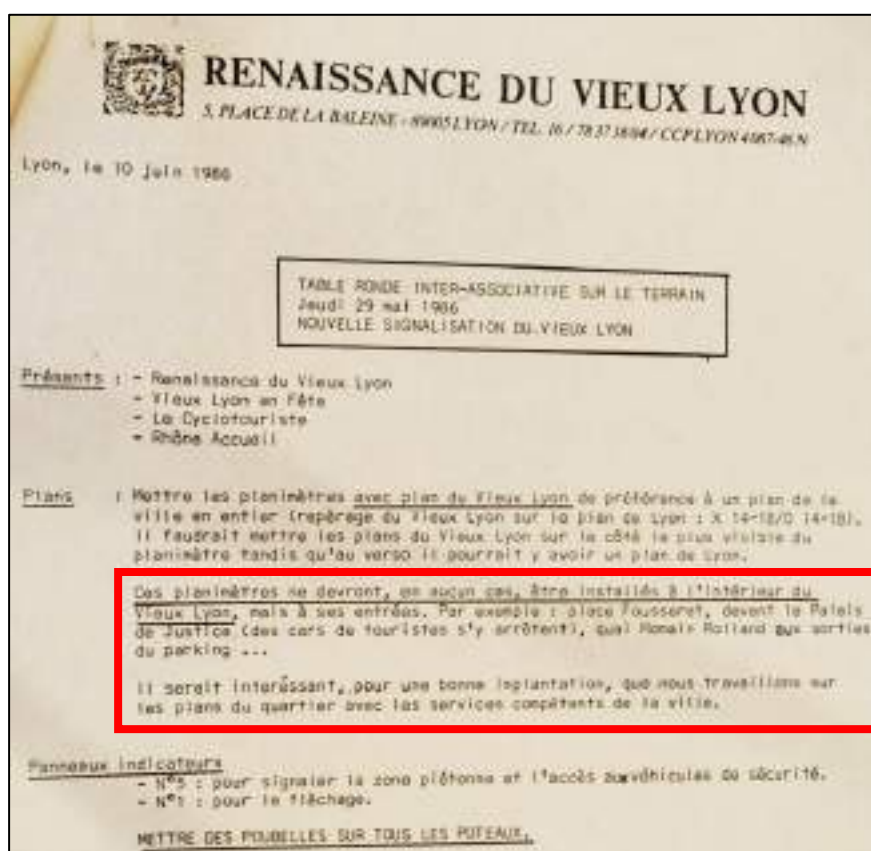


Figure 77 : Table ronde inter-associative sur la signalisation du quartier du Vieux-Lyon, 1986
(Archives RVL, dossier « Piétons et signalisation »)

Cette réunion initiée par RVL regroupe ainsi un collectif d'habitants et commerçants qui organisent des événements (Vieux-Lyon en Fête), une association cycliste et une association d'accueil aux nouveaux arrivants qui ont leurs sièges dans le quartier. L'enjeu est particulièrement important dans ce quartier touristique pour l'accueil des visiteurs et l'image de la ville, avec des réunions inter-associatives qui semblent être une habitude depuis les premières discussions sur le POS à la fin des années 1960, pour constituer un contre-pouvoir face à la municipalité pradelienne¹⁷⁴². Ici, il s'agit davantage de coopération avec les pouvoirs publics, cruciale dans la mesure où l'installation des planimètres dépend d'une entreprise,

¹⁷⁴¹ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 114..

¹⁷⁴² *Ibid.*, p. 128.

JCDecaux, avec laquelle les questions d'intégration du mobilier urbain ont déjà posé problème. Cela explique l'insistance (soulignée dans le texte) sur l'impératif d'éviter que ces panneaux ne soient installés à l'intérieur des petites rues historiques du Vieux-Lyon. Enfin, ces associations se saisissent de l'objet de cette réunion pour élargir leurs revendications à des aménagements concernant plus largement la rue, comme l'installation de poubelles sur les poteaux, plus faciles à intégrer dans le paysage et moins encombrantes que des poubelles implantées seules. Ce cas de réunion entre associations sans convier les pouvoirs publics reste spécifique au Vieux-Lyon, à la mesure des enjeux économiques et touristiques importants de ce quartier.

Ces mutations des collectifs d'usagers des rues remettent en cause les cadres de l'action publique. La municipalité apparaît dépourvue par rapport aux mouvements de contestation, qui révèlent l'inadaptation des outils de concertation forgés durant les périodes précédentes. Ainsi, la CMC apparaît comme secondaire, d'autant qu'elle est divisée en plusieurs sous-commissions et que son Secrétariat permanent, composé de membres de l'administration, décide de ce qui doit être soumis au Conseil municipal. Son fonctionnement n'est pas modifié, mais son rôle se réduit à une chambre d'enregistrement des projets proposés par les services techniques, dans la continuité des observations de Sébastien Gardon pour les années 1960¹⁷⁴³. Les procès-verbaux de réunion conservés pour les années 1970-1980 se font plus laconiques : les projets localisés sont systématiquement adoptés, seules les discussions sur les orientations des politiques de circulation sont rapportées¹⁷⁴⁴. Cela explique que certains collectifs agissent en-dehors de la CMC pour exprimer leurs revendications, alors qu'ils y siègent. C'est le cas de l'association Les Droits du Piéton, qui diversifie ses répertoires d'action par des protestations visibles dans la rue, comme une manifestation de piétons le 6 juin 1973 pour réclamer plus d'espace¹⁷⁴⁵. Ces nouvelles formes de mobilisation s'inscrivent dans un débat sur la piétonnisation de rues en centre-ville, qui s'observe dans plusieurs villes européennes dans les années 1960-1970¹⁷⁴⁶. À Lyon, ce thème n'a jamais été discuté au sein de la CMC, probablement parce qu'il est considéré comme une question d'urbanisme plus que de circulation et que les membres habituels de la CMC (élus, ingénieurs des services de voirie, membres de l'ACR) ne s'y investissent pas.

Face à cela, la municipalité veille à afficher un contact plus direct avec les habitants, notamment dans les années 1960 avec les visites de terrain de Pradel. Au cours de ces visites, il recueille les doléances des CIL, les fait étudier par ses services et les soumet rapidement au Conseil municipal. Il assiste à des assemblées générales de certains comités, comme le CIL des États-Unis, au début des années 1960¹⁷⁴⁷. Cependant, l'examen des rapports entre les comités qui concernent les rues étudiées et l'administration municipale montre une prise en compte différenciée selon la configuration de chaque cas, particulièrement à partir des années 1970 et dans les quartiers centraux. Ainsi, la piétonnisation de la rue de la République fait l'objet de réunions avec les usagers concernés (dont les commerçants, les riverains et l'association Lyon-Métro), ainsi que d'un projet de référendum en 1974, qui débouche sur une réunion publique pour tous les Lyonnais, organisée le 17 février 1975. Cette réunion réunit plus de 300 personnes qui approuvent le projet de piétonnisation à une grande majorité¹⁷⁴⁸. De même, l'étude du réaménagement des rues et places du quartier du Vieux-Lyon menée en 1975 par les pouvoirs publics fait l'objet d'un groupe de travail associant l'association RVL aux réflexions sur un

¹⁷⁴³ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 326-328.

¹⁷⁴⁴ AML 1533 WP 220, P.V. de la CMC, 1972-1985.

¹⁷⁴⁵ AML 1958 W 86, Revue de presse de la Semaly sur l'urbanisme, 1974-1976.

¹⁷⁴⁶ C. Ferial, « L'invention du centre-ville européen », art cit.

¹⁷⁴⁷ Archives du CIL des États-Unis, Compte-rendu de l'Assemblée Générale du 17 mars 1960.

¹⁷⁴⁸ AML 1958 W 86, « Rues piétonnes, s'informer et s'inspirer des réussites », *Métropole*, mai 1975, n°54.

nouveau plan de circulation¹⁷⁴⁹. Par contre, les visites du maire dans le quartier des États-Unis se raréfient une fois l'aménagement du boulevard terminé en 1961 : il délègue un adjoint pour participer aux assemblées du CIL et répondre aux doléances, sauf lorsqu'il s'agit de marquer son opposition à un projet d'autoroute urbaine imaginé par la DDE en 1973, pour laquelle il se fend d'une lettre personnelle¹⁷⁵⁰. Ses visites de terrain sont alors réservées aux grands chantiers de rénovation urbaine comme le quartier de la Part-Dieu.

Les CIL semblent d'ailleurs peu associés aux réflexions sur les grands projets d'infrastructures routières et d'urbanisme. Cela se retrouve par exemple pour le centre d'échanges de Perrache ouvert en 1976, pour lequel le CIL Centre Presqu'île n'est consulté qu'une fois les choix politiques majeurs effectués et le chantier lancé, pour des aménagements de détail¹⁷⁵¹. Plusieurs observateurs et chercheurs analysent cette mise à l'écart des CIL et des habitants comme une marque du pouvoir autocratique du maire Pradel, pointée comme une cause majeure des « luttes urbaines » menées après 1975 face aux grandes opérations de rénovation de la Croix-Rousse et Saxe-Paul Bert notamment¹⁷⁵². Il est également probable que cela soit dû à des considérations politiques, dans des quartiers pas toujours acquis à la majorité municipale. Les CIL, malgré le fait qu'ils se revendiquent apolitiques, ne sont pas étrangers à la politique locale : le peu d'attention municipale pour le quartier des États-Unis pourrait ainsi s'expliquer par la forte présence du Parti Communiste, manifestée à plusieurs reprises par le soutien de députés communistes à des revendications du CIL¹⁷⁵³ ; de même, la méfiance du maire vis-à-vis du Comité Centre Presqu'île doit sans doute à sa rivalité avec le président du CIL Paul Scherrer, qu'il voit comme un concurrent politique¹⁷⁵⁴.

Par la suite, après la fin du mandat de Louis Pradel en 1976, son successeur Francisque Collomb (1976-1989) affirme explicitement la « concertation » comme objectif des politiques municipales¹⁷⁵⁵. Cela se concrétise par la mise en place de Comités d'Initiative et de Concertation d'Arrondissement (CICA) en 1983, dans le contexte de la création des mairies d'arrondissements avec la « loi PLM » (Paris, Lyon, Marseille) du 2 mars 1982, comprise dans les « lois Defferre » de décentralisation¹⁷⁵⁶. Ces institutions ne semblent pas avoir modifié le jeu politique lyonnais, dans la mesure où elles se superposent aux formes existantes de participation, ce qui expliquerait le silence des archives consultées sur ces comités. Avec le maire d'arrondissement, la municipalité renouvelle le rôle de transmission des doléances qui était celui de l'adjoint d'arrondissement. Le maire d'arrondissement a certes des fonctions plus étendues que l'adjoint éponyme par la responsabilité d'un budget, mais il est mobilisé de la même manière par les services municipaux pour certains aménagements. C'est le cas de l'installation de nouveaux équipements de signalisation aux carrefours dans les années 1980, objet d'une demande envoyée à chaque maire d'arrondissement pour établir une liste des

¹⁷⁴⁹ AML 1613 WP 1, Propositions pour un réaménagement des rues et places du quartier du Vieux-Lyon, éléments pour une décision, CETE/DDE, septembre 1975.

¹⁷⁵⁰ ADR 2222 W 6, Lettre de Louis Pradel à Paul Funel (directeur de la DDE du Rhône), 3 décembre 1973.

¹⁷⁵¹ Fabrice Bardet et Sébastien Gardon, « Des autoroutes dans la ville, Les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in Thomas Le Bianic et Antoine Vion (eds.), *Action publique et légitimités professionnelles*, Paris, LGDJ, 2008, p. 197-208.

¹⁷⁵² G. Bentayou, « De « l'atelier » à « l'agence » d'urbanisme de Lyon », *art cit*, p. 36.

¹⁷⁵³ Voir par exemple Archives du CIL des États-Unis (non classées), Réponse du préfet du Rhône au député communiste René Caille, 1^{er} décembre 1967.

¹⁷⁵⁴ Malika Amzert, « Les comités d'intérêt locaux de l'agglomération lyonnaise, Grandeurs et incertitudes d'une forme associative », *Annales de la Recherche Urbaine*, 2001, n° 89, p. 75-76.

¹⁷⁵⁵ AML 772 WP 10, Communication de F. Collomb sur la création de Groupes de Travail, 23 janvier 1984.

¹⁷⁵⁶ M. Amzert, « Les comités d'intérêt locaux de l'agglomération lyonnaise, Grandeurs et incertitudes d'une forme associative », *art cit*, p. 77-78.

carrefours prioritaires en fonction des besoins des usagers¹⁷⁵⁷. En complément, Collomb constitue des « groupes de travail » sur des enjeux particuliers à l'échelle de la métropole, comme le mobilier urbain ou les voies piétonnes. Au sein de ces groupes, il veille à recueillir la parole des usagers sans corps intermédiaire, par le recours à des enquêtes d'opinion qui servent de base aux discussions par un diagnostic des principaux problèmes évoqués¹⁷⁵⁸. Pour le cas des rues piétonnes du centre-ville, objets d'un premier bilan dès 1983, les représentants des commerçants et les « chalands » sont interrogés par la direction de l'information de la ville de Lyon (voir Annexe 28)¹⁷⁵⁹. Ils pointent les dysfonctionnements du stationnement, ce qui aboutit à un renforcement des opérations policières pour réprimer le stationnement interdit, puis à la pose en 1986 de bornes rétractables à l'entrée des rues piétonnes pour en réserver l'accès aux seuls automobilistes autorisés¹⁷⁶⁰.

La période 1950-1980 apparaît riche en évolutions dans les débats sur l'aménagement des rues. La diversification des collectifs d'habitants vers de nouveaux territoires, de nouvelles thématiques et des répertoires d'action inédits entraîne des recompositions du paysage politique de l'aménagement. Les institutions de discussions révèlent leurs limites à l'occasion de conflits d'aménagement qui marquent un réinvestissement de la rue par les populations mobilisées.

Le retour de la rue comme terrain et enjeu de mobilisations contestataires

Ces dynamiques de recomposition de l'action publique locale conduisent à réinterroger la place de la rue comme objet de mobilisation, dans la mesure où l'échelle du quartier semble prendre le pas sur celle de la rue dans les aménagements viaires. Le passage progressif de ces aménagements à une échelle métropolitaine, par les réflexions des aménageurs et la planification routière dans les années 1950 puis dans les institutions avec la Courly en 1969, semble condamner chaque rue à abdiquer ses spécificités. Pourtant, l'examen des archives concernant les conflits autour de l'aménagement des rues dans les années 1960-1970 semble indiquer une double dynamique de « retour à la rue » : dans les revendications qui touchent à la défense du cadre de vie que le paysage viaire constitue, ainsi que dans l'utilisation de la rue par ses dimensions symboliques, comme terrain d'action et haut-lieu de mobilisation.

Cela s'observe en particulier à partir des années 1960, avec la diversification des mobilisations et l'apparition de revendications liées au cadre de vie. Cela semble concerner dans un premier temps des territoires à forts enjeux économiques et d'image à l'échelle de la ville, comme la Presqu'île ou le Vieux-Lyon. Dans le premier cas, les commerçants de la rue de la République jouent un rôle important par la constitution ancienne d'un collectif qui les unit et leurs actions d'animation et d'aménagement de la rue à l'occasion d'événements qui montrent sa puissance. Ainsi, l'Union des Commerçants de la rue de la République pavoise régulièrement la rue depuis la création de ce collectif en 1912, participe pleinement aux festivités de la ville comme la célébration du Bimillénaire en 1958 et s'affirme comme incontournable dans les débats sur la circulation (voir Annexe 32) et la piétonnisation au début des années 1970¹⁷⁶¹. La force de ce comité de commerçants s'observe aussi dans son intégration

¹⁷⁵⁷ AML 1533 WP 202, P.V. du Secrétariat permanent de la CMC, 9 janvier 1986.

¹⁷⁵⁸ AML 772 WP 10, Communication de F. Collomb sur la création de Groupes de Travail, 23 janvier 1984.

¹⁷⁵⁹ AML 72 II 4, Compte-rendu de la réunion du groupe de travail Zone piétons, 20 décembre 1983.

¹⁷⁶⁰ Archives de l'UCIL, Dossier « Rues piétonnes », Lettre de l'adjoint à la circulation Serge Guinchard au maire de Lyon, 29 mars 1986.

¹⁷⁶¹ AML 827 WP 1, Lettre de l'Union des Commerçants de la rue de la République au maire, 7 septembre 1976.

précoce aux travaux de la Sous-commission Presqu'île de la CMC dès 1946¹⁷⁶². Dès les années 1950, ce type d'association semble inspirer la création de collectifs de commerçants à vocation pérenne constitués par rue, d'abord dans l'hypercentre (rues Édouard-Herriot, Grenette, Victor-Hugo, notamment) puis dans des quartiers péricentraux (rue Montebello à La Guillotière, cours Vitton-Roosevelt dans le 6^e arrondissement, par exemple). Dans les quartiers périphériques comme Saint-Just ou les États-Unis, les revendications des commerçants semblent être intégrées par les CIL sans avoir besoin d'un comité spécifique. Ces comités s'affirment comme forces de proposition pour des aménagements comme la piétonnisation de leur rue ou l'installation de mobilier urbain, renouvelant les mouvements de défense du petit commerce observables à l'échelle du quartier à la fin du XIX^e et dans la première moitié du XX^e siècle¹⁷⁶³. Le nombre et la durabilité de ces comités lyonnais restent difficiles à estimer faute d'archives plus complètes que celles de la correspondance des services municipaux, mais cela révèle une concurrence commerciale entre les rues, parfois au sein d'un même quartier, dans laquelle les aménagements de voirie jouent un rôle important. Cela est moins le cas pour des quartiers dont l'identité est forte comme celui du Vieux-Lyon : si la rue Saint-Jean en est l'artère principale, elle n'est jamais valorisée ou prise comme objet de mobilisation pour elle-même, mais toujours à l'échelle du quartier, qui comporte d'autres rues commerçantes de moindre importance. Par ailleurs, cette identité de quartier est renforcée par l'une des premières oppositions de grande ampleur à des projets de rénovation urbaine concernant ce quartier historique, qui en fait le premier Secteur sauvegardé de France en 1964 et marque durablement les esprits¹⁷⁶⁴.

Les années 1970 sont marquées une contestation frontale de l'action publique, avec des actions mobilisant la rue comme lieu symbolique à défendre. Cela s'inscrit dans le contexte d'une décennie conflictuelle en matière d'urbanisme, avec des « luttes urbaines » qui portent sur des projets d'urbanisme et/ou d'infrastructures de voirie et s'observent autant dans les grandes villes européennes¹⁷⁶⁵ qu'américaines¹⁷⁶⁶. À Lyon, elles concernent surtout des projets de rénovation urbaine voulus par Louis Pradel dans le quartier des Brotteaux (ZAC Saxe-Paul-Bert, 1975-1978) et celui des pentes de la Croix-Rousse (1973-1976), situés respectivement au sud de la rue Bugeaud et au nord de la rue de la République (voir Annexe 33). Dans ces deux opérations, la mobilisation des habitants se fait en dehors des CIL, critiqués pour leur trop grande proximité avec la municipalité. La forte politisation de ces « luttes » avec le soutien de la section locale du Parti Communiste Français expliquerait ce rejet des CIL¹⁷⁶⁷. Cependant, l'examen des mobilisations locales dans les rues de Lyon montre que ces revendications environnementales souvent qualifiées d'une même expression de « luttes urbaines » dans les années 1970 recouvrent des enjeux différents, allant de la défense du patrimoine dans le centre ancien à l'opposition à l'implantation d'autoroutes urbaines dans des quartiers périphériques¹⁷⁶⁸. Ces oppositions aux opérations de rénovation urbaine s'appuient sur des revendications en termes de services publics (y compris l'accès au logement), de lutte pour le pouvoir local (pour voir leur avis pris en compte) et la défense d'une identité culturelle qui passe par celle d'un territoire. Les mobilisations lyonnaises sont ainsi comparables aux « luttes urbaines » qui ont lieu à Paris, Londres ou Madrid à la même époque¹⁷⁶⁹.

¹⁷⁶² AML 1094 WP 1, Rapport de l'adjoint Mercier au maire Pradel, 7 mars 1961.

¹⁷⁶³ Voir par exemple J.-L. Robert, *Plaisance près Montparnasse*, op. cit., p. 320-322.

¹⁷⁶⁴ Nathalie Mathian, « Quelques jalons pour une histoire du patrimoine urbain à Lyon », in P. Poirrier et L. Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, op. cit., p. 123-144.

¹⁷⁶⁵ M. Wiewiorka, « Luttes urbaines », art cit.

¹⁷⁶⁶ V. Poirier, « "L'autoroute est-ouest, c'est pas le progrès !" », art cit.

¹⁷⁶⁷ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 127.

¹⁷⁶⁸ Voir Isabelle Backouche, « Mobilisations urbaines et histoire des vainqueurs. Le cas de l'axe nord-sud à Paris (1959-1976) », in I. Backouche et al., *La ville est à nous !*, op. cit., p. 263-284.

¹⁷⁶⁹ Voir Manuel Castells, *The city and the grassroots : a cross-cultural theory of urban social movements*, Londres, E. Arnold, 1983.

Le point commun de ces actions de contestation est de mobiliser d'abord l'échelle de la rue, pour monter en généralité sur des questions de circulation ou d'urbanisme à l'échelle de la ville. Ces mobilisations reposent sur la défense d'une « qualité de vie » en ville, dont la rue traditionnelle apparaît comme un élément phare face aux projets de rénovation urbaine. Ainsi, la mobilisation contre la ZAC Saxe-Paul-Bert insiste, sur les banderoles affichées sur les immeubles et dans la campagne de presse engagée par les opposants, sur la dénonciation des expropriations de personnes pauvres et/ou âgées habitant la rue Paul-Bert depuis plusieurs décennies et refusant de quitter leur logement. De même, la mobilisation pour les pentes de la Croix-Rousse est centrée sur la montée de la Grande-Côte, autre rue au bâti ancien dégradé et à la population peu aisée et en déclin avec la fin de l'activité textile et de l'industrie. Les « Comités populaires » formés à cette occasion, composés en grande partie d'habitants des deux quartiers concernés, militent pour des opérations de réhabilitation sans destruction de bâtiments ni éviction de populations pour préserver le brassage social de ces populations¹⁷⁷⁰. Ces mobilisations qui utilisent la symbolique de la rue traditionnelle sont sans doute à inscrire dans un mouvement global de « retour à la rue » parti des États-Unis dans les années 1960 et largement diffusé en Europe par la suite¹⁷⁷¹. Ce principe, qui mobilise une vision fantasmée de la rue ancienne comme lieu de mixité des usages et des populations, a été mis en évidence par plusieurs chercheurs pour qualifier une tendance qui vise, entre autres, à diminuer la place de l'automobile au profit du piéton et d'usages plus divers¹⁷⁷².

L'utilisation de la rue comme terrain de mobilisation s'observe aussi pour des mobilisations concernant la circulation à une échelle plus large, avec des manifestations dans des rues centrales pour une meilleure visibilité¹⁷⁷³. Cela concerne surtout des collectifs d'usagers de transports, pour qui un déplacement sur des grandes artères de la ville permet de marquer les esprits. Ce résultat est atteint par les automobilistes du Vieux-Lyon qui se déplacent avec leurs véhicules jusqu'à l'hypercentre le 22 février 1964 pour manifester contre une réglementation de stationnement nouvellement appliquée au Vieux-Lyon¹⁷⁷⁴, ou encore par ces piétons venus manifester pour leurs droits dans la rue de la République en 1973. Sur l'image ci-dessous (Figure 78), le choix de cette rue par le collectif Les Droits du Piéton est sans doute motivé par la volonté d'obtenir une visibilité maximale pour réclamer plus d'espace pour les piétons face à l'automobile. Il est aussi à inscrire dans le contexte du débat sur la piétonnisation des rues centrales concernées par les travaux du métro, dont la rue de la République fait partie¹⁷⁷⁵. Au-delà des revendications générales sur la place du piéton en ville, on peut observer sur cette image une pancarte avec une référence territoriale explicite au « Vieux-Lyon ». En l'absence de documents permettant d'éclairer les intentions des manifestants, il nous est permis de supposer que cette pancarte fait référence à une volonté d'extension du débat sur la piétonnisation aux rues du Vieux-Lyon, envisagé depuis les années 1960 par plusieurs membres de l'association RVL¹⁷⁷⁶. L'inscription de ces événements au cœur des infrastructures de voirie montre la force symbolique de l'image de la rue dans les mobilisations et la politisation croissante de la vie urbaine, avec des emprunts aux répertoires d'action des syndicats comme les manifestations ou l'affichage dans l'espace public¹⁷⁷⁷.

¹⁷⁷⁰ Lilian Mathieu, « Quand les militants changent la ville », in Collectif de la Grande Côte, *Lyon en luttés dans les années 68: lieux et trajectoires de la contestation*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 2018, p. 225-231.

¹⁷⁷¹ J. Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, op. cit.

¹⁷⁷² Éric Charmes, *La rue, village ou décor ? : parcours dans deux rues de Belleville*, Grâne, Créaphis, 2006.

¹⁷⁷³ Vincent Robert, *Les chemins de la manifestation, 1848-1914*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1996.

¹⁷⁷⁴ AML 1065 WP 4, Coupure de presse du journal *La Dernière Heure Lyonnaise*, 22 février 1964.

¹⁷⁷⁵ L. Baldasseroni, « La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? », art cit., p. 14.

¹⁷⁷⁶ *Ibid.*, p. 15.

¹⁷⁷⁷ M. Wiewiorka, « Luttés urbaines », art cit.



Figure 78 : Manifestation de piétons rue de la République, 5 juin 1973 (coupure de presse, Archives de l'UCIL, dossier « Rues piétonnes »)

Cependant, si ces « luttes urbaines » portent leurs fruits avec l'abandon de plusieurs opérations de rénovation urbaine et l'engagement de la municipalité dans la piétonnisation de plusieurs rues, la référence à la rue ne garantit pas la réussite d'une mobilisation. Parmi les mutations des actions de revendication concernant l'aménagement des rues dans les années 1970, le déplacement de la conflictualité sur le terrain judiciaire est un fait marquant, tant à Lyon que dans les autres villes : les recours contre des permis de construire, oppositions à des opérations de ZAC ou contestations de règlements de circulation se multiplient¹⁷⁷⁸. Au sein de ces nouvelles luttes, certains collectifs tentent de mobiliser l'image de la rue pour politiser ces questions. Cependant, la persistance des structures territoriales plus anciennes de mobilisation à l'échelle de la rue ou du quartier empêche ces nouveaux collectifs d'atteindre leur but.

Cela s'observe notamment dans les mobilisations contre la première phase du Plan de circulation de Lyon entre 1972 et 1975 : ce dispositif étudié à l'échelle de l'agglomération est destiné à améliorer la circulation générale, en particulier celle des transports en commun. Cela se traduit par quelques aménagements de voirie mineurs (marquage de couloirs réservés, installation de carrefours à feux) et surtout de nouvelles réglementations pour le stationnement et les sens uniques dans certaines rues (voir Annexe 34). Ce plan, dont le principe est appliqué dans plusieurs grandes villes françaises à la même époque, a pour but d'améliorer la circulation à moindre coût, mais provoque des conflits avec les riverains¹⁷⁷⁹. La première phase, mise en place à Lyon en 1973, déclenche des oppositions variées, dont plusieurs sur le terrain judiciaire pour des enjeux de libre exercice du droit d'accès aux propriétés riveraines. L'analyse de ces conflits montre que ce sont les couloirs réservés qui cristallisent les protestations, car ils sont accusés d'empêcher ce droit d'accès en automobile. Ainsi, un Comité de Défense des riverains des voies publiques de la Courly est créé par des commerçants et artisans du quartier des Brotteaux pour s'opposer à ce plan dès sa mise en place. Cette association dépose un recours au Tribunal administratif pour faire annuler l'arrêté du 30 mars 1973 qui légalise le plan de circulation, avant de se désister le 7 octobre 1975. Sa demande de sursis d'exécution du plan avait été rejetée le 15 juin 1973 par les pouvoirs publics car ce plan ne porte pas atteinte au libre exercice du droit de propriété des riverains, étant donné qu'ils peuvent traverser les couloirs réservés pour rentrer chez eux, ceux-ci ne comportant pas d'obstacle matériel. Un procès pour

¹⁷⁷⁸ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 127-134.

¹⁷⁷⁹ B. Faivre d'Arcier, J.-M. Offner et A. Bieber, *Les Plans de circulation*, op. cit.

excès de pouvoir a également été intenté par cette association mais rejeté par le Tribunal administratif en 1974¹⁷⁸⁰. Par la suite, ce comité tente de s'affirmer comme une force de proposition en présentant un projet de réaménagement de carrefours du 6^e arrondissement pour améliorer la circulation, tout en demandant des indemnisations pour le préjudice commercial. Son action n'a que peu d'écho auprès de la municipalité, qui répond avec un argumentaire technique pour défendre ses choix d'infrastructures et renvoie aux décisions du tribunal pour les questions d'indemnisation¹⁷⁸¹. L'échec de ce collectif à mobiliser plus largement que quelques commerçants d'un quartier, au contraire de ses ambitions initiales, peut s'expliquer par le fait qu'il s'agit d'usagers qui ne défendent que des intérêts économiques dans un quartier à la population aisée, sans lien territorial ou thématique avec d'autres collectifs plus anciens.

Pourtant, les opposants au Plan de circulation de 1973 ne manquent pas, comme le montre l'épais dossier de lettres de protestation conservé aux Archives municipales de Lyon. 114 lettres ont ainsi été conservées, dont une écrasante majorité marquent leur opposition à ce plan, en particulier sur la mise en sens unique de plusieurs grandes artères de la rive gauche du Rhône¹⁷⁸², jusque-là peu concernées par cette réglementation. La mobilisation est particulièrement forte parmi les commerçants de deux des voies les plus longues, larges et commerçantes de ce secteur. Pour s'opposer à la mise à sens unique de l'avenue Berthelot, le Dr Gastineau, vétérinaire au n°35, rassemble ainsi 134 signatures d'« industriels, commerçants et artisans » et 104 de « particuliers » (dont seulement 15 sont identifiés avec leur adresse) pour interpeller la municipalité le 28 juillet 1972, puis récidive en octobre avec une pétition de 589 signatures de riverains n'habitant pas que sur l'avenue Berthelot¹⁷⁸³. Cette mobilisation, qui ne donne pas lieu à la création d'une association et ne s'appuie pas sur les structures habituelles, semble reposer sur la ténacité d'un individu et l'inquiétude de commerçants qui doublent leurs signatures de lettres personnelles adressées à l'adjoint à la circulation. Elle reste exceptionnelle pour ce plan et ne débouche pas sur une union pérenne entre les revendications des riverains et des commerçants. Il en est de même pour le cours Lafayette, concerné aussi par un projet de mise en sens unique, dont l'opposition rassemble les commerçants de cette artère sur Lyon et Villeurbanne (où elle prend le nom de cours Tolstoï) pour une pétition comportant 215 signatures, mais aucun riverain ne semble y participer¹⁷⁸⁴. Ces deux mobilisations importantes, du point de vue du nombre de signatures et relayées par des élus (députés et conseillers municipaux), n'infléchissent pas la décision des pouvoirs publics, d'autant que ces protestations ne semblent pas renouvelées une fois le plan de circulation mis en application l'année suivante.

L'opposition se poursuit, plus marginalement, sur le terrain judiciaire : plusieurs commerçants des quartiers de la rive gauche du Rhône touchés par la mise en sens unique de grandes artères vont jusqu'au recours judiciaire, dont deux garagistes eux aussi déboutés par le tribunal¹⁷⁸⁵. Dans le même registre, les travaux du métro entamés en 1974 pour la première ligne font l'objet de demandes de dédommagements financiers de la part de commerçants, qui reposent exclusivement sur les collectifs des trois plus importantes rues concernées, unis derrière un même objectif : l'action contre la ville au Tribunal administratif en mars 1974 implique ainsi 59 commerçants de la rue de la République avec l'Union de la rue de la République, 57 commerçants de la rue Victor-Hugo avec leur union et 91 commerçants de l'association GRAVIR (Grande Artère Vitton-Roosevelt), créée pour l'occasion¹⁷⁸⁶. L'issue favorable du procès montre la force de ces mobilisations commerçantes qui s'appuient sur des

¹⁷⁸⁰ AML 1533 WP 180, Lettre du maire de Lyon au maire de Clermont-Ferrand, 17 octobre 1974.

¹⁷⁸¹ AML 1533 WP 180, Lettre du Comité de Défense des Riverains des voies publiques de la Courly au Maire de Lyon, sd (juin 1973), commentée par l'adjoint à la circulation M. Marquet.

¹⁷⁸² AML 1533 WP 180, Courriers reçus sur le Plan de Circulation, 1972-1974.

¹⁷⁸³ AML 1533 WP 180, Pétitions transmises à l'adjoint Bayet par le Dr Gastineau, 28 juillet et 23 octobre 1972.

¹⁷⁸⁴ AML 1533 WP 180, Pétition de l'union des commerçants Lafayette-Tolstoï, 9 juin 1972.

¹⁷⁸⁵ AML 1068 WP 63, Liste des contentieux terminés sur les questions de circulation, 1978.

¹⁷⁸⁶ AML 1533 WP 180, Lettre du président de l'association GRAVIR au maire, 5 mai 1973.

territoires bien identifiés et des collectifs solides, mais aussi la dissociation croissante entre les commerçants et les riverains dans les mobilisations au sujet des aménagements des rues.

Les mutations des mobilisations pour des aménagements de voirie entre les années 1950 et 1980 ne semblent donc pas aboutir à une occultation complète de l'échelle de la rue, malgré le déplacement de l'action publique en termes d'urbanisme et de circulation vers l'échelle du quartier voire de l'agglomération. La rue semble alors servir de tête de pont à des mobilisations pour l'environnement du quotidien que constitue le paysage viaire et, plus généralement, celui du quartier. La mobilisation de l'image de la rue participe au renouvellement des mobilisations de riverains et plus généralement d'usagers des rues, avec la diversification des collectifs mobilisés et des revendications. Cela prend souvent au dépourvu les pouvoirs publics, y compris en termes d'institutions de dialogue, puisque l'organisation de la concertation à partir de la fin des années 1970 n'a pas permis de désamorcer tous les conflits d'aménagement. Face à cela, les pratiques d'aménagement évoluent aussi, de manière moins visible que les institutions, en prenant davantage en compte les pratiques des usagers.

2.2. La voirie à l'échelle métropolitaine : vers des pratiques technocratiques ?

La mise en accusation d'un aménagement technocratique est une constante des études sociologiques sur les années 1960-1980, tant le poids de l'État et de ses services paraît important et les institutions politiques éloignées des préoccupations des usagers¹⁷⁸⁷. À rebours de cette vision, des études récentes ont montré que les aménageurs ont toujours pris en compte les logiques spatiales préexistantes des territoires et ont tenté de désamorcer ou de contourner les résistances¹⁷⁸⁸. Cela s'observe également pour des projets d'aménagement ordinaires des rues, dans la mesure où l'usager de la rue entre dans les préoccupations des aménageurs. Ces derniers se diversifient par le recours à des bureaux d'études dès les années 1950, contribuant à déplacer les projets d'aménagement des rues hors de la sphère technique traditionnelle de la voirie.

Des plans de circulation aux réaménagements d'espaces publics : la voirie modernisée à partir des usage(r)s ?

En ce qui concerne la voirie urbaine, cette période est souvent étudiée avec le prisme de grandes infrastructures routières initiées par l'État et les services des Ponts-et-Chaussées, désignés comme parangons de technocratie¹⁷⁸⁹. À Lyon, cette vision est renforcée sous le mandat de Louis Pradel (1957-1976), par sa réputation de « bétonneur » autocrate et sa dénonciation des « technocrates parisiens » dans ses discours¹⁷⁹⁰. Pourtant, l'étude des réflexions autour de la modernisation de la voirie ordinaire montre une autre facette de ces politiques, avec des pratiques de plus en plus centrées sur les usagers des rues. Elles se

¹⁷⁸⁷ Vincent Dubois et Delphine Dulong, *La question technocratique : de l'invention d'une figure aux transformations de l'action publique*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999.

¹⁷⁸⁸ Loïc Vadelorge, « Le grand Paris sous la tutelle des aménageurs ? », in Céline Pessis, Sezin Topçu et Christophe Bonneuil (dir.), *Une autre histoire des « Trente Glorieuses » : modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013, p.116-133.

¹⁷⁸⁹ J.-C. Thœnig, *L'ère des technocrates*, op. cit.

¹⁷⁹⁰ Laurent Sauzay, *Louis Pradel, maire de Lyon : voyage au cœur du pouvoir municipal*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, p. 198-200.

manifestent par une plus grande attention des aménageurs vis-à-vis des « contraintes d'usage »¹⁷⁹¹, c'est-à-dire de l'intégration des usages réels des aménagements viaires comme un aspect à prendre en compte au même titre que les contraintes techniques ou budgétaires. Ce basculement s'opère progressivement dès les années 1950, avec des études sur la circulation et le stationnement qui interrogent directement les habitudes des usagers. Par la suite, les usages réels peuvent être pris en compte pour corriger des aménagements inadéquats, même si la rigidité de certains ouvrages empruntés à la technique routière y fait obstacle.

Si l'utilisateur n'est pas directement interrogé et si ces études restent rares avant la fin des années 1960, elles conduisent à relativiser l'adhésion des ingénieurs à la logique considérant la rue comme un « tuyau à voitures » plutôt que comme un espace mêlant automobilistes et autres usagers¹⁷⁹². Cela se manifeste pour les problèmes de circulation et de stationnement dans le centre-ville, avec une étude menée en 1958 par le Comité d'Aménagement et d'Expansion de la Région lyonnaise avec sa commission « Parking, tourisme, affaires ». Cette étude s'attache à analyser le trafic automobile et les places de stationnement en termes quantitatifs, avec une partie classique centrée sur l'offre et la demande, mais aussi un volet sur l'automobiliste qui repose sur des questionnaires soumis sur le terrain¹⁷⁹³. Par la suite, cette étude est surtout utilisée par les pouvoirs publics comme indicateur pour le déploiement d'une « zone bleue » en 1959, pour laquelle la question de l'acceptabilité sociale est débattue. M. Ailloud, président de la commission du CADERL et membre de la CMC, mobilise des résultats pour attirer l'attention sur diverses professions qui pourraient être gênées par ces mesures, comme les commerciaux ou les restaurateurs. D'autres membres comme M. Birot (président de la commission de circulation de l'ACR) estiment qu'il « convient de savoir ce qu'en pensent les usagers » en considérant le « facteur psychologique » qui pourrait nuire à l'efficacité de ces mesures. Les 15 pages de débats qui suivent (longueur plutôt importante pour ce type d'archives) rendent compte des incertitudes liées aux perceptions des usagers ainsi que de la manière de considérer l'utilisateur, par son appartenance socio-professionnelle davantage que comme individu¹⁷⁹⁴.

Par ailleurs, aucun décideur n'envisage de consultation directe des usagers, probablement pour des raisons de coût d'une telle enquête à l'échelle du centre-ville ou de l'agglomération. Cette pratique est en revanche plus répandue en ce qui concerne les usagers des transports en commun, qui font l'objet de sondages en 1961 commandés par le STCRL sous la direction du Service du Contrôle du SOPC, dirigé par l'ingénieur René Waldmann. Ces études de terrain portent sur sept quartiers périphériques de Lyon et consistent à faire remplir des questionnaires sur les déplacements « domicile-travail » par une enquête au logement. Le but est de déterminer les besoins en termes d'offre de transport en commun dans ces nouveaux quartiers de grands ensembles¹⁷⁹⁵. Cette enquête a notamment lieu dans le quartier des États-Unis, où 234 questionnaires sont exploités, en tenant compte des réclamations du CIL sur la mauvaise desserte en transport en commun. L'ingénieur met en avant ses propositions pour une meilleure desserte par autobus et remarque « le grand nombre d'utilisateurs de deux-roues concentrés dans les grandes usines » sans évoquer d'action précise¹⁷⁹⁶. Ces études à l'échelle de l'individu ne sont utilisées que pour ajuster le réseau de transports en commun, avec pour les populations

¹⁷⁹¹ Catherine Foret, *Aménager les espaces publics en intégrant les « contraintes d'usage » : Le recours aux enquêtes sociologiques et à la concertation sur les projets (1990-2008)*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2008.

¹⁷⁹² S. Barles et A. Guillaume, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, op. cit.

¹⁷⁹³ AML 1 C 2155, Brochure de présentation de la CADERL, 1958.

¹⁷⁹⁴ AML 1065 WP 2, P.V. de la Sous-Commission Presqu'île de la CMC, 13 mai 1959.

¹⁷⁹⁵ AML 422 WP 100, Rapport de l'ingénieur Waldmann à la commission d'Aménagement et d'Extension du réseau TCRL, 8 janvier 1963.

¹⁷⁹⁶ ADR 1650 W 7, Rapport d'enquête sur la desserte du quartier États-Unis, 22 septembre 1961.

concernées un impact limité sur les aménagements de voirie. La prise en compte des usagers reste donc prisonnière des logiques sectorielles qui ont déterminé le but et la nature de ces études : la culture du questionnaire est par exemple davantage intégrée dans les transports urbains que chez les ingénieurs des services de voirie.

Par la suite, les années 1970 constituent un tournant dans la prise en compte des usagers dans les aménagements, considérés dans leur individualité. Cela s'opère notamment par des interrogations plus directes par le biais de « referendums » et autres consultations d'usagers en amont des projets d'aménagement. Cela fait écho à l'affirmation des collectifs d'habitants et d'usagers des transports, pour lesquels la municipalité veille à prendre en compte leurs doléances. Cela reste cependant limité à des quartiers ou opérations à forts enjeux économiques ou d'image. Ainsi, les potentiels usagers des rues piétonnisées du centre-ville sont invités à s'exprimer lors d'une réunion publique en février 1975 et à plusieurs reprises¹⁷⁹⁷. À une autre échelle, les « problèmes de circulation et de bruit » dans le Vieux-Lyon font l'objet d'une enquête en 1969, qui montre la volonté de recueillir l'avis des riverains et commerçants. Elle est confiée par la municipalité à l'association RVL, probablement à sa demande. Celle-ci distribue des questionnaires dans les boîtes aux lettres et recueille 917 réponses (212 de commerçants, 705 de non-commerçants, 835 répondants habitant le quartier). Dans son bilan adressé à l'adjoint à la circulation, le président de l'association recommande des mesures immédiates (renforcement des rondes de police et restriction de la circulation la nuit) et à plus long terme (aménagement des parkings sur les quais de Saône)¹⁷⁹⁸.

Les conclusions de cette étude ne sont pas directement exploitées mais servent à renforcer l'inscription de la piétonnisation dans le débat public sur ce quartier et, surtout, à affirmer la position de l'association RVL comme interlocuteur exclusif de la municipalité pour l'avis des usagers. Cette légitimité s'est construite par ses actions d'animation et de mise en valeur du patrimoine historique du quartier depuis sa fondation en 1946, ainsi que par sa participation à l'inscription du quartier en Secteur sauvegardé en 1964¹⁷⁹⁹. Ainsi, en 1975, elle est l'unique représentante des usagers à participer aux réflexions sur le « réaménagement des rues et places » du quartier, menées par l'Atelier d'Urbanisme de la Communauté urbaine¹⁸⁰⁰ et concrétisées trois ans plus tard avec la piétonnisation. Cette représentativité apparaît artificielle, puisque des commerçants du quartier manifestent leur désaccord à travers l'Association des Commerçants du Vieux-Lyon, créée au début des années 1970 indépendamment de RVL, qui envoie en 1977 à la municipalité un tableau de 16 pages à deux colonnes (pour/contre) intitulé « Avis des commerçants du Vieux-Lyon sur l'interdiction de la circulation (zone piétonnière) dans le quartier »¹⁸⁰¹. Le caractère isolé du document dans les archives du service de la circulation rend difficile son interprétation, mais la forte disparité entre le nombre d'avis négatifs (77) et celui d'avis positifs (14) et le tampon en tête de tableau de M. Petrella, président de cette association de commerçants, renseigne sur les intentions de ce qui semble être une pétition. Cette division des commerçants face à l'idée piétonnière s'observe de la même manière dans le cas de Rouen étudié par Cédric Ferial¹⁸⁰². Ici, la municipalité tient peu compte de cette pétition ni de ces opposants, n'y faisant aucune référence par la suite dans les débats.

¹⁷⁹⁷ AML 1958 W 86, « Rues piétonnes, s'informer et s'inspirer des réussites », *Métropole*, mai 1975, n°54.

¹⁷⁹⁸ AML 1093 WP 74, Lettre du président de l'association RVL Gérardin à l'adjoint à la circulation Marquet, 28 novembre 1969.

¹⁷⁹⁹ F. Scherrer, *Une association de défense du cadre de vie urbain en quartier ancien*, op. cit.

¹⁸⁰⁰ AML 1613 WP 1, Proposition pour un réaménagement des rues et places du quartier du Vieux-Lyon, Agence d'Urbanisme de la COURLY, septembre 1975.

¹⁸⁰¹ AML 1093 WP 73, Pétition des commerçants du Vieux-Lyon contre les rues piétonnes, sd (1977).

¹⁸⁰² C. Ferial, *Piétonniser les centres-villes (1960-1980)*, op. cit., p. 166 et suiv.

En revanche, les pratiques de consultation directe des usagers apparaissent moins évidentes pour les quartiers périphériques, ce qui montre qu'elles ne sont pas intégrées dans les pratiques courantes des services de voirie. En témoigne le courrier envoyé au maire par le chef du bureau de la circulation M. Matthey, à propos d'un sondage fait par le conseiller municipal Etienne Coex auprès des populations de La Guillotière en 1971 : considérant qu'il s'agit d'une « pétition », il demande au maire « dans quelle mesure considérer les initiatives de ce genre » car « l'administration municipale n'est pas familiarisée avec cette manière de procéder »¹⁸⁰³. Ce conseiller, par ailleurs membre de la CMC, explique avoir effectué un « mini-sondage » auprès de 3 000 personnes à propos de la création d'un passage pour piétons au début du cours Gambetta (près du pont de la Guillotière) et de la suppression d'un autre passage au milieu de ce cours. Il explique avoir procédé ainsi pour clarifier son avis sur ces questions, « le Président du CIL étant pour et celui des commerçants contre ». Le millier de réponses recueillies le conduit à conclure que la majorité des usagers sont favorables à ces deux mesures, qu'il propose d'inscrire à la CMC par des lettres à l'adjoint à la circulation en 1972¹⁸⁰⁴. Si ce cas n'est pas étudié dans les instances politiques habituelles, il provoque l'intérêt des services de voirie.

Cela montre que les concepteurs des ouvrages d'inspiration routière des années 1950-1960 se rendent compte des problèmes d'adaptation de leurs réalisations à l'environnement urbain et aux pratiques des usagers, particulièrement lorsqu'il ne s'agit pas d'automobilistes. Par exemple, l'entrée Est du pont de la Guillotière fait l'objet d'une enquête de la police municipale en 1976, suite au constat d'une augmentation des accidents (Figure 79). Cette photographie est extraite d'une série de 12 images prises par les techniciens des services techniques municipaux ou des agents de la police municipale à l'entrée du pont et sur le cours Gambetta qui y conduit.



Figure 79 : Photographie des Services techniques de la Ville de Lyon, traversée de piétons vers le pont de la Guillotière, v. 1976 (AML 1533 WP 172).

Ce type d'images, rares dans les archives des services municipaux, montre l'importance de l'enjeu de réaménagement de ces traversées, empruntées par les piétons malgré les barrières et la présence proche d'un passage souterrain. Les points de vue de ces photographies correspondent exactement aux lieux évoqués par Etienne Coex en 1971, ce qui semble indiquer

¹⁸⁰³ AML 1093 WP 83, Lettre du chef du 3^e Bureau de la 3^e Division M. Matthey au maire, 16 juin 1971.

¹⁸⁰⁴ AML 1093 WP 83, Lettre du conseiller municipal Etienne Coex au maire Louis Pradel, 4 février 1972.

un lien direct, impossible à certifier car aucun document explicatif n'est associé à ces photos. Celles-ci servent probablement à alimenter la question de l'ouverture de passages piétons à niveau sur cette artère commerçante, qui n'en comporte alors aucun sur les 350 mètres qui séparent la place du Pont du carrefour du pont de la Guillotière. Ils sont installés en 1977, dans un contexte où la sécurité routière devient un enjeu politique important¹⁸⁰⁵, mais le dispositif global incluant le rond-point à plusieurs niveaux n'est pas remis en cause avant les années 2000.

En outre, ces enquêtes sur la circulation qui tentent d'inclure les pratiques des usagers se limitent à des problèmes localisés et cloisonnés par mode de transport. Lorsqu'il s'agit de réaménagements plus larges, cette précaution n'est pas toujours prise, ce qui a pu conduire à des conflits importants au cours des années 1970-1980. C'est le cas des plans de circulation, dispositif utilisé à Lyon entre 1973 et 1983 en plusieurs phases, pour réorganiser la circulation sans bouleverser la hiérarchie du réseau viaire ni engager de lourds travaux d'aménagement des voies. Ces plans, pour la plupart conçus par les ingénieurs du CETE, sont exclusivement tournés vers l'amélioration de la circulation automobile et ne prennent pas en compte les autres usages des rues ni les usagers. Malgré les efforts de communication faits par la municipalité pour préparer les automobilistes à ces changements (campagnes de presse, distribution de plans), les protestations apparaissent nombreuses, tant lors de la première phase en 1973 qu'au cours des suivantes en 1975 et 1982. Cela s'explique principalement par les rigidités de la procédure, fondée sur des études quantitatives de flux automobiles comme un recensement des « points noirs » (carrefours congestionnés) et des enquêtes origines-destinations pour quantifier la demande en débit automobile (en nombre moyen de voitures par heure) sur les axes considérés.

Ces études financées à moitié par l'État ont au départ un but de rationalisation des infrastructures viaires existantes à court terme. Cependant, ces plans constituent alors le seul dispositif de gestion de la circulation urbaine et sont rapidement utilisés pour intégrer des mesures plus lourdes comme la piétonnisation de rues ou les aménagements pour le stationnement sur et hors voirie. La rigidité de la procédure, conçue pour une application rapide, devient un handicap dans la recherche de consensus qui anime les élus locaux : ceux-ci n'ont pour seule marge de manœuvre que le choix des variantes proposées par les ingénieurs auteurs des études techniques et ont souvent du mal à faire face aux oppositions de groupes locaux qui dénoncent le confinement de ce dispositif dans la sphère des techniciens de la route¹⁸⁰⁶. Si les protestations sur les premiers plans qui portaient sur plusieurs quartiers de la Presqu'île puis de la rive gauche du Rhône n'empêchent pas leur application, il n'en est pas de même pour les plans de circulation par quartiers du début des années 1980. C'est le cas de celui du quartier Saint-Just, qui déclenche une opposition locale forte, fondée en partie sur le manque de prise en compte des usagers du quartier. Les habitants du quartier Saint-Just ne sont pas consultés en amont du plan de circulation étudié en 1980, pour lequel le conflit éclate dès 1981. Les principales dispositions attaquées sont la mise en sens unique des rues de Trion et Choulans, avec l'aménagement d'un couloir de bus à contresens sur cette dernière et la suppression de places de stationnement. Les riverains et commerçants des voies concernées s'opposent à ce plan¹⁸⁰⁷, avec le soutien d'élus locaux comme la maire du 5^e arrondissement Bernadette Isaac-Sibille qui déplore les nuisances des poids-lourds en transit dont le trafic sera favorisé¹⁸⁰⁸ ou le député d'opposition Gérard Collomb, qui dénonce l'atteinte au chiffre d'affaires des

¹⁸⁰⁵ D. Fleury, « L'intégration de la sécurité routière dans l'action locale », art cit.

¹⁸⁰⁶ B. Faivre d'Arcier, *La Voirie urbaine, op. cit.*, p. 42-45.

¹⁸⁰⁷ AML 1533 WP 178, Lettre du Comité Saint-Just Saint-Irénée Fourvière au maire de Lyon, 18 avril 1983.

¹⁸⁰⁸ AML 1533 WP 178, P.V. du Secrétariat permanent de la CMC, 7 octobre 1981.

commerçants du quartier¹⁸⁰⁹. Face à cette mobilisation, ces dispositions sont abandonnées au profit de l'aménagement de places de stationnement supplémentaires.

Cette expérience conflictuelle participe à la remise en cause des pratiques d'aménagement au cours de la décennie suivante, avec la politique dite « d'espaces publics » initiée par Michel Noir et poursuivie par ses successeurs. Celle-ci vise à mieux intégrer les usagers de la rue dans leur diversité, pour un aménagement non cloisonné en fonction de logiques sectorielles ou des modes de transports qui l'empruntent¹⁸¹⁰. La volonté d'élaborer une « doctrine des espaces publics » et de raisonner sur les différents usages de la rue conduit les responsables politiques, en particulier l'adjoint à l'urbanisme Henry Chabert, à se tourner vers les sciences humaines. Il profite du dynamisme d'une équipe d'universitaires lyonnais depuis le début des années 1980 autour du sociologue Isaac Joseph¹⁸¹¹. Le Service Espaces publics de la communauté urbaine commande ainsi 67 études sociologiques sur des lieux et places objets d'aménagements projetés entre 1990 et 2006. Les deux premières enquêtes concernent la rue de la République¹⁸¹² et la place du 8 mai 1945 qui borde le boulevard des États-Unis. Ces études sociologiques reposent sur des entretiens effectués *in situ*, auprès d'usagers qui n'habitent pas forcément les lieux. Cela s'inscrit dans une volonté de compréhension des « enjeux sociaux de la conception urbaine », dans un contexte marqué par les premières émeutes en banlieue, dont le quartier des Minguettes à Vénissieux constitue un symbole¹⁸¹³. Ce sont d'ailleurs ces « jeunes de banlieue » qui sont au cœur de l'enquête sur la rue de la République, dans un contexte où des commerçants se plaignent de la mauvaise fréquentation¹⁸¹⁴. L'enquête montre que ce lieu joue un rôle « d'apprentissage de l'urbanité », ce qui conduit les élus à le considérer comme un « espace d'agglomération » dont il faut garder la logique intégratrice¹⁸¹⁵. Au-delà de ce discours, il est probable que le réaménagement de cette rue avec de nouveaux dispositifs n'intégrant plus de végétation et comportant beaucoup moins de places assises relève d'une volonté de réduire cette fréquentation polémique. En parallèle, l'étude des usages de la place du 8 mai 1945 la classe à la fois dans la catégorie des « espaces d'agglomération » et dans celle « espaces de proximité », en 1991. Cela justifie l'aménagement d'espaces divers comme des bancs et un jardin pour favoriser la vie de quartier, tout en conservant une grande esplanade pour des événements à portée plus large comme la fête foraine¹⁸¹⁶. Outre leur prise en compte dans les pratiques d'aménagement, ces études montrent l'ouverture de la notion d'usager pour les pouvoirs publics, celui-ci ne se réduisant plus à sa qualité d'habitant, sa profession ou ses déplacements.

L'aménagement des rues semble donc évoluer vers une prise en compte plus large de ses différents usages, à travers des enquêtes sur ses usagers. La vision de ces derniers à l'échelle individuelle reste embryonnaire avant les années 1990 et ces enquêtes ne parviennent à infléchir que marginalement les conceptions et les pratiques habituelles des aménageurs. Cependant, elles contribuent à décroquer la vision de l'aménagement des rues, ce que d'autres acteurs extérieurs aux administrations contribuent à faire à partir des années 1950.

¹⁸⁰⁹ AML 1533 WP 178, Lettre de Gérard Collomb au maire de Lyon, 8 décembre 1981.

¹⁸¹⁰ C. Foret, *La création d'un service « Espace Public » au sein de la Communauté urbaine de Lyon (1990) : une initiative pionnière en France*, op. cit.

¹⁸¹¹ Isaac Joseph, *Le passant considérable : essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens, 1984.

¹⁸¹² Catherine Foret, *En passant par le centre... : la rue de la République à Lyon, anthropologie d'un espace public*, Marseille, CERFISE, 1990.

¹⁸¹³ A. Fourcaut, « Les habits neufs des politiques de la ville depuis 1980 », art cit.

¹⁸¹⁴ AML 72 II 4, Compte-rendu de la réunion du groupe de travail Zone piétons, 20 décembre 1983.

¹⁸¹⁵ C. Foret, *Aménager les espaces publics en intégrant les « contraintes d'usage » : Le recours aux enquêtes sociologiques et à la concertation sur les projets (1990-2008)*, op. cit., p. 7.

¹⁸¹⁶ AGL 3781 WM 01, Étude sur la place du 8 mai 1945, Agence d'Urbanisme, juillet 1991.

L'entrée des bureaux d'études et acteurs économiques : vers une logique transversale pour aménager les rues ?

Cette diversification des pratiques de consultation de différents acteurs en amont des projets d'aménagement de voirie s'inscrit également dans une « autonomisation de l'expertise urbaine », constatée après-guerre dans des villes en reconstruction comme Dunkerque¹⁸¹⁷. Cette dynamique s'observe également pour des villes plus anciennes et des objets plus ordinaires comme les rues de Lyon, qui voient se déployer dans les mêmes temporalités des émanations de « l'État urbaniste », des mutations dans l'expertise locale avec la création d'une agence d'urbanisme et la montée en puissance des « urbanistes V^e République » (bureaux d'études, centres de recherche)¹⁸¹⁸. Si l'affirmation de ces nouveaux acteurs de l'aménagement urbain ne bouleverse pas les pratiques d'aménagement de voirie, domaine dans lequel les services techniques des administrations restent importants, le recours croissant des décideurs à des études extérieures contribue à intégrer de nouvelles problématiques et à décloisonner les compétences techniques sur la voirie.

Cette dernière approche semble plutôt précoce à Lyon, avec des volontés de doter la Ville d'un véritable service d'urbanisme dans les années 1950¹⁸¹⁹, portées notamment par l'adjoint au maire Félix Rollet et l'ingénieur en chef du SOPC Jacques Rérolle. Devant le refus d'Herriot puis de Pradel, cela prend la forme d'un « atelier d'urbanisme », dirigé par Charles Delfante et lié par contrat à la ville de Lyon¹⁸²⁰. Lors de sa création en 1961, l'Atelier d'Urbanisme de la Ville de Lyon (Aturvil) compte 11 salariés, dont une partie mise à disposition par la ville¹⁸²¹. Selon l'historien Laurent Sauzay, le rejet par le Conseil municipal de Lyon en juin 1960 du PUD conçu par l'urbaniste Joseph Maillat (mandaté par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) serait dû à des tensions avec le maire et aurait motivé la constitution de l'Aturvil¹⁸²². L'atelier s'occupe en premier lieu des plans d'urbanisme, avant d'accroître son influence par le pilotage d'opérations d'aménagement de quartiers dans une perspective globale qui englobe aussi les travaux sur la voirie des territoires concernés. Cela s'inscrit dans un contexte de déclin des services techniques locaux comme producteurs d'études pour des aménagements viaires. Ainsi, l'Atelier d'Urbanisme, devenu intercommunal en 1969 (Aturco), pilote les études des grandes opérations de renouvellement urbain des années 1960 à 1980, comme l'opération Brotteaux-Garibaldi et le réaménagement du Vieux-Lyon. Cela correspond aux « études de détail s'attachant à l'organisation des quartiers » préconisées par le ministère pour les quartiers neufs (décret du 31 décembre 1958) mais que l'équipe de Charles Delfante veut étendre à tous les quartiers de Lyon¹⁸²³. Cette ambition est accompagnée par le ministère de la Construction dans le cadre des Plans de Modernisation et d'Équipement, qui fait réaliser plusieurs études impliquant des transformations de la voirie au cours des années 1960. Par exemple, en 1964 est rédigé un rapport intitulé « Restructuration d'un périmètre central dans l'agglomération lyonnaise », qui concerne à la fois la Presqu'île et un « complexe Garibaldi-Lafayette-Gambetta » qui préfigure le futur quartier de la Part-Dieu. Le but de cette enquête est avant tout économique, mais porte une attention particulière aux besoins en parkings et aux

¹⁸¹⁷ Olivier Ratouis, « L'autonomisation de l'expertise dans l'urbanisme français d'après-guerre », *Histoire urbaine*, 2005, vol. 14, n° 3, p. 9-27.

¹⁸¹⁸ V. Claude, *Faire la ville*, op. cit., p. 157-197.

¹⁸¹⁹ M. Prévot et al., « Les agences d'urbanisme en France », art cit.

¹⁸²⁰ P.-Y. Saunier, « Au Service du plan », art cit, p. 149-152.

¹⁸²¹ G. Bentayou, « De « l'atelier » à « l'agence » d'urbanisme de Lyon », art cit.

¹⁸²² L. Sauzay, *Louis Pradel, maire de Lyon*, op. cit., p. 221-223.

¹⁸²³ Charles Delfante et Agnès Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, LUGD, 1994, p. 28-29.

infrastructures routières. Ce rapport constate « l'inadaptation à l'automobile » de la Presqu'île et adopte une approche fonctionnaliste avec un zonage des activités tertiaires entre le centre historique et le centre à créer¹⁸²⁴, sans qu'il soit possible de distinguer l'influence de l'Atelier d'urbanisme de Delfante, qui cosigne l'étude avec la SETEC (Société d'Études techniques et économiques) et le BERU (Bureau d'Études et de Réalisations urbaines).

La présence de ces bureaux d'études s'explique par le rôle important de l'État, qui agit davantage en coopération avec les pouvoirs publics locaux que ce qu'affirment les élus de l'époque¹⁸²⁵. Rachel Linossier note que le ministère de la Construction puis de l'Équipement finance largement l'atelier d'urbanisme et lui apporte une aide technique par l'action de bureaux liés à la Caisse des Dépôts et Consignations, comme le SETEC ou le SEDES, spécialisés dans les activités tertiaires. Le BERU prend quant à lui la forme d'une coopérative d'ingénieurs urbanistes, créée en 1957 par Max Stern, personnellement lié à plusieurs ministres¹⁸²⁶. L'urbanisme lyonnais reste dépendant de l'État, dont les services laissent une relative liberté aux pouvoirs locaux, jusqu'au passage à l'échelle intercommunale en 1969¹⁸²⁷. Par la suite, les compétences de cette structure s'étendent encore avec sa transformation en agence d'urbanisme (Agurco) en 1978 et l'arrivée à sa tête de Jean Frébault, ingénieur des Ponts-et-Chaussées qui a participé à la création de la section « Transports urbains » à l'Institut de Recherche sur les Transports (IRT)¹⁸²⁸. Cela explique probablement l'intérêt nouveau de l'Agurco pour les questions de circulation. Par exemple, le plan de circulation de Saint-Just de 1981 a été conçu par l'agence d'urbanisme et non le CETE habituellement mobilisé, peut-être pour éviter le reproche du manque de concertation sur ces dispositifs. L'échec de cet objectif (voir plus haut) peut expliquer le fait que ces plans ne sont plus confiés qu'au CETE par la suite.

Cette diversification des préoccupations de l'atelier/agence d'urbanisme en matière d'aménagement des rues correspond à l'affirmation d'acteurs extérieurs aux administrations, qui sont de plus en plus sollicités. Viviane Claude explique le recours croissant aux bureaux d'études par un manque de compétence des praticiens des services locaux¹⁸²⁹. Dans le cas de Lyon, cela ne se vérifie qu'à partir des années 1980 et concerne surtout des travaux spécialisés ou des questions particulièrement sensibles. Au cours des années 1950-1960, l'affirmation apparente d'acteurs extérieurs aux administrations est une fausse nouveauté, la plupart d'entre eux relevant de la consolidation d'une expertise locale déjà constituée ou de la volonté d'établir un consensus autour des aménagements. Les documents présentés en illustration (Figure 80 et . Figure 81) relèvent de cette logique d'externalisation des études, avec dans les deux cas une volonté de légitimer des politiques de stationnement toujours conflictuelles.

Ainsi, la commission « Parking-Tourisme-Affaires » du Comité pour l'Aménagement et l'Expansion économique de la Région lyonnaise (CADERL), commanditaire de l'étude représentée sur la Figure 80, constitue en fait une instance supplémentaire de dialogue entre acteurs intéressés par la circulation et le stationnement, autour des questions économiques. Le CADERL s'inscrit dans la continuité de la formation de comités d'expansion économiques dès les années 1940, pour rassembler des chefs d'entreprises, hauts fonctionnaires et notables soucieux de faire valoir les besoins de leur territoire et d'en assurer la promotion auprès des

¹⁸²⁴ ADR 931 W 20, « Restructuration d'un périmètre central dans l'agglomération lyonnaise », Rapport Atuvril/SETEC/BERU, février 1964.

¹⁸²⁵ Louis Pradel et Roger Moreau, *Mon Lyon superbe*, Paris, Solar, 1976, p. 125.

¹⁸²⁶ Maryvonne Prévot, « Aux origines du BERU », *Histoire urbaine*, 2017, n° 48, n° 1, p. 77-93.

¹⁸²⁷ Rachel Linossier, *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950-2005) : politiques, acteurs, territoires*, Thèse de Géographie, Lyon 2, Lyon, 2006, p. 197-198.

¹⁸²⁸ G. Bentayou, « De « l'atelier » à « l'agence » d'urbanisme de Lyon », art cit.

¹⁸²⁹ V. Claude, *Faire la ville*, op. cit., p. 157-159.

pouvoirs publics à toutes échelles¹⁸³⁰. Il est créé en 1952 par la Chambre de Commerce et le Comité Interprofessionnel Lyonnais, puis officialisé le 31 juillet 1954. Ce comité rassemble les représentants de différents syndicats de branche locaux, particulièrement dans le secteur industriel, s'inscrivant dans la tendance de l'affirmation des acteurs économiques en matière d'animation et de politiques économiques locales¹⁸³¹. Travaillant à la fois à l'échelle de Lyon/Villeurbanne et du Groupement d'Urbanisme de la Région lyonnaise, le CADERL devient le principal interlocuteur de l'administration centrale pour la planification et l'aménagement du territoire en région lyonnaise¹⁸³². Il commande en 1957 une étude de la circulation et du stationnement sur la Presqu'île pour comptabiliser les places disponibles et leur taux d'occupation. Ce travail est composé de deux parties : la première est une étude sur la circulation, réalisée par les ingénieurs du SOPC sous la direction de Fernand Ramel et Jacques Rérolle, la seconde porte sur le stationnement et mobilise des étudiants d'une école de commerce lyonnaise qui font des relevés d'occupation de places de stationnement sur le terrain et interrogent des usagers. Cela donne lieu à la rédaction d'un rapport qui fait référence pendant plusieurs décennies. Il est avant tout conçu pour aider la municipalité lyonnaise à déterminer les modalités d'institution de la zone bleue en 1959¹⁸³³, mais on en retrouve trace par la suite dans les projets d'aménagement de parcs de stationnement ou l'étude sur le stationnement faite pour le rapport sur les transports urbains pour le VII^e Plan de 1975¹⁸³⁴.

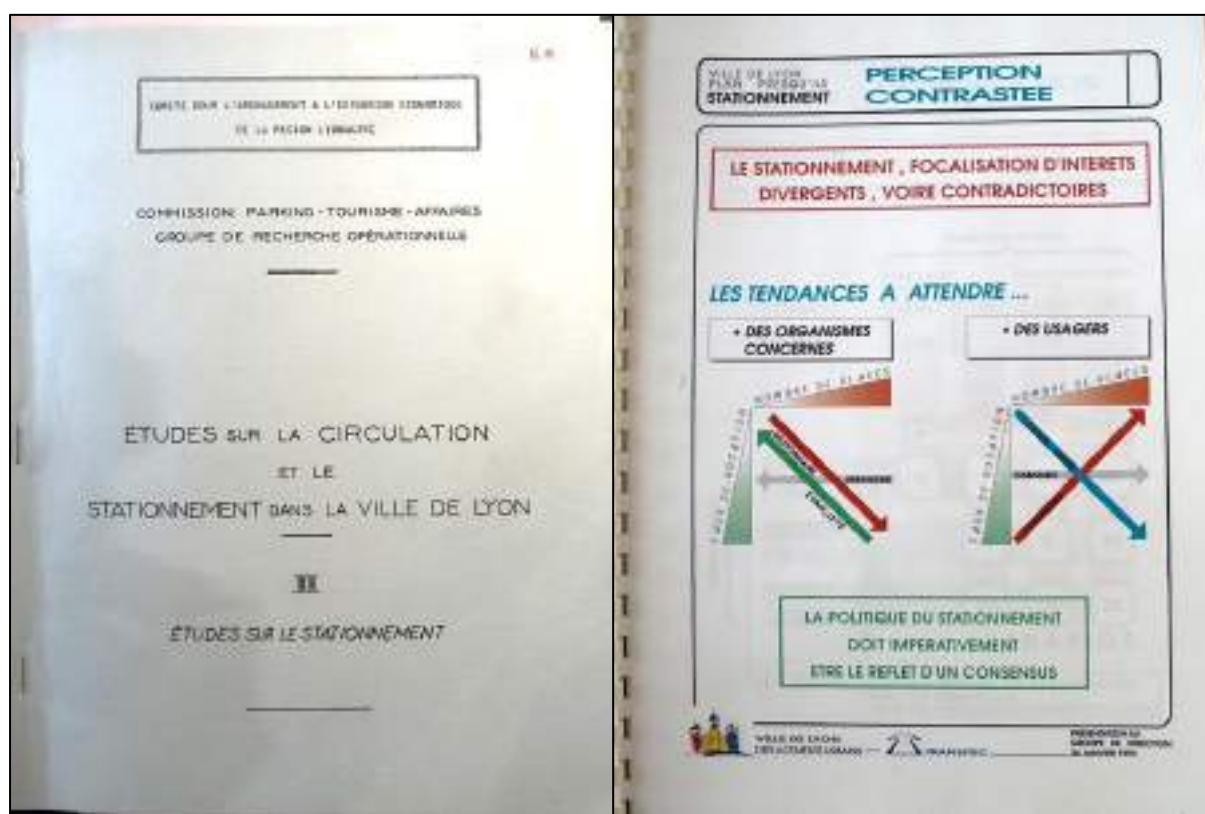


Figure 80 : Étude du CADERL, 1958, AN 19770444-7. Figure 81 : Étude sur le stationnement en Presqu'île, Transitec, 1993, AML 1781 W 63.

¹⁸³⁰ M. Desportes et A. Picon, *De l'espace au territoire*, op. cit., p. 145.

¹⁸³¹ R. Linossier, *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950-2005)*, op. cit., p. 166-167.

¹⁸³² M.-C. Meillerand, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle*, op. cit., p. 149-154.

¹⁸³³ AML 1068 WP 44, Etude sur le stationnement en centre-ville, CADERL/SOPC, mars 1958.

¹⁸³⁴ AML 1 C 501464, Les transports urbains dans l'agglomération lyonnaise, 1975, p. 58 et suiv.

La composition de la commission « Parking-Tourisme-Affaires » à l'origine de cette étude montre qu'elle réunit des acteurs habituels de la CMC (ingénieurs du SOPC et SMV, représentants de la compagnie OTL, de la police, des pompiers, de l'ACR), assortis de 7 personnes issues des mondes économiques (représentants syndicaux, de la CCI), pour un total de 21 membres¹⁸³⁵. L'avantage de cette institution réside probablement dans la plus grande souplesse pour mener des études aux méthodes moins conventionnelles que celles des services techniques. Par ailleurs, cela s'inscrit dans le cadre de réseaux individuels qui apparaissent déterminants pour l'expertise locale et le lien avec les services de l'État dans le cadre de la planification, associant aussi des experts lyonnais sans lien direct avec les services techniques. Christian Montès a ainsi montré que le PUD de 1960 est conçu par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées du Rhône, avec les travaux du banquier et géographe Jean Labasse (membre de la DATAR, qui fait le lien entre Lyon et Paris) et du géographe Michel Laferrère, qui est aussi Secrétaire général du CADERL. Charles Delfante insiste sur les liens humains entre ces personnes, qui échangeaient par exemple lors de réunions informelles au Cercle de l'Union place Bellecour, club prisé de l'aristocratie lyonnaise¹⁸³⁶. Ce comité, par son choix méthodologique d'« entrer par le territoire » dans l'aménagement, contribue à diversifier les perspectives avec les apports de géographes et de prendre davantage en compte les facteurs économiques dans l'aménagement urbain, à l'échelle métropolitaine principalement¹⁸³⁷. En revanche, les études de circulation proprement dites restent majoritairement du domaine des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, avec les CETE créés en 1968.

Ce n'est qu'à partir des années 1970 que la question de la désignation d'experts extérieurs par manque de compétences locales est posée par les pouvoirs publics, qui restent plutôt méfiants en la matière. Ainsi, Harold Mazoyer a montré que l'expertise autour du métro fait d'abord l'objet d'études par une filiale de la RATP, avant d'être développée à Lyon avec la création de la Semaly et la désignation de l'ingénieur du SOPC René Waldmann pour en prendre la direction¹⁸³⁸. Cette volonté de conserver une expertise lyonnaise s'observe aussi dans le débat sur l'aménagement des rues piétonnes suite aux travaux du métro. Une fois la décision de piétonnisation prise et les travaux de creusement engagés, un groupe de travail sur « l'aménagement de voies piétonnes » est constitué et s'interroge en avril 1975 sur l'opportunité de la désignation d'un bureau d'études spécialisé sur cette question comme « coordinateur » des études et travaux. Louis Pradel, alors maire et président de la communauté urbaine, s'oppose à cette désignation, arguant des faibles crédits disponibles et du fait que « les services techniques communautaires sont bien capables de les faire », ce que confirme leur directeur M. Pauwels¹⁸³⁹. Finalement, c'est la Semaly, en charge de la remise en état des rues après les travaux du métro, qui en supervise la transformation, ce qui est probablement le résultat d'un compromis entre le maire et les autres acteurs de cette commission.

Un recours plus systématique à des bureaux d'études spécialisés s'observe plutôt à partir de la fin des années 1980, dans le cadre d'une politique d'urbanisme voulue comme nouvelle par le maire Michel Noir et son adjoint à l'urbanisme Henry Chabert, qui écartent définitivement les services techniques de la conception des dispositifs de voirie. Ainsi, la politique d'Espaces Publics et de définition d'un nouveau mobilier urbain à l'échelle de

¹⁸³⁵ AML 1 C 2155, Brochure de présentation de la CADERL, 1958, p. 67.

¹⁸³⁶ C. Montès, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, op. cit., p. 51-52.

¹⁸³⁷ O. Chatelan, *Les catholiques et la croissance urbaine dans l'agglomération lyonnaise pendant les Trente Glorieuses (1945-1975)*, op. cit., p. 148.

¹⁸³⁸ H. Mazoyer, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », art cit.

¹⁸³⁹ AGL 2085 WM 074, PV du groupe de travail sur la création de voies piétonnes, 11 avril 1975.

l'agglomération repose sur la mobilisation de compétences extérieures inédites. Par exemple, l'architecte-urbaniste non-lyonnais Michel-Antoine Boyer est recruté pour concevoir un « vocabulaire des espaces publics » avec des matériaux harmonisés pour l'agglomération. De même, le paysagiste Michel Desvigne est sollicité pour l'aménagement de diverses places publiques. Selon le directeur du Service Espaces publics Jean-Louis Azéma, ce recours à des experts extérieurs a pour but d'enclencher une « dynamique collective » pour mobiliser les différents services techniques et les former à de nouvelles méthodes plus transversales¹⁸⁴⁰. Au-delà du discours politique, cette nouvelle manière de coordonner les aménageurs apparaît comme un apogée du déclin des services techniques traditionnels, qui ne sont plus considérés par les élus et directeurs de services comme capables de se réinventer ni de présider à la conception des projets d'aménagements.

Cette politique dite transversale est d'abord appliquée aux aménagements de la Presqu'île, notamment la rue de la République et ses places, réaménagées entre 1991 et 1995 dans le cadre du « Plan Presqu'île ». Par la suite, elle est étendue à toute transformation d'espace public urbain dans l'agglomération. En matière d'aménagements de voirie, elle trouve ses limites dans la persistance de la division du savoir-faire entre ingénieurs de gestion du trafic et aménageurs : la voie reste le domaine des ingénieurs des transports, alors que les zones d'environnement et de marche sont laissées aux architectes et paysagistes, comme l'observe Gilles Debizet dans son étude sur une douzaine de bureaux d'études ayant participé à des PDU en Europe¹⁸⁴¹. À Lyon, cette division s'observe par exemple pour la politique de stationnement en Presqu'île, avec une étude de circulation commandée au bureau d'études lyonnais spécialisé dans les questions de mobilité Transitec (. Figure 81), alors que la signalétique des parkings est confiée à un designer indépendant¹⁸⁴². Le travail du bureau d'études consiste en une classique étude offre/demande à partir des statistiques de circulation, avec une vision du stationnement comme un axe important d'une politique de déplacements en cohérence avec le Plan Presqu'île¹⁸⁴³. Le choix de ces experts extérieurs semble donc se faire aussi en fonction des priorités politiques données à chaque opération, ce qui montre les limites d'une vision totalement transversale des pratiques d'aménagement de voirie.

Malgré l'intégration de la voirie dans un urbanisme plus ambitieux et pluridisciplinaire, force est de constater que les divisions techniques traditionnelles subsistent et que les pratiques d'aménagement ordinaire des rues restent majoritairement l'affaire des techniciens avant les années 1990. Accompagnant la diversification des usagers pris en compte pour leur aménagement, les aménageurs connaissent aussi un renouvellement à partir des années 1950, qui se manifeste par un déclin des services techniques traditionnels et un apparent éclatement de l'expertise. Les aménageurs traditionnels de la voirie s'occupent désormais davantage de la gestion des rues au quotidien que des grands travaux de modernisation.

¹⁸⁴⁰ Catherine Foret, *L'invention d'un vocabulaire des espaces publics (1990-1994) ou comment renforcer l'unité de l'agglomération par « l'harmonisation des signes du territoire »*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2008, p. 4.

¹⁸⁴¹ G. Debizet, *Déplacements urbains de personnes*, op. cit., p. 139-143.

¹⁸⁴² AML 1781 W 63, « Stationnement - Lyon tombe dans le panneau », in *Lyon Figaro*, 24 octobre 1994.

¹⁸⁴³ AML 1781 W 63, Présentation de l'étude Transitec, 28 janvier 1993.

Conclusion du chapitre

Ce chapitre a permis de montrer que le passage de la voirie à l'aménagement urbain s'opère progressivement, par des mutations institutionnelles et sous la pression d'acteurs de plus en plus diversifiés. Des années 1960 aux années 1980, les services de voirie déclinent dans la prise de décision sur les aménagements de voirie et la capacité d'innovation. Cette dernière apparaît déléguée à des acteurs extérieurs aux services traditionnels, comme des bureaux d'étude ou des entreprises privées, pour des domaines dans lesquels leur intérêt ou leur expertise sont faibles. C'est le cas du mobilier urbain et de la signalisation, qui deviennent des questions d'aménagement mais ne sont pas prises en main par les pouvoirs publics qu'à la fin des années 1980.

Les années 1960 forment donc un point de rupture dans l'aménagement des rues, par la diversification de ses acteurs et de ses enjeux. Les aménageurs apparaissent dépassés par la nouvelle donne imposée par l'automobile, notamment les services de voirie qui semblent manquer de moyens financiers, matériels, ainsi que d'intérêt pour les problèmes nouveaux qui doivent faire l'objet d'aménagements. Ces derniers se diversifient par le retour de problématiques aujourd'hui qualifiées d'environnementales à l'agenda politique, pensées en termes d'infrastructures de voirie. Cela s'opère principalement par des mobilisations de riverains, auxquelles l'action publique répond par une attention plus fine et des mesures plus précises de ces nuisances, qui conduisent à des infrastructures excluant l'automobile.

Ces évolutions s'inscrivent dans une période de mobilisations sociales locales pour des conflits d'aménagement liés à l'urbanisme automobile, souvent appuyés sur la défense du paysage de la rue traditionnelle. Ces revendications sont portées par de nouveaux collectifs qui se distinguent des CIL anciens par une sensibilité environnementale et un ancrage territorial parfois moins affirmé. Ces mobilisations prennent souvent au dépourvu les pouvoirs publics, par cette diversité des collectifs et de leurs répertoires d'action, pour certains inédits. Cela révèle le dépassement des institutions de dialogue mises en place depuis des décennies, ainsi que la distorsion croissante entre les objectifs d'action publique et les revendications de ces usagers sur la rue. Dans les conflits qui émaillent les projets d'aménagement des rues étudiées, les arguments des pouvoirs publics à la rationalité revendiquée comme difficilement contestable conduisent le plus souvent à des blocages de la situation, là où des compromis pouvaient être recherchés quelques décennies plus tôt. L'effet de rupture de ces conflits d'aménagement apparemment nouveaux s'observe en fait davantage dans le vocabulaire et les répertoires d'action que dans les motifs de protestation et les conséquences en termes d'aménagement. Les héritages des précédentes transparaissent, de même que le caractère localisé des mobilisations.

Ces recompositions associatives et institutionnelles accompagnent la mutation vers une culture de la voirie qui transcende les divisions techniques pour mieux prendre en compte les usagers en amont des aménagements. Cela s'opère en parallèle du recours à des consultants extérieurs, dans des domaines aussi divers que la sociologie ou l'aménagement paysager, mais aussi la gestion de la circulation. Cet éclatement du paysage institutionnel de l'aménagement des rues est essentiel à mettre en avant pour expliquer les enchevêtrements de paradigmes qui s'observent dans le paysage des rues, entre des aménagements modelés pour la circulation automobile et d'autres qui servent au bien-être des piétons ou aux usages commerciaux. Cela conduit à envisager de manière plus complexe les dernières décennies du primat de l'automobile sur la rue, qui ne relève pas d'un mouvement linéaire vers des rues considérées comme des espaces publics.

Chapitre 9 : De la voie à l'espace public : la rue révolutionnée ?

« Je pense que les rues ont été faites pour desservir les riverains et non pas de garages et d'autoroutes » (un commerçant du Vieux-Lyon lors d'une enquête de circulation, 1969)¹⁸⁴⁴

La période 1960-1970 est traditionnellement décrite comme un moment de basculement dans l'histoire des villes, entre le primat de l'automobile et son déclin, sous la pression de mobilisations environnementales et autres tendances au « retour à la rue »¹⁸⁴⁵. Mathieu Flonneau, pour le cas parisien, situe ainsi « la fin de la logique automobile » dans l'aménagement de la voirie à partir du début des années 1970, sous l'effet d'une crise urbaine plus générale dans laquelle l'automobile devient un symbole des problèmes de la ville¹⁸⁴⁶.

À partir des années 1950, les grands projets de percement ou d'élargissement de voies laissent place à des travaux de moindre ampleur qui répondent à des questionnements nouveaux sur la place de chaque usage dans la rue. La circulation est de moins en moins vue comme un usage légitime pour prendre la place la plus importante dans l'espace viaire : la rue multifonctionnelle est remise en avant pour son rôle d'espace public, berceau de la vie sociale en ville. Cette tendance, à l'œuvre depuis les années 1960 pour les États-Unis¹⁸⁴⁷, s'observe aussi dans des villes européennes. À Lyon, les années 1960-1970 sont celles des premiers débats sur la piétonnisation de rues, la préservation d'éléments patrimoniaux en les isolant de la circulation ou encore des réflexions sur des dispositifs susceptibles de séparer les automobiles des piétons, inspirés du rapport Buchanan de 1963¹⁸⁴⁸. Cette contradiction apparente entre des enjeux de séparation et de coexistence des usages dans l'aménagement des rues est particulièrement importante à Lyon, citée en exemple pour ses autoroutes urbaines dans les années 1960-1970 et sa politique dite d'« espaces publics » dans les années 1990¹⁸⁴⁹. Ces deux politiques sont souvent mises en parallèle pour opposer l'action des deux figures de maires associées, respectivement Louis Pradel (1957-1976) et Michel Noir (1989-1995). En réalité, elles coexistent largement, puisque les premières rues piétonnes sont aménagées sous l'ère Pradel et que Michel Noir lie l'aménagement d'espaces publics avec la construction de parcs de stationnement hors voirie.

Des rues piétonnisées aux parkings souterrains, en passant par la signalisation locale, les dispositifs matériels discutés et implantés dans les rues apparaissent alors comme des révélateurs de questionnements nouveaux sur les usages de la voirie. Ces derniers portent particulièrement sur la place de l'automobile en ville, dont le déclin annoncé à partir des années 1970 est à nuancer dans les pratiques urbanistiques : la reconfiguration des rapports entre urbanisme et circulation aboutit-elle à une nouvelle ère de l'aménagement des rues ?

¹⁸⁴⁴ AML 1093 WP 74, Lettre du président de RVL Gérardin à l'adjoint à la circulation Marque, 28 novembre 1969.

¹⁸⁴⁵ B. Romeyer, *Refaire la rue pour recomposer la ville*, op. cit., p. 77.

¹⁸⁴⁶ Mathieu Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit., p. 215 et suiv.

¹⁸⁴⁷ Mark Francis, « The Making of Democratic Streets » in Anne Vernez-Moudon (dir.), *Public Street for Public Uses*, New York, Columbia University Press, 1987, p. 23-39.

¹⁸⁴⁸ Simon Gunn, « The Buchanan Report, Environment and the Problem of Traffic in 1960s Britain », *Twentieth Century British History*, 2011, vol. 22, n° 4, p. 521-542.

¹⁸⁴⁹ Jean-Baptiste Marie (dir.), *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé*, Marseille, Parenthèses, 2011.

Du point de vue des grands aménagements de voirie, les historiens qui analysent ce moment particulier, qui coïncide avec l'apogée puis la fin des Trente Glorieuses, pointent une priorité donnée aux axes de contournement urbain sur les voies de pénétration dans les schémas directeurs¹⁸⁵⁰, en parallèle d'oppositions d'habitants aux projets de construction d'autoroutes urbaines dans plusieurs villes¹⁸⁵¹. Au-delà de ces jalons politiques qui concernent surtout de grandes infrastructures routières, il est important de mettre en évidence que ces questionnements sur la place de l'automobile en ville se traduisent aussi dans l'espace des rues ordinaires de la ville ancienne. Leur chronologie est différente, car les paradigmes professionnels semblent changer plus lentement que les dispositifs techniques.

Cela s'inscrit dans un contexte de préoccupations environnementales qui désignent la circulation automobile comme un problème dont il faudrait protéger les populations¹⁸⁵², accompagnées de la pratique croissante d'autres usages de la rue tels que les transports en commun, la marche à pied, le vélo ou encore la flânerie¹⁸⁵³. Ces pratiques marquent le paysage urbain par une « sectorisation » des usages, classiquement observée dans les études sur l'urbanisme fonctionnaliste à l'échelle du quartier ou de la ville¹⁸⁵⁴ mais qui se retrouve aussi à l'échelle de la rue, par la réservation de certains espaces pour des fonctions déterminées ou l'aménagement de mobilier urbain destiné à favoriser certains usages. Cela conduit à questionner les échelles de la ville, en étudiant la place de la rue dans les imaginaires, dans un moment où l'échelle du quartier est plus souvent mise en avant¹⁸⁵⁵.

Le « retour à la rue » proclamé dans certains discours sur l'urbanisme n'est pas un retour à une situation antérieure mythifiée (la rue n'a jamais été le domaine exclusif du piéton), mais doit être analysé comme une manifestation d'une approche fonctionnaliste encore vivace et toujours centrée sur la gestion de la circulation automobile. Si Cédric Ferial l'a montré pour les opérations de piétonnisation¹⁸⁵⁶, cette observation peut être étendue à la plupart des mesures destinées à réguler la circulation par des aménagements au cours des années 1960 à 1990.

Urbanisme et circulation sont plus que jamais associés, les rues devenant des paysages à défendre face à la présence automobile ou à valoriser pour leur patrimoine bâti, leur caractère commerçant ou résidentiel. L'examen des « controverses micro-locales » sur ces politiques d'aménagement souvent présentées comme nouvelles¹⁸⁵⁷ montre la force de ces processus de distinction des rues par leurs acteurs (riverains, commerçants, usagers), avec une accentuation de l'identité des rues par leurs aménagements qui tend à renforcer leurs usages dominants.

¹⁸⁵⁰ Caroline Gallez, « Coordonner transport et urbanisme ? Doctrines, représentations et pratiques locales (1960-2000) », in Gérard Duc et François Perroux (dir.), *Histoire des transports et de la mobilité: transport and mobility history*, Neuchâtel, Alphil, 2014, p. 233-248.

¹⁸⁵¹ Sébastien Gardon, « Impasses et limites dans la ville, les projets d'autoroutes urbaines », *Pour Mémoire*, 2009, n° 7, p. 52-60.

¹⁸⁵² T. Loubes, *La voiture comme nuisance dans la ville fordiste*, op. cit.

¹⁸⁵³ M. Desportes, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 343-346.

¹⁸⁵⁴ David Mangin, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 2004.

¹⁸⁵⁵ Jean-Yves Authier, Marie-Hélène Bacqué et France Guérin-Pace (dir.), *Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, 2006.

¹⁸⁵⁶ C. Ferial, « L'invention du centre-ville européen », art cit, p. 100.

¹⁸⁵⁷ Antoine Fleury, « Aménager les rues pour changer la ville » in Renaud Le Goix et Thérèse Saint-Julien (dir.), *La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin, 2007, p. 253-276.

1. Des derniers feux de l'urbanisme automobile à la rue partagée : un « retour à la rue » à nuancer

La place de la rue au sein des politiques d'aménagement urbain devient plus difficile à saisir au cours des années 1960-1990, car elle ne semble pas prioritaire dans des politiques de modernisation de voirie encore centrées sur la circulation. Celles-ci se concentrent sur l'aménagement de voies routières de traversée ou de contournement à l'échelle de l'agglomération, ou encore de « rues artérielles » à l'échelle des quartiers¹⁸⁵⁸. La coordination entre les politiques de transport et d'urbanisme est renforcée, avec l'idée qu'une ville est structurée par ses réseaux. Des chercheurs ont montré un basculement de ce lien au cours des années 1970, de l'automobile vers les transports en commun¹⁸⁵⁹. Cependant, cette coordination est loin d'être une évidence et masque des débats comme les conflits autour des projets d'autoroutes urbaines et les discussions sur la sécurité routière. Les archives de l'aménagement des rues étudiées permettent de montrer que ce rejet progressif de l'automobile ne remet pas en cause les fondements fonctionnalistes de l'organisation du réseau viaire, puisqu'il s'exerce sur des espaces déterminés : les voies piétonnes et voies rapides urbaines restent peu nombreuses et les petits aménagements destinés à revaloriser la rue traditionnelle (arbres, mobilier urbain) sont motivés par la volonté d'exclure l'automobile.

1.1. Des « points noirs » aux plans Noir : vers une mise en réseau de la voirie pour dévier les flux automobiles

Suivant une évolution démarrée dès les plans des années 1910 (voir Chapitre 3), la voirie est désormais vue comme un réseau. Cette vision s'observe aussi bien chez les techniciens et décideurs des transports en commun que chez ceux de la voirie : la rue est alors pensée, à l'échelle du quartier ou de la ville, comme maillon d'un système et non plus comme une ligne. Cela conduit à une attention particulière des politiques d'aménagement vis-à-vis des carrefours comme points nodaux de ces réseaux. La définition des carrefours les plus problématiques comme des « points noirs » passe de points congestionnés par le croisement de flux automobiles dans les années 1930-1950¹⁸⁶⁰ vers des lieux cumulant les accidents au cours des décennies suivantes. Ce glissement sémantique montre un déplacement du problème automobile de la congestion vers son impact sur la vie urbaine, qui se traduit dans des politiques visant à écarter l'automobile de certains espaces. Concrètement, il s'agit de lutter contre la congestion en dirigeant l'automobiliste au plus court et en aménageant des voies destinées à la traversée rapide ou au contournement de certaines portions de la ville. Sens uniques, couloirs réservés et carrefours coordonnés se multiplient au cours des années 1970, puis des années 1990 avec le « Plan Presqu'île » de Michel Noir destiné à remodeler la circulation dans l'hypercentre de Lyon, en lien avec le réaménagement des espaces publics.

¹⁸⁵⁸ B. Romeyer, *Refaire la rue pour recomposer la ville*, op. cit., p. 483-486.

¹⁸⁵⁹ C. Gallez, in G. Duc et F. Perroux (dir.), *Histoire des transports et de la mobilité*, op. cit., p. 235-240.

¹⁸⁶⁰ S. Barles et A. Guillerme, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, op. cit., p. 15.

Spécialiser les voies pour réorienter les flux automobiles

Alors que les années 1950 à 1970 sont entrées dans l'histoire comme celles de « l'assimilation » de l'automobile en ville¹⁸⁶¹ par les politiques de gestion de la circulation et l'aménagement d'infrastructures routières, la réalité apparaît plus nuancée, dans la mesure où les aménageurs prennent conscience de l'impossibilité d'adapter toute la ville à l'automobile. Ces doutes sur le paradigme automobile en milieu urbain s'observent dans les années 1950, en parallèle de la réalisation considérée comme prochaine de voies de contournement du centre. Ces volontés de réorientation des flux automobiles pour éviter les points les plus encombrés se heurtent à des résistances de la part des usagers, ce qui conduit à réfléchir à la signalisation.

Cette volonté de préserver certains territoires des nuisances du trafic automobile concerne en premier lieu l'hypercentre lyonnais, la Presqu'île, qui fait l'objet dès les années 1950 d'un projet de limitation de la circulation et du stationnement des poids-lourds dans cette zone. Le premier arrêté municipal, daté du 21 janvier 1954, prévoit une interdiction de circulation des véhicules de plus de 2,5 tonnes et 2 mètres de largeur dans toute la Presqu'île, de 13 h à 19 h. Le maire le justifie par la nécessité de lutter contre les encombrements et les risques d'accidents¹⁸⁶². Il cible les véhicules les plus lents et encombrants, qui sont aussi considérés comme bruyants et polluants. Cet arrêté s'inscrit dans un contexte d'attention renouvelée vis-à-vis des nuisances des transports, avec des restrictions de circulation qui ne peuvent être autorisées que pour des motifs de sécurité. Cependant, il provoque un tollé chez les usagers concernés. Le dossier de correspondance municipale sur les questions de circulation comporte ainsi 21 lettres de protestation émanant d'entreprises de transports, du bâtiment et de commerçants de la Presqu'île, ainsi que de collectifs d'entreprises et de transporteurs du département du Rhône. Face à ces protestations, un nouvel arrêté municipal est pris dès le 16 mars 1954, réduisant de moitié le périmètre concerné par l'interdiction, autorisant la circulation des poids-lourds sur plusieurs ponts et quais qui le bordent et limitant les horaires d'interdiction aux seules heures de pointe (11 h-12 h 30 et 16 h 30-19 h)¹⁸⁶³. Ce recul rapide de la municipalité face aux protestations des collectifs professionnels montre le caractère sensible de cette question et ne rend pas ces dispositions plus efficaces. En octobre 1954, les autorités constatent que cet arrêté n'est pas respecté par les transporteurs et se retournent vers les principaux collectifs protestataires, l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole (AICA)¹⁸⁶⁴ et la section du Rhône de la Fédération nationale des Transporteurs routiers¹⁸⁶⁵. Ces protestations semblent rester sans effet et l'échec de cette réglementation est acté par son absence dans le nouveau RGC établi en 1960.

Après cet échec, la question de l'interdiction de circulation des poids-lourds dans certains territoires reste cantonnée à l'échelle de la rue et n'est pas remise en débat, le nouveau règlement général de circulation de 1960 et sa version modifiée de 1964 se contentant de compiler les arrêtés antérieurs pris pour 34 rues de la ville sans en changer un seul mot¹⁸⁶⁶. La municipalité compte alors sur plusieurs évolutions importantes pour éloigner les poids-lourds du centre-ville sans avoir besoin de réglementation : d'une part, le transfert en 1960 du marché de gros du quai Romain-Rolland (Vieux-Lyon) vers un « marché-gare » bien plus vaste situé au sud de

¹⁸⁶¹ M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, op. cit., p. 152.

¹⁸⁶² AML 1147 WP 4, BMO du 7 février 1954.

¹⁸⁶³ AML 1147 WP 4, Lettre de l'adjoint à la circulation Fauconnet au président de l'Union des Syndicats des industries et des commerces de l'alimentation de Lyon et du Rhône, 29 mars 1954.

¹⁸⁶⁴ AML 1147 WP 4, Lettre du maire Herriot au président de l'AICA, 23 octobre 1954.

¹⁸⁶⁵ AML 1147 WP 4, Réponse du président de la FNTR M. Chavagnon au maire, 25 novembre 1954.

¹⁸⁶⁶ AML 1165 WP 7, Règlement Général de la Circulation de Lyon, 1964.

la gare de Perrache ; d'autre part l'achèvement de l'axe Nord-Sud en 1958 et la transformation du boulevard périphérique en voie à gabarit autoroutier¹⁸⁶⁷.

Face au caractère conflictuel de ces restrictions de circulation, les pouvoirs publics préfèrent se concentrer sur des politiques d'aménagement d'axes de circulation rapide et s'intéresser à leur signalisation pour amener les automobilistes voulant quitter ou contourner le centre-ville à les emprunter. Cela s'inscrit dans le contexte du développement de la « régulation du trafic », expression apparue dans les années 1950 avec le *traffic engineering* américain¹⁸⁶⁸. Cela implique aussi une spécialisation des voies, qui s'accorde parfaitement avec les conceptions des aménageurs des années 1950-1960, tant sur le plan de la circulation que sur celui de la voirie ou de l'urbanisme de manière générale. L'expression de « modernisation » de la voirie se retrouve explicitement associée à celle de « spécialisation des voies », par exemple dans le compte-rendu du « sous-groupe voirie » de la Commission d'Équipement urbain du Commissariat général au Plan, qui prépare le V^e Plan (1966-1970) en 1964. Ce document d'échelle nationale évoque une classification « fonctionnelle » en quatre catégories déterminées par le but des parcours des automobilistes : voies d'évitement, voies rapides de pénétration et de liaison, voies artérielles et voies de distribution, voies de desserte¹⁸⁶⁹. Cette typologie est adoptée par les services lyonnais, qui précisent cette classification dans le détail des travaux de voirie urbaine à inscrire au V^e Plan : sur les 27 axes concernés, seuls 6 relèvent de la catégorie « voies de desserte », dont la plupart s'inscrivent dans des programmes de rénovation à l'échelle d'un quartier (voir Annexe 31)¹⁸⁷⁰. Les autres sont de grandes voies de circulation, pour lesquelles la « modernisation » se traduit par des opérations de bitumage, d'élargissement de la chaussée par rescindement des trottoirs et/ou d'équipement des carrefours en feux tricolores. Tant du point de vue des budgets que du nombre d'opérations concernées, la priorité du financement des travaux de voirie par l'État est donnée aux voies rapides, c'est-à-dire les trois premières catégories de cette typologie, qui prennent entre 70 et 75 % des investissements pour le V^e Plan. Il s'agit surtout d'aménager des infrastructures pour le trafic de transit (dont la destination n'est pas Lyon), défini comme un problème de circulation majeur par les pouvoirs publics depuis les années 1910.

En ce qui concerne les rues ordinaires de la ville héritée, cette logique de spécialisation apparaît moins évidente puisque les aménagements sont de moindre ampleur et les services de voirie lyonnais n'établissent pas de classification exhaustive du millier de rues de Lyon. Leur catégorisation semble d'ailleurs être simplifiée en une séparation entre trafic de transit et trafic de desserte, correspondant grossièrement à un clivage entre route et rue, courant dans l'urbanisme des années 1950-1980¹⁸⁷¹. Les opérations d'élargissement de chaussée et de mise en sens unique sont souvent révélatrices des fonctions que les décideurs veulent attribuer à la voie, au sein d'un réseau viaire pensé à l'échelle du quartier ou à une échelle plus large, selon l'importance de la rue considérée. Ainsi, la rue Bugeaud est mise en sens unique Ouest-Est en 1956¹⁸⁷² et voit sa chaussée légèrement élargie par rescindements de trottoirs en 1967, pour maintenir le stationnement de chaque côté de cette voie de desserte locale. Cette dernière fonction est confirmée par le fait que les autres rues parallèles du quartier sont aménagées de la

¹⁸⁶⁷ C. Delfante et A. Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon, op. cit.*, p. 136-139.

¹⁸⁶⁸ Gabriel Dupuy, *Une technique de planification au service de l'automobile, les modèles de trafic urbain*, Paris, Ministère de l'Équipement, 1975.

¹⁸⁶⁹ ADR 1650 W 195, Classification des voies en site urbain, rapport de la Commission Équipement Urbain – sous-groupe voirie du Commissariat général au Plan, octobre 1964.

¹⁸⁷⁰ ADR 1650 W 195, Lettre de l'ingénieur en chef du SMV Boisselot à l'ingénieur du SOPC Waldmann, 10 juillet 1964.

¹⁸⁷¹ B. Romeyer, *Refaire la rue pour recomposer la ville, op. cit.*, p. 57.

¹⁸⁷² AML 1165 WP 7, Arrêté municipal du 26 mai 1956.

même manière au même moment¹⁸⁷³. La rue Saint-Jean ne connaît aucun aménagement pour la circulation depuis sa mise en sens unique en 1946, tant sa faible largeur et l'affirmation de sa fonction touristique rendent difficile toute amélioration de la circulation automobile. En revanche, les grands travaux des années 1950 sur le nouveau pont de la Guillotière inauguré en 1958 et le boulevard des États-Unis enfin complété en 1961 en font des voies importantes dans la traversée de Lyon. De même, les travaux d'élargissement de la montée de Choulans dans sa partie la moins urbanisée, terminés en 1967 pour en faire une route à 2 x 2 voies sur près d'un kilomètre, renforcent sa vocation d'axe de transit Nord-Ouest/Sud-Est.

Le but recherché des investissements importants sur la voirie dans les années 1950-1960 est de permettre une traversée ou un contournement rapide de la ville pour décharger les voies les plus encombrées. Cette vision fonctionnaliste de la voirie est partagée par les aménageurs partout en Europe, comme le montre le succès du rapport Buchanan de 1963, souvent cité pour sa logique de déviation de la circulation automobile pour protéger des « zones d'environnement » qui peuvent être les quartiers centraux d'une grande ville¹⁸⁷⁴. Si ce terme n'est pas repris dans les débats sur la place de l'automobile dans les villes françaises, ce rapport inspire beaucoup de projets de transformation de la voirie jusqu'aux années 1980. Ainsi, les rues piétonnes sont un dispositif à l'esprit tout aussi fonctionnaliste que les voies rapides urbaines, en excluant tout autre mode de déplacement que la marche à pied. Cédric Feriel a par ailleurs montré que la piétonnisation était pensée selon une logique toujours centrée sur l'automobile, même si cette dernière semble apparaître uniquement en négatif : la piétonnisation est souvent articulée avec des politiques de construction de parcs de stationnement aux abords des rues concernées ou un plan de circulation pensé à l'échelle du quartier¹⁸⁷⁵. Dans le cas de Lyon, la piétonnisation plus tardive des rues¹⁸⁷⁶ empêche cette articulation avec ces mesures de facilitation de la circulation qui sont mises en place avant. Cependant, les opérations de piétonnisation s'intègrent à la planification de la circulation, dans la mesure où elles portent sur des voies qui ne sont plus essentielles à la traversée ou la desserte de leur quartier. C'est le cas de la rue de la République, qui perd son caractère de voie artérielle essentielle à la traversée Nord-Sud du centre avec l'ouverture de l'axe Nord-Sud sur le quai de la rive droite du Rhône en 1958 et sa transformation en voie à sens unique avec un couloir de bus à contre-sens dans le cadre de la première phase du Plan de circulation en 1973 (voir Annexe 34)¹⁸⁷⁷. Il en est de même pour la rue Saint-Jean, parallèle au quai Romain-Rolland réaménagé et élargi suite au départ du marché de gros en 1960, devenant l'axe quasi exclusif de circulation Nord-Sud sur la rive droite de la Saône.

La spécialisation des voies en fonction des circulations est aussi renforcée par les Plans de circulation, adoptés à Lyon en deux phases entre 1973 et 1975 puis par quartier au cours des années 1980. Principalement étudiés par le CETE de Lyon, dont c'est une des spécialités, ils ont une logique d'exploitation d'un réseau technique davantage que de prise en compte de l'environnement et des usages des axes concernés. Cette logique trouve ses limites dans les mobilisations contre ces plans de circulation, qui s'avèrent larges et rassemblées pour les plans de quartiers, comme on peut le voir sur l'extrait de journal ci-dessous (Figure 82).

¹⁸⁷³ AML 1469 WP 12, Bilan des travaux de voirie effectués entre 1950 et 1962 et des projets envisagés par le SMV, 9 novembre 1962.

¹⁸⁷⁴ S. Wachter, *Trafics en ville*, op. cit., p. 79-97.

¹⁸⁷⁵ C. Feriel, « L'invention du centre-ville européen », art cit.

¹⁸⁷⁶ La première rue piétonne française est inaugurée à Rouen en 1970, la rue de la République à Lyon est inaugurée en 1975 pour son premier tronçon.

¹⁸⁷⁷ AML 1533 WP 180, Rapport sur la mise en place de la première phase du Plan de circulation, v. 1974.



Figure 82 : Les habitants de St-Just face au plan de circulation, coupure de presse, 1981
(AML 1533 WP 178)

La mesure la plus symbolique du plan de circulation du quartier de Saint-Just est la mise à sens unique de la montée de Choulans dans sa partie la plus urbanisée et de la rue de Trion qui lui est parallèle, accompagnée de la suppression du stationnement sur ces deux voies. L'objectif est de faciliter la circulation de transit, notamment des poids-lourds pour lesquels la traversée du tunnel de Fourvière est interdite. La photographie illustrant cet article montre cet enjeu de circulation, figurant une portion de la montée qui n'est pourtant pas concernée par ce plan. Le problème vient ici de l'inadéquation de ces mesures pour deux rues partiellement très urbanisées et centrales dans leur quartier, l'article se concluant sur un avis des « habitants du cinquième » recueilli lors d'une réunion publique, qui estiment que ce plan « tuerait la vie du quartier ». Le compte-rendu de cette réunion fait dans cet article montre une attitude de la presse clairement en faveur des habitants, décrits à la fin comme « unanimement réprobateurs ». En revanche, le débat semble avoir dérivé sur les questions de stationnement et les aménagements possibles pour remédier au déficit de places, comme le déplacement des monuments de la place Eugène Wernert (ancienne place de Choulans), le long de la montée de Choulans, ou la transformation de deux autres places publiques du quartier en parkings. La circulation n'est abordée que dans un second temps, en relatant des problèmes spécifiques par rues, peut-être exprimés individuellement par des riverains lors de la réunion : la traversée dangereuse de la rue Barthélémy Buyer le long des écoles ou de la rue Saint-Alexandre, la présence des poids-lourds rue des Macchabées. La logique de spécialisation des voies en fonction du volume et de la nature de la circulation automobile se heurte ainsi à une diversité des usages entre chaque rue, revendiquée par les habitants, qui fait ici échec à l'application de ce plan.

Les plans de circulation des décennies suivantes s'inscrivent dans la même logique d'augmentation des couloirs réservés aux transports en commun (en complément de la mise en service de plusieurs lignes de métro et des premiers travaux d'aménagement pour le tramway) et de réduction de la place de l'automobile individuelle. Cela s'observe notamment dans les espaces centraux, où le Plan Presqu'île mis en œuvre par l'équipe de Michel Noir entre 1990 et 1995 réduit les points de traversée perpendiculaire de la partie sud de la rue de la République piétonne par les automobiles à deux voies à sens unique (voir Annexe 35). Cela ne semble pas émouvoir les automobilistes ni les riverains et commerçants du quartier, dont l'inquiétude principale réside plutôt dans la capacité des parcs de stationnement projetés¹⁸⁷⁸.

Enfin, cette séparation fonctionnelle accrue des voies s'accompagne d'un effort dans la signalisation, d'abord des voies rapides destinées à contourner la ville ou la traverser en évitant le centre-ville, puis à partir des années 1980 des quartiers et points d'intérêt locaux non liés à la circulation automobile. Cela montre la persistance de la domination des logiques routières dans ces signes de la ville. Depuis les premiers plans des années 1930, les panneaux de signalisation d'itinéraires indiquent surtout les directions des grandes villes et sont placés sur les routes nationales qui dépendent du SOPC, aux entrées et sorties de la ville¹⁸⁷⁹. La seule exception pour les années 1950-1960 réside dans les panneaux de signalisation locale demandés par le Syndicat d'Initiative en 1961, qui ne concernent que les espaces centraux touristiques et ne font pas l'objet d'inventaires par les services¹⁸⁸⁰.

Une nouvelle ère de signalisation directionnelle s'ouvre dans la seconde moitié des années 1970, avec l'application des plans de circulation et le développement d'études de circulation origine/destination dans toutes les grandes villes, qui donnent lieu à l'établissement de plans de jalonnement. Celui de Lyon, mis en place en 1977, reste dédié à l'automobile, sans prise en compte des autres modes de transport. Cela peut s'expliquer par la priorité donnée à l'intégration d'un système centralisé de commande des feux, déjà opérée à Paris depuis la fin des années 1940 (par zone) mais fait nouveau à Lyon¹⁸⁸¹. Ce plan, étudié par le CETE, associe un plan de signalisation des axes principaux et des carrefours importants à un plan de régulation du trafic avec un système centralisé de commande des feux¹⁸⁸². Le principe est de les coordonner en fonction de la circulation sur les grands axes de traversée de la ville, pour en améliorer la fluidité. Cette logique persiste au cours des années 1980, avec les programmes d'équipement en feux tricolores qui se poursuivent, en parallèle d'un plan de signalisation locale voté le 21 mai 1979 au Conseil de Communauté de la Courly. Il comporte une signalisation « d'intérêt général » financée par la Courly (indication des villes et quartiers) et des indications « d'intérêt local » à la charge des communes, pour indiquer leurs bâtiments publics et monuments¹⁸⁸³. La ville de Lyon profite de cette opportunité d'établir une signalisation locale harmonisée et plus lisible, le maire demandant à ses adjoints d'arrondissement quels sont les points à signaler¹⁸⁸⁴. Cette reprise en main tardive de la signalisation par la municipalité montre la persistance du paradigme de la fluidité automobile dans l'aménagement des rues, dans un contexte où sa place est remise en cause.

¹⁸⁷⁸ AML 1531 WP 1, « Quel projet pour le Centre Presqu'île Synthèse de la consultation », Rapport de la Direction du Développement urbain de la COURLY, octobre 1990.

¹⁸⁷⁹ AML 1147 WP 6, P.V. de réunion de la sous-commission municipale de circulation, 21 septembre 1951.

¹⁸⁸⁰ AML 356 WP 6, P.V. de la Commission de signalisation touristique à l'intérieur de la ville, 25 février 1961.

¹⁸⁸¹ L. Baldasseroni et L. Charansonney, « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours. », *art cit.*

¹⁸⁸² AGL 1973WM1-1, *Délibération du Conseil de Communauté urbaine*, 17 novembre 1980.

¹⁸⁸³ AML 1850 W 55, Lettre du président de la Courly Francisque Collomb aux maires, 5 septembre 1979.

¹⁸⁸⁴ AML 1850 W 55, Lettre du maire de Lyon aux adjoints d'arrondissement, 26 septembre 1979.

Les dispositifs d'aménagement des rues des années 1960 à 1990 visent donc à spécialiser les voies de manière à concentrer les flux de transit sur les axes à grande capacité et à mieux orienter l'automobiliste qui se déplace dans la ville. Cette logique fonctionnaliste est justifiée par la lutte contre la congestion automobile, même si la légitimité d'un trafic automobile massif et rapide commence à être contestée dans certaines rues. Cela prend une dimension visible dans les mobilisations contre les projets d'aménagement de voies rapides en milieu urbain, qui contribuent au tournant vers un déclin de l'urbanisme automobile.

Les « autoroutes urbaines » : des innovations infrastructurelles mal acceptées

Les « autoroutes urbaines » représentent une forme radicale d'aménagement consacré à la circulation automobile rapide en ville, dans la mesure où les autres types de circulation et les usages statiques y sont interdits. Bon nombre de projets de ce type s'observent dans les villes occidentales au cours des années 1960-1970, avec souvent un abandon par les pouvoirs publics suite à des oppositions riveraines et/ou environnementalistes¹⁸⁸⁵. Ces oppositions, actions marquantes des « luttes urbaines » des années 1970, s'observent dès la seconde moitié des années 1950, à propos de projets de voies urbaines à grande circulation¹⁸⁸⁶. Celles-ci sont improprement qualifiées d'« autoroutes urbaines », d'abord par leurs promoteurs pour en affirmer la modernité (le statut des autoroutes est défini à l'échelle nationale en 1955) puis par leurs détracteurs pour dénoncer leur manque d'intégration au paysage et leurs nuisances. Cette cristallisation des oppositions révèle la précocité des attentes des habitants en matière environnementale, ainsi que la réaction tardive des pouvoirs publics à ces enjeux particuliers.

L'évolution des revendications exprimées explique probablement la faible prise en charge par les pouvoirs publics dans un premier temps, qui contraste avec l'abandon des projets des années 1970. Ces aménagements de voies conçus pour la circulation automobile rapide sont d'abord construits sans souci d'intégration dans le paysage urbain des villes anciennes¹⁸⁸⁷, ce qui pose problème dès les premiers projets mis en œuvre. Au cours des années 1950-1960, ces infrastructures font face à des oppositions locales qui portent sur les aspects esthétiques et patrimoniaux, dans un contexte de politiques patrimoniales volontaristes¹⁸⁸⁸, plutôt que sur les impacts sur l'environnement. En arrière-plan, la crainte de l'expropriation et de la baisse de la rente foncière en raison des nuisances ne sont pas souvent exprimées. Ces revendications sont alors prises en compte par les pouvoirs publics mais ne remettent pas fondamentalement en cause ces aménagements, pour lesquels la municipalité lyonnaise n'émet aucune critique, probablement à cause de leur financement majoritaire par l'État dans le cadre du FSIR. C'est le cas de l'axe Nord-Sud, qui consiste en un élargissement des quais de la rive gauche du Rhône pour aménager 2 x 3 voies séparées par un terre-plein dédié au stationnement. Cette transformation provoque l'abattage d'un arbre sur deux pour permettre un stationnement en épi sur ce terre-plein, sans soulever de protestation notable hormis le scepticisme de l'ingénieur du

¹⁸⁸⁵ Voir V. Poirier, « « L'autoroute est-ouest, c'est pas le progrès ! » », *art cit* ; S. Gardon, « Impasses et limites dans la ville, les projets d'autoroutes urbaines », *art cit*.

¹⁸⁸⁶ Voir Isabelle Backouche, « Mobilisations urbaines et histoire des vainqueurs. Le cas de l'axe nord-sud à Paris (1959-1976) », in I. Backouche et al., *La ville est à nous !*, op. cit., p. 263-284.

¹⁸⁸⁷ Éric Alonzo, « L'autoroute urbaine dans les années 1960, entre rejet et fascination », in Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard (dir.), *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard, 2009, p. 27-40.

¹⁸⁸⁸ P. Poirier et L. Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, op. cit.

service municipal des Cultures, pour qui ce terre-plein « risque d'être austère »¹⁸⁸⁹. Le terme d'« autoroute », mobilisé par les ingénieurs des services de voirie pour désigner cet axe, est impropre dans la mesure où de nombreux carrefours et traversées piétonnes sont maintenus. L'imaginaire autoroutier, associé à la vitesse et à la fluidité de circulation, conduit à qualifier ainsi les autres ouvrages conçus pour l'automobile avec des référentiels routiers, sans prendre en compte l'environnement local.

Par la suite, à partir des années 1960, ces projets deviennent des éléments fondateurs de mobilisations pour protéger certains quartiers anciens. Cela est particulièrement le cas à Lyon, où le tropisme automobile de Louis Pradel, expert en assurance automobile de métier, est mis en avant, y compris par le maire lui-même¹⁸⁹⁰. Dans le quartier du Vieux-Lyon, la mobilisation pour sa sauvegarde au début des années 1960 repose en partie sur l'opposition à un projet de grande infrastructure de voirie susceptible de transformer ce quartier, dont la réalité de son étude par les pouvoirs publics reste douteuse. Le maire aurait mis à l'étude un projet de percée d'une nouvelle voie routière au cœur du quartier Saint-Jean, dans le prolongement du nouveau pont Maréchal-Juin alors projeté pour remplacer le pont du Change, gênant pour la circulation fluviale. Ce projet de percée, retrouvé dans la presse mais pas dans les archives des services techniques, est mobilisé dans la plupart des récits sur la sauvegarde du patrimoine du Vieux-Lyon¹⁸⁹¹. L'association RVL s'en émeut dès le début des années 1960, malgré les assurances données par les élus sur le fait qu'un tel projet n'était pas à l'étude. Lors de l'assemblée générale de l'association en novembre 1965, son président Marc Lévin déclare :

« Dans le futur, ce pont fera peser une menace sérieuse sur le Vieux-Lyon. Il doit, en effet, déboucher sur une double rocade qui conduira le trafic de part et d'autre du quai. Il n'est pas question, pour l'instant de percer en face. Mais nous ne pouvons pas savoir si dans cinq, dix ou vingt ans, l'opinion publique elle-même ne réclamera pas ce percement. [...] Lorsque le Vieux-Lyon sera coupé en deux par un axe de circulation à quatre ou six voies, il n'y aura plus besoin de perdre son temps à se préoccuper de son avenir touristique, résidentiel ou commercial »¹⁸⁹².

Cela rend compte du climat de méfiance envers ces voies routières au début des années 1960, avec l'exagération du nombre de voies citées et malgré la reconnaissance que le projet n'est pas prévu à court terme. Ces peurs sont alimentées par le fait que la plupart de ces projets sont étudiés par les services des Ponts-et-Chaussées sans concertation avec les habitants, comme le tunnel de Fourvière dont le financement est voté en 1962 ou le programme d'autoroutes « LY » conçu à la fin des années 1960¹⁸⁹³. Cette puissance des infrastructures lourdes de voirie comme enjeu de mobilisations habitantes se retrouve au cours de la décennie suivante, nourrie par des revendications environnementalistes plus affirmées.

C'est le cas des mobilisations contre plusieurs voies projetées par les ingénieurs de la DDE dans le cadre d'un schéma autoroutier lyonnais conçu à la fin des années 1960. Comme on peut le voir sur ce plan (Figure 83, agrandi en Annexe 27), les voies rapides lyonnaises projetées dites « LY » et numérotées de 1 à 13 sont destinées à compléter les ouvrages réalisés du Plan d'ARRLY (en noir) et les autoroutes programmées (en rouge). Ces voies projetées s'inscrivent dans le contexte de la définition de la catégorie des Voies Rapides Urbaines (VRU) en 1969. Ces voies reprennent les caractéristiques des autoroutes du point de vue des rapports

¹⁸⁸⁹ AML 423 WP 48, Notice sur divers travaux de finitions de l'axe Nord-Sud, 23 novembre 1957.

¹⁸⁹⁰ L. Sauzay, *Louis Pradel, maire de Lyon, op. cit.*, p. 227-228.

¹⁸⁹¹ Renaissance du Vieux-Lyon, *Vieux Lyon : 30 ans de secteur sauvegardé 1964 - 1994*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1995. Patrice Beghain et Michel Kneubühler, *La perte et la mémoire : vandalisme, sentiment et conscience du patrimoine à Lyon*, Lyon, Fage, 2015, p. 136-139.

¹⁸⁹² AML 1903 W 18, « Vieux-Lyon : du pont Grenette au parking à étages de la cathédrale », *Le Progrès*, 4 novembre 1965.

¹⁸⁹³ S. Gardon, « Impasses et limites dans la ville, les projets d'autoroutes urbaines », *art cit.*, p. 55.

avec le territoire environnant (vitesse accrue, suppression du droit d'accès aux propriétés riveraines) mais peuvent être construites par des collectivités locales. Elles ont pour objectif d'assurer les trajets inter quartiers et de démultiplier la capacité de la voirie urbaine.

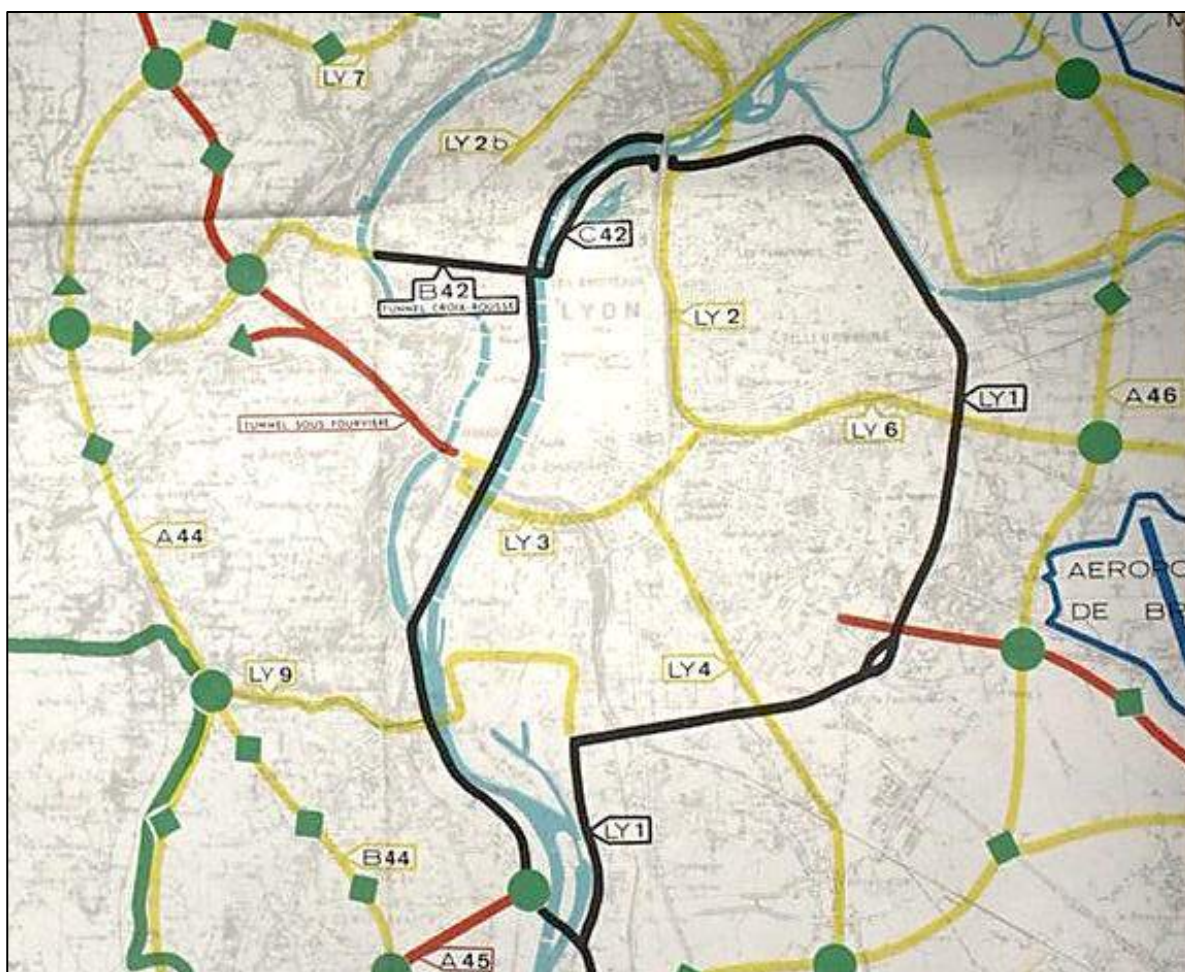


Figure 83 : Le réseau routier lyonnais : autoroutes et voies rapides (« LY ») projetées, DDE du Rhône, 1970 (AGL 2077 WM 006).

De tels plans de VRU ne sont pas rares dans les grandes villes françaises des années 1960-1970, comme plusieurs études l'ont montré dans le cas de Marseille¹⁸⁹⁴ ou de Paris¹⁸⁹⁵. Dans ces cas comme à Lyon, les projets sont établis par les ingénieurs des services des Ponts-et-Chaussées entre la fin des années 1950 et la fin des années 1960 et les mobilisations habitantes par l'intermédiaire de comités de quartier se déroulent au cours des années 1970, conduisant à l'abandon ou la transformation profonde du projet existant. Ce décalage chronologique peut s'expliquer par le fait que les études menées sont alors suffisamment avancées pour donner lieu à un début de réalisation, dans un contexte post-choc pétrolier où les nuisances des transports deviennent des enjeux de mobilisation importants et où l'utilité de ces grandes infrastructures automobiles est remise en cause. À Lyon, cela concerne surtout les projets de voies rapides situées à l'intérieur du périphérique (LY 2, 3, 4 et 6), qui imposeraient des opérations de rénovation urbaine importantes dans des quartiers très urbanisés ou en voie de l'être comme la Part-Dieu (LY 2) ou les États-Unis (LY 4). Les projets de voies extérieures sont alors dépendants de l'aménagement d'autoroutes pas encore achevées (A 6 et A 45 à l'Ouest, A 43 à

¹⁸⁹⁴ S. Leheis-Guillot, *La ville et sa rocade*, op. cit., p. 221.

¹⁸⁹⁵ J.-L. Robert, *Plaisance près Montparnasse*, op. cit., p. 479-485.

l'Est), alors que les projets internes concernent des voies municipales destinées à la desserte inter quartiers.

La mobilisation la plus visible est celle des riverains du boulevard des États-Unis contre sa transformation en voie rapide urbaine, correspondant au projet LY 4, qui doit permettre de relier rapidement le boulevard périphérique au quartier d'affaires de la Part-Dieu alors en construction¹⁸⁹⁶. Cette mobilisation est intéressante car elle s'étend sur près de vingt ans (de 1973 au milieu des années 1990) et voit ses opposants monter en généralité pour s'adapter aux modifications du projet, sans dévier des arguments principaux fondés sur le rejet des nuisances automobiles. L'initiative relève dans un premier temps du CIL des États-Unis, qui écrit directement au directeur de la DDE Paul Funel en 1973 pour avoir des informations sur ce projet¹⁸⁹⁷. Face à la réponse de ce dernier, qui évoque une autoroute urbaine en souterrain et un prolongement de ce boulevard vers le Nord-Ouest susceptible d'impliquer des destructions de bâtiments, les riverains saisissent la municipalité. La réponse du maire Louis Pradel, qui écrit directement au directeur de la DDE en décembre 1973 (voir ci-dessous Figure 84), est à rebours de l'image de maire « bétonneur » et plus attentif à la circulation automobile qu'aux populations¹⁸⁹⁸. Il exprime son opposition au nom d'arguments esthétiques (il « enlaidirait le site de ce magnifique boulevard »), économiques (la menace qui pèserait sur une usine du constructeur de poids-lourds Berliet) et politiques (le nécessaire accord de la municipalité, qui n'a pas encore été demandé)¹⁸⁹⁹. Ce dernier point est d'autant plus important qu'il s'agit d'une voie municipale, objet d'un projet d'aménagement lourd dont le maire ne semble pas informé. À ce titre, le long paragraphe final consacré aux questions institutionnelles est révélateur de la déconnexion entre ces projets et le contexte socio-politique des territoires concernés : le maire de Lyon rappelle ainsi l'opposition du préfet (autorité de tutelle de la DDE) contre « ces projets d'autoroutes urbaines », remettant en cause le projet global au-delà de la seule LY4.

Par cette lettre au ton ferme, le maire met un coup d'arrêt au projet de réseau de voies rapides LY, dont seule la « LY1 » (correspondant à la transformation du boulevard périphérique pour mise au gabarit autoroutier) est achevée sur la commune de Lyon. Ce schéma autoroutier est ainsi abandonné dès 1974, face à un SDAU plus soucieux de l'intégration des grands axes routiers dans l'environnement urbain et des transports en commun¹⁹⁰⁰. Les arguments mobilisés restent loin de ceux des riverains, qui insistent davantage sur les nuisances, notamment en termes de bruit et de pollution, que cette nouvelle voie à circulation rapide occasionnerait. Cependant, cette affaire montre la reprise en main par la municipalité de projets routiers peu soucieux de l'intégration au territoire urbain, les mobilisations à l'échelle d'une rue ou d'un projet de voie conduisant à remettre en cause l'ensemble des projets de voies rapides urbaines. En la matière, la mobilisation lyonnaise se différencie peu de celle de Marseille ou de Paris. Dans le premier cas, ce sont les Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ) qui s'unissent contre les nuisances potentielles de la rocade L2, dont l'aménagement est revu pour en faire une voie plus « urbaine »¹⁹⁰¹. Dans le cas parisien, le comité Vercingétorix (du nom d'une des rues concernées par les nuisances) obtient du maire Jacques Chirac l'abandon du projet de voie radiale reliant la place Denfert-Rochereau au boulevard périphérique en 1977, après plus de quatre années de lutte¹⁹⁰².

¹⁸⁹⁶ AGL 2077 WM 006, Plan du réseau routier lyonnais, DDE du Rhône, 1970.

¹⁸⁹⁷ ADR 2222 W 6, Lettre du CIL des États-Unis à l'ingénieur en chef de la DDE, 22 octobre 1973.

¹⁸⁹⁸ L. Sauzay, *Louis Pradel, maire de Lyon*, op. cit., p. 198-200.

¹⁸⁹⁹ ADR 2222 W 6, Lettre de Louis Pradel à Paul Funel (directeur de la DDE du Rhône), 3 décembre 1973.

¹⁹⁰⁰ G. Reverdy, *Histoire des routes lyonnaises*, op. cit., p. 91-93.

¹⁹⁰¹ S. Leheis-Guillot, *La ville et sa rocade*, op. cit., p. 271.

¹⁹⁰² J.-L. Robert, *Plaisance près Montparnasse*, op. cit., p. 479-485.

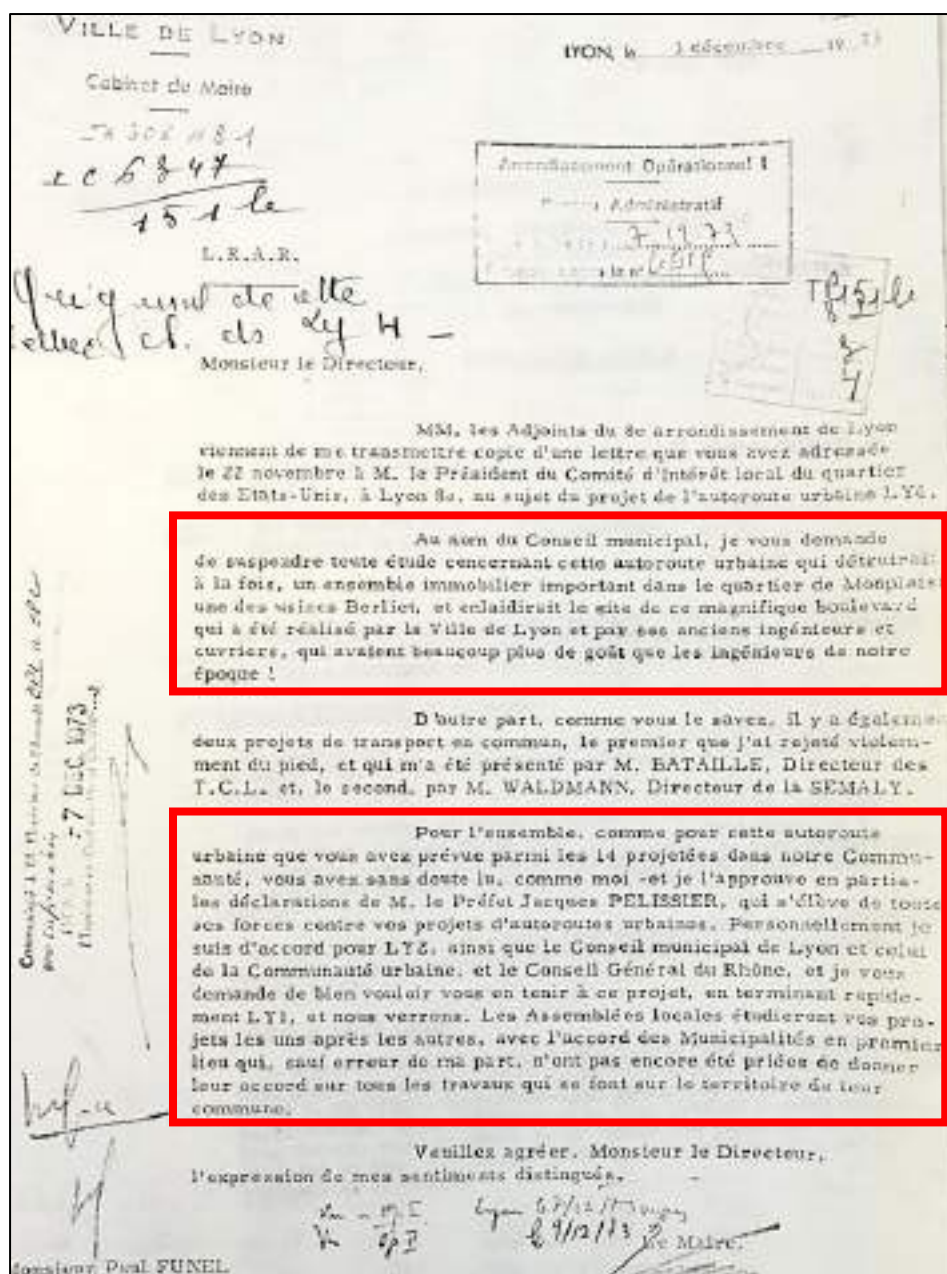


Figure 84 : Lettre de Louis Pradel au directeur de la DDE du Rhône Paul Funel, 3 décembre 1973 (ADR 2222 W 6).

La mobilisation lyonnaise se singularise par son inscription sur une longue durée, avec une montée en généralité plus importante que lors du premier conflit. L'opposition est relancée avec la reprise du projet en 1990 par la municipalité : alors que l'usine Berliet a fermé l'année précédente, il s'agit à nouveau de prolonger le boulevard des États-Unis pour un accès direct à la Part-Dieu, sans aménagement à plusieurs niveaux. Les riverains dénoncent « le haut niveau de nuisance » de cette future voie et forment l'association REUSSIR, qui réunit les protestataires du boulevard des États-Unis et ceux du CIL de La Villette, situés à l'autre extrémité de la future voie, (voir Annexe 36)¹⁹⁰³. Cette mobilisation, portée sur le terrain judiciaire, aboutit à un ajournement du projet, qui n'est achevé qu'en 2009 à l'occasion de la création du tramway T4, souhaitée par le CIL des États-Unis et plus acceptable pour les riverains. Cela montre la persistance de l'image de repoussoir des « autoroutes urbaines »,

¹⁹⁰³ Archives du CIL des États-Unis, Lettre de l'association REUSSIR à la Courly, 15 septembre 1993.

expression mobilisée par le député Jean-Michel Dubernard dans une lettre à une militante de cette association en 1993, dans laquelle il indique : « Il ne s'agit pas d'une autoroute mais d'une avenue indispensable aux déplacements inter-quartiers »¹⁹⁰⁴. L'expression est employée pour rassurer les populations mobilisées, sans succès, puisque les recours de ce collectif au Tribunal administratif aboutissent à une suspension des travaux.

Outre l'arrêt de projets d'autoroutes urbaines dans plusieurs villes, ces mobilisations conduisent à une réorientation des objectifs des projets routiers en ville au cours de la décennie suivante. Ainsi, le programme « Voies et villes » lancé par le ministère de l'Équipement entre 1987 et 1990 recommande que les projets routiers en ville soient conçus comme des aménagements urbains en s'intégrant aux opérations d'urbanisme en cours, ce qui donne lieu à des travaux de réaménagement de voies rapides dans des villes comme Montpellier, Marseille, suivant l'exemple de Barcelone¹⁹⁰⁵. Cela constitue un changement de paradigme dans la conception de ces voies, avec une attention nouvelle portée à sa forme. Cela se traduit par le recours à des paysagistes, architectes et urbanistes, pour en travailler l'intégration à la ville héritée. L'urbaniste Jean-Pierre Charbonneau, employé par la Courly en qualité de consultant pour l'urbanisme et la politique d'espaces publics, déclare ainsi dans une interview en 1994 : « les autoroutes qui séparent doivent devenir des boulevards qui relient »¹⁹⁰⁶. Au-delà du changement de désignation, cette volonté nouvelle se manifeste par des réflexions sur des aménagements destinés à atténuer le caractère extra-territorial de ces voies : le paysagiste Michel-Antoine Boyer est ainsi appelé à intervenir dans l'étude pour le réaménagement de l'axe Nord-Sud menée en 1992, « pour lui conférer une image plus urbaine » en augmentant la place de la végétation et en facilitant les cheminements piétons¹⁹⁰⁷.

Les « autoroutes urbaines » apparaissent donc symboliques du basculement de la place de l'automobile en ville : promues pour leur modernité et leur capacité de circulation, elles sont décriées dès leurs débuts pour leur manque d'insertion dans le paysage urbain existant. Les réactions tardives des pouvoirs publics expliquent probablement la cristallisation des conflits autour des projets de voies rapides urbaines des années 1960-1970, avec des mobilisations qui s'étendent aux revendications environnementales et provoquent des reculs de la part des pouvoirs publics. Si l'intégration dans le paysage urbain devient un critère d'aménagement, l'approche fonctionnaliste reste la norme, tant pour la voirie rapide que la voirie ordinaire. Dans cette logique, la plupart des aménagements de voirie des années 1950 à 1980 visent à protéger de l'automobile les autres usages et usagers des rues.

¹⁹⁰⁴ Archives du CIL des États-Unis, Lettre du député Dubernard à Maud Gilles, 16 mars 1993.

¹⁹⁰⁵ Albert Lévy, « Infrastructure viaire et forme urbaine : genèse et développement d'un concept », *Espaces et sociétés*, 1999, vol. 1, p. 47.

¹⁹⁰⁶ AML 1718 W 27, Brochure « Le vocabulaire des espaces publics : les références du Grand Lyon », Communauté urbaine de Lyon – Direction du Développement urbain, 1994, p. 23.

¹⁹⁰⁷ AML 1531 WP 2, Étude sur le réaménagement de l'axe Nord-Sud, 24 novembre 1992.

1.2. Protéger les piétons et la rue des ravages de l'automobile : deux préoccupations majeures

Les années 1950-1970 constituent un moment de renouveau de l'attention des politiques publiques sur les problématiques de sécurité routière, avec une refonte profonde du Code de la route en 1954, l'action d'organismes dédiés comme la Prévention routière (association créée en 1949, avec un comité départemental à Lyon dès 1950) et l'amélioration du recueil des statistiques d'accidents à l'échelle nationale¹⁹⁰⁸. Cela se traduit aussi comme un problème d'aménagement des rues, pour éviter les accidents entre véhicules et surtout, en milieu urbain, entre véhicules et piétons. Ce renouveau de problématiques de sécurité anciennes doit être interrogé dans un contexte où faciliter la circulation automobile reste un but prioritaire des aménagements de voirie. Les spécificités du milieu urbain semblent davantage prises en compte dans les aménagements, avec une attention nouvelle pour le piéton et sa protection vis-à-vis des nuisances automobiles. Cela s'observe particulièrement à partir des années 1970, lorsque les réflexions sur la protection des ravages de l'automobile dépassent la question des usagers pour s'étendre à l'environnement urbain au sens paysager. Cela s'opère notamment sous la pression de divers collectifs d'habitants et usagers des rues, qui expriment un rejet du paysage routier forgé par plusieurs décennies d'aménagement viaire centré sur l'automobile.

L'aménagement des rues comme réponse à des problèmes de sécurité routière renouvelés

En milieu urbain, le renouveau des problématiques de sécurité routière suit la tendance nationale, sans spécificité autre que l'attention vis-à-vis du piéton, avec une focalisation progressivement déplacée des véhicules vers les victimes des accidents¹⁹⁰⁹. Cela conduit à une multiplication des actions en faveur du piéton, dont les aménagements de voirie pour accroître sa sécurité constituent une part non négligeable. D'autre part, ces évolutions de la place du piéton dans les politiques publiques conduisent aussi à prendre en compte la diversité de ces usagers, en s'intéressant aux plus vulnérables (enfants, personnes âgées, handicapés moteurs) mettant en avant des enjeux nouveaux d'accessibilité de la voirie encore peu étudiés¹⁹¹⁰.

Cette attention nouvelle pour le piéton est visible dans l'aménagement des traversées des rues et des carrefours, pour lutter contre les accidents entre piétons et automobiles individuelles. Poursuivant des pratiques anciennes, les chaussées se couvrent de passages piétons désormais constitués de bandes de peinture blanche, plus visibles que les plots ou « clous ». Les barrières se généralisent également, faisant partie du répertoire classique du mobilier urbain à partir des années 1970 (voir Figure 85 ci-dessous), alors qu'elles constituaient un aménagement réservé aux carrefours les plus encombrés dans les années 1950. Ces transformations restent difficiles à saisir autrement que par la comparaison d'images à des dates différentes ou par des brochures décrivant les politiques d'aménagement à l'échelle de la ville, dans la mesure où ces implantations ne font pas l'objet d'inventaires de la part des services de voirie. Ces derniers les

¹⁹⁰⁸ J. Orselli, *Usages et usagers de la route*, op. cit., p. 362-365.

¹⁹⁰⁹ *Ibid.*, p. 436 et suiv.

¹⁹¹⁰ Muriel Larrouy, *L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité des transports urbains de voyageurs en France de 1975 à 2005*, Thèse de doctorat de Sociologie, Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, Paris, 2007.

considèrent comme des aménagements secondaires, à implanter selon les crédits restants sur le budget ordinaire. Par ailleurs, les aménagements de carrefours tendent à être revus pour intégrer ce nouvel objectif de sécurité des piétons, à concilier avec celui plus ancien de fluidité de la circulation : aux côtés des feux tricolores, les « îlots circulaires », ou « ronds-points », font un retour dans l'aménagement urbain à partir des années 1960¹⁹¹¹. Ils sont reconnus pour permettre de concilier des impératifs de sécurité, comme les traversées piétonnes ou le problème du virage à gauche dans une voie à double sens, tout en maintenant une circulation fluide. Ce type d'aménagement reste cependant réservé à des intersections dont l'espace central est vaste, ce qui n'est pas le cas de la plupart des carrefours des quartiers historiques de la ville.

Cette tension entre mise en sécurité des piétons et fluidité de la circulation est visible dans les politiques mises en œuvre des années 1950 à la fin des années 1970. Si l'apparition de politiques publiques centrées sur la sécurité des piétons apparaît comme une nouveauté, les dispositifs restent fondés sur la limitation de leurs mouvements. Ce « paradigme du contrôle », selon l'expression de l'historien américain Peter Norton, est en usage depuis les années 1920 et repose sur l'idée que le piéton est un usager de la rue indiscipliné qui doit être éduqué¹⁹¹². Cette importance du contrôle des piétons s'observe dans les règlements municipaux de circulation à partir des années 1960. Ainsi, le RGC de Lyon revu en 1964 est présenté par le maire Pradel comme « une étape indispensable dans la réalisation d'un Code de la rue »¹⁹¹³, qui ne verra jamais le jour. Par rapport au règlement précédent de 1946, il se distingue par des « dispositions générales applicables à tous les usagers de la rue », correspondant à l'obligation de se plier aux injonctions des signaux et des agents de police, et cinq articles destinés aux piétons, constituant le chapitre premier. Ces articles sont destinés à indiquer les lieux à emprunter pour circuler et traverser des voies (art. 4 et 5) et sont surtout faits pour clarifier des interdictions justifiées par « la gêne causée à la circulation » : de circuler ou traverser hors des passages prévus pour cela ; de stationner sur les chaussées, trottoirs et pistes cyclables ; d'occuper la totalité de la chaussée lors de défilés ou de jouer dans la rue. La circulation, entendue comme circulation automobile, apparaît gagnante par rapport au piéton dans la rue, jusqu'aux années 1970.

Cette priorité donnée à l'automobile s'observe sur l'image ci-dessous (Figure 85), qui présente le travail de la « cellule technique de sécurité routière de l'agglomération de Lyon » dans le magazine municipal *Vivre à Lyon*, récemment créé en 1976, en complément du Bulletin municipal officiel plus ancien. Cette cellule, inaugurée le 22 avril 1976 en présence du délégué interministériel à la sécurité routière Christian Gérondeau, s'occupe surtout de recueillir des statistiques sur les accidents de la circulation, leurs lieux et leurs causes, afin de constituer une base de réflexion pour les politiques à mener. Celles-ci sont encore fondées sur une volonté de contrôle des déplacements piétons, par des aménagements qui limitent leur traversée à un temps et un espace bien défini avec le marquage et la signalisation, ainsi que des barrières pour empêcher la traversée hors des passages matérialisés sur la chaussée. En complément de ces aménagements coercitifs, une action éducative est menée, avec sur cette image une mise en modernité par la photographie de l'affiche sur un planimètre Decaux récemment installé. Le message est ici à destination des parents, sur la nécessité d'éduquer leurs enfants à traverser sur les passages cloutés : « Si les parents traversaient dans les clous, les enfants traverseraient dans les clous ». La représentation de deux enfants qui traversent en courant entre deux voitures en stationnement, devant une voiture qui semble en mouvement, évoque une situation d'indiscipline de ces deux piétons, face à laquelle aucun aménagement viaire ne peut lutter.

¹⁹¹¹ Éric Alonzo, *Du rond-point au giratoire*, Marseille, Parenthèses, 2005.

¹⁹¹² P. Norton, « Four Paradigms », *art cit.*

¹⁹¹³ AML 1165 WP 7, Règlement général de Circulation de Lyon, 1964.



Figure 85 : Extrait du magazine municipal « Vivre à Lyon » n°4, juin 1976 (AML 1533 WP 170)

Cette campagne d'information menée par la ville s'inscrit dans une tradition d'éducation routière qui remonte aux années 1950, avec l'action de la Prévention Routière, créée sous l'impulsion de l'Union Routière de France, avec pour activité principale de mener des campagnes de sensibilisation aux dangers de la route dans les écoles et auprès du grand public¹⁹¹⁴. À Lyon, cette association se distingue au cours des années 1950 par l'action de ses délégués Henry Dugelay puis Henri Tavernier, qui mettent en œuvre des campagnes à destination des automobilistes et du grand public et demandent des aménagements à la municipalité. Ces demandes restent marginales parmi leurs actions et ne remettent pas en cause la place de l'automobile ni la vitesse de circulation : par exemple en mars 1960, Henri Tavernier envoie une lettre au président de la CMC pour déplorer « l'insuffisance des passages cloutés à Lyon », à la fois par leur nombre (« il en manque beaucoup »), leur faible largeur (qui selon lui devrait « être étudiée en fonction du trafic piétons ») et leur manque de visibilité par les usagers piétons et automobilistes¹⁹¹⁵. Ces revendications semblent peu entendues par l'administration municipale. Ainsi, les nombreuses lettres envoyées par M. Tavernier au cours des années 1960 laissent apparaître une certaine lassitude du bureau municipal de gestion de la circulation face à ces demandes régulièrement renouvelées : l'adjoint Mercier indique par exemple « joindre aux autres lettres du même ... » sur la missive précédemment citée. Ses propositions de différencier les passages piétons par leur largeur et une couleur qui tranche avec celle du bitume ou des pavés restent lettres mortes, sans être discutées à la CMC. D'autre part, la municipalité

¹⁹¹⁴ F. Bardet et S. Bernardin, *Statistiques et expertises de la sécurité routière*, op. cit., p. 113.

¹⁹¹⁵ AML 1070 WP 13, Lettre de Henri Tavernier à l'adjoint Mercier, 31 mars 1960.

refuse à plusieurs reprises d'inclure les délégués de la Prévention routière à la CMC, malgré leurs demandes, invoquant le trop grand nombre de membres. Cela peut s'expliquer par le fait que les délégués sont membres de l'ACR, dont les liens avec la Prévention routière sont forts partout en France¹⁹¹⁶. Par ailleurs, l'éducation à la sécurité reste dans l'esprit des décideurs un domaine séparé de la gestion de la circulation ou des aménagements de voirie. L'aménagement des rues semble rester une solution secondaire face aux accidents de la circulation, considérés comme une affaire de police et de discipline des usagers (automobilistes et piétons). L'absence d'utilisation par les services de voirie des statistiques et cartes d'accidents établies par le Corps urbain des Gardiens de la Paix de 1949 à 1982 (voir Chapitre 6) semble confirmer cette vision, la réorganisation de la police municipale après 1982 donnant lieu à un recueil plus systématique des données d'accidents¹⁹¹⁷. De même, l'absence d'inventaire des dispositifs de signalisation de danger (panneaux, feux clignotants) alors que les feux tricolores sont scrupuleusement recensés¹⁹¹⁸ semble indiquer que les services techniques croient davantage dans l'efficacité des dispositifs de gestion du trafic que dans les simples avertisseurs de danger.

Cependant, les archives des gestionnaires de la circulation permettent de mettre en évidence une évolution vers une vision des problèmes de sécurité des piétons fondée sur l'aménagement, chez les collectifs d'usagers. Cela s'observe dès les années 1950-1960 dans la plupart des rues étudiées, pour lesquelles les comités de quartier réclament l'aménagement de passages pour piétons avec des panneaux ou feux de signalisation pour les « protéger » : dans les voies à grande circulation que sont le boulevard des États-Unis, la montée de Choulans ou le pont de la Guillotière, mais aussi pour la rue Bugeaud au croisement avec l'avenue de Saxe. Par exemple, le CIL des États-Unis se mobilise pendant les travaux de prolongement du boulevard pour en sécuriser les carrefours. Un des plus dangereux, le carrefour avec la rue Paul-Cazeneuve, concentre les demandes car il comporte un groupe scolaire, un collège et un lycée à proximité immédiate. Dès 1959, les associations de parents d'élèves et la directrice du groupe scolaire Charles Péguy veulent « attirer l'attention sur le danger » de la traversée de ce carrefour pour les écoliers : ils critiquent la « vitesse exagérée des véhicules » sur le boulevard, mais aussi son aménagement avec des « panneaux « École » [qui] n'attirent pas assez l'attention » et un « rond-point mal placé » qui ne permet pas de faire suffisamment ralentir les automobilistes. Ils réclament le marquage de « bandes jaunes » pour la traversée des piétons¹⁹¹⁹. Ce marquage au sol est rapidement réalisé car déjà décidé dans le cadre de l'achèvement de ce boulevard. Cependant, la fin des travaux et l'ouverture du lycée à la rentrée 1960 aggravent ce problème, donnant lieu à une nouvelle interpellation des pouvoirs publics par les parents d'élèves¹⁹²⁰. Ils réclament cette fois « la pose de signaux lumineux », refusée car ils seraient « fort coûteux et peu respectés ». La mobilisation des acteurs scolaires (parents d'élèves, chefs d'établissements) se poursuit avec le soutien du CIL, pour aboutir à l'aménagement de feux tricolores en 1963¹⁹²¹, obligeant les automobilistes à marquer l'arrêt. Le CIL envisage même un « passage aérien ou souterrain près de la sortie des écoles », sans succès¹⁹²².

¹⁹¹⁶ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 167-168.

¹⁹¹⁷ AGL 1989 WM 003, Fichiers annuels des accidents corporels de la route et recension des zones d'accumulation d'accidents, 1986-1989.

¹⁹¹⁸ AML 1093 WP 56, Inventaire des carrefours équipés en signalisation lumineuse au 31 décembre 1970.

¹⁹¹⁹ AML 1070 WP 10, Lettre du Conseil des parents d'élèves de l'école Charles Péguy au maire, 22 septembre 1959.

¹⁹²⁰ AML 1070 W P10, Lettre du Conseil des parents d'élèves de l'école Charles Péguy et de l'Association des parents d'élèves du lycée Lumière au maire, 28 octobre 1960.

¹⁹²¹ AML 1070 WP 10, Réponse de l'adjoint Mercier au Conseil des parents d'élèves, 15 janvier 1965.

¹⁹²² Archives du CIL États-Unis (non classées), Programme d'équipement établi par le CIL des États-Unis pour le quartier, juin 1969.

Cette attention particulière pour la traversée des enfants aux abords des groupes scolaires, qui concerne aussi les personnes âgées à la même période, semble être le reflet d'une préoccupation nouvelle pour les usagers vulnérables, notamment ceux qui n'ont pas accès à des moyens de déplacement motorisés. Cela s'observe aussi par des revendications de collectifs de mères de famille comme l'Union Féminine, Civique et Sociale, dont la présidente écrit au président de la CMC en 1962 pour déplorer « la traversée difficile pour les enfants et les personnes âgées » des carrefours Saxe/Bugeaud et Bugeaud/Sarrail car les automobilistes ne respectent pas les passages piétons matérialisés au sol¹⁹²³. Cette réclamation, appuyée sur la mention de cinq établissements scolaires alentour, fait l'objet d'une enquête de police, qui s'oppose à la demande de feux clignotants ou tricolores et de renforcement de la surveillance policière des sorties d'école. Le policier, estimant que les effectifs policiers sont insuffisants et que l'implantation de feux serait inutile car « la plupart des piétons n'utilisent pas les passages matérialisés qui leur sont réservés », propose « la mise en place de barrières pour contraindre les piétons à emprunter ces passages ». Il conclut son rapport en expliquant que « nos statistiques prouvent que les accidents avec les piétons sont très rares sur ces deux points précis », sans donner de précision chiffrée¹⁹²⁴. Cette demande semble donc rester sans suite.

Les réponses légères apportées à ces doléances par les pouvoirs publics montrent que les impératifs de fluidité de la circulation sont prioritaires par rapport à la sécurité des piétons, au moins jusqu'aux années 1970. Le boulevard des États-Unis apparaît représentatif de la primauté de la fluidité du trafic automobile sur toute autre usage. Par exemple, en janvier 1966, le commissaire central de police enquête suite à une demande du comité de quartier des États-Unis pour que la signalisation tricolore du carrefour États-Unis/Beauvisage fonctionne en permanence et non plus seulement aux heures de pointe, dans le but de sécuriser les traversées piétonnes. Il émet un avis défavorable car cela entraînerait des « cisaillements inutiles » sur le boulevard, qui draine la grande majorité des flux automobiles de ce carrefour, ce qui ralentirait son débit. Le commissaire propose de réserver le fonctionnement permanent des signaux aux jours de marché, qui se déroule sur la place bordant le carrefour, par la présence d'un agent de police qui pourrait manœuvrer les feux manuellement. Il justifie le refus d'une signalisation permanente par le « débit relativement faible de la rue Beauvisage et la longueur du carrefour », mettant en avant le rôle des feux clignotants et de « la bonne visibilité » pour éviter les accidents¹⁹²⁵. Il se fonde ici sur des arguments portant exclusivement sur les usages automobiles et issus de principes d'aménagement routier sans prendre en compte la plus grande diversité des usages urbains. L'expression de cette position par un officier de police montre que cette tendance n'est pas l'apanage des ingénieurs formés aux techniques routières, mais reste partagée chez les gestionnaires de l'espace urbain.

Il en est de même en ce qui concerne les places, pour lesquels la priorité est donnée au stationnement automobile : pour la place Edgar-Quinet en 1954, il n'apparaît pas utile à l'ingénieur du SMV de réduire le stationnement pour renforcer la sécurité des élèves du lycée. Il répond en ce sens à sa directrice, qui réclamait l'aménagement de passages cloutés, de panneaux indicateurs « École » et l'interdiction du stationnement devant l'entrée de l'établissement. Il refuse ce dernier point car « un comptage moyen fait ressortir 4 à 5 véhicules en stationnement en cet endroit », chiffre probablement considéré comme trop faible pour

¹⁹²³ AML 1070 WP 13, Lettre de l'Union Féminine, Civique et Sociale au président de la CMC J. Marque, 27 décembre 1962.

¹⁹²⁴ AML 1070 WP 13, Lettre du Commissaire principal chef de la voie publique au Commissaire central de l'agglomération lyonnaise, 16 janvier 1963.

¹⁹²⁵ AML 1070 WP 10, Rapport du Commissaire principal chef de la voie publique au Commissaire central de l'agglomération lyonnaise, 10 juillet 1966.

constituer un enjeu réglementaire. Il propose un « très large passage clouté (10 m) devant l'entrée du lycée », qui interdirait *de facto* le stationnement, et approuve la pose de plaques « Ralentir – École » de part et d'autre de l'établissement¹⁹²⁶. Une note manuscrite, probablement de la main de l'adjoint Mercier destinataire du rapport, juge que « ces mesures paraissent suffisantes », confirmant l'absence de remise en cause de la présence automobile à la sortie d'un établissement scolaire. Cette situation de priorité n'évolue qu'à partir de la fin des années 1970, dans un contexte de regain d'attention pour les piétons et leurs aménagements, soutenu par l'action de l'association Les Droits du Piéton. Par exemple, lors de la manifestation de piétons du 5 juin 1973 qu'elle organise, elle insiste sur la nécessité de « donner aux vieillards, aux handicapés, aux enfants, la possibilité de se déplacer sans risquer leur vie »¹⁹²⁷. Progressivement, les pouvoirs publics répondent par des aménagements destinés à accroître le bien-être du piéton dans la rue (et plus seulement à en limiter l'espace du mouvement) et une attention vis-à-vis des usagers vulnérables. Cela s'inscrit dans un contexte de réflexion autour des enjeux d'accessibilité au logement et au transport des personnes handicapées, pour lesquelles une loi dite « d'accessibilité » est promulguée en 1975¹⁹²⁸.

Ces changements dans les enjeux des transports et des aménagements des rues sont soutenus à l'échelle locale par l'action d'associations enracinées dans le paysage politique comme Les Droits du Piéton ou plus récentes comme L'enfant et la rue, créée en 1984 par Colette Olivero, ancienne déléguée aux écoles du 2^e arrondissement de Lyon. L'association s'inscrit par exemple dans le programme national REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier), lancé la même année à l'échelle nationale par la Direction de la Sécurité routière. Cette association fédère des médecins spécialistes en pédiatrie et accidentologie, ainsi que des collectifs comme « Les Droits du Piéton »¹⁹²⁹. Son répertoire d'action consiste essentiellement à mener des campagnes de communication, avec des interventions dans les écoles, des campagnes de presse ou des adresses directes auprès des pouvoirs publics. Cela s'inscrit souvent dans le cadre d'événements d'échelle nationale comme la Semaine de la sécurité routière ou le programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » (1984-1993), qui vise à concilier sécurité routière et qualité de vie sur de grands axes de circulation avec l'implication des habitants¹⁹³⁰. Ces diverses actions contribuent à modifier le regard des aménageurs sur ces questions, avec une vision plus fine des diverses catégories de piétons à considérer et l'inscription des aménagements prévus pour la sécurité routière dans une action plus large pour la valorisation du cadre de vie que constitue la rue. Cette évolution se concrétise par exemple au début des années 1980 par une campagne d'abaissement des bordures de trottoirs aux carrefours pour améliorer l'accessibilité aux personnes âgées, aux ménagères avec leurs chariots ou leurs poussettes, ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite¹⁹³¹.

L'aménagement des rues s'impose donc progressivement comme un moyen de renforcer la sécurité des piétons, dans un contexte où la sécurité routière prend de plus en plus d'importance. Cela s'opère essentiellement par de petits aménagements, dont le répertoire s'accroît avec la prise en compte des piétons dans leur diversité, notamment des plus vulnérables. Par la suite, les collectifs demandeurs d'aménagements poursuivent leurs mobilisations en les élargissant à la lutte contre les nuisances de l'automobile et en mettant en débat un réaménagement plus global des rues pour faire reculer la présence automobile.

¹⁹²⁶ AML 1147 WP 4, Rapport de l'ingénieur principal du SMV, 11 décembre 1954.

¹⁹²⁷ Archives UCIL/RVL, dossier « Piétons – Circulation », tract de l'association Les Droits du Piéton, juin 1973.

¹⁹²⁸ M. Larrouy, *L'invention de l'accessibilité*, *op. cit.*, p. 75.

¹⁹²⁹ Jérémy Marcon et al., *L'enfant et la rue éduquer pour protéger*, Lyon, CERTU, 2005, p. 60.

¹⁹³⁰ B. Romeyer, *Refaire la rue pour recomposer la ville*, *op. cit.*, p. 243.

¹⁹³¹ AML 1533 WP 206, Lettre du maire de Lyon F. Collomb au préfet du Rhône, 18 décembre 1980.

Le « retour à la rue » : entre exclusion de l'automobile et partage de la voirie

Dans un contexte de remise en cause de la place de l'automobile en ville et de nouvelles attentes vis-à-vis de l'environnement urbain, la dimension multifonctionnelle de la rue est réinterrogée, dès les années 1960. Un regain d'intérêt pour la rue est perceptible dans les débats sur l'aménagement urbain, après son rejet par les architectes modernistes comme Le Corbusier. Cela a donné naissance à l'expression de « retour à la rue », couramment utilisée pour décrire l'opposition à l'urbanisme automobile mais née de ses détracteurs, qui en critiquent une vision mythifiée de la rue pré-automobile¹⁹³². Si les aménageurs lyonnais ne se réclament pas de ce courant, les tendances à envisager des formes d'exclusion de l'automobile conduisent à questionner l'évolution des conceptions en matière de partage de la rue.

Les premiers débats lyonnais sur ces questions sont concomitants avec le retour de la rue multifonctionnelle dans des réflexions urbanistiques étrangères au début des années 1960, tels les écrits de Jane Jacobs aux États-Unis¹⁹³³ ou le rapport « Traffic in towns » dirigé par l'ingénieur britannique Colin Buchanan en 1963¹⁹³⁴. Les solutions évoquées à Lyon dans les années 1960 pour protéger l'environnement que constitue la rue oscillent entre deux orientations : interdire la circulation dans certaines rues anciennes ou réserver celle-ci à des voies artérielles d'où le piéton serait écarté de la circulation automobile. Cette dernière option semble avoir la préférence de Charles Delfante, qui la met en pratique dans le quartier neuf de la Part-Dieu avec un réseau de passerelles entre les immeubles qui garantit de pouvoir traverser le quartier à pied sans rencontrer une automobile. Cet exemple d'urbanisme de dalle¹⁹³⁵ n'est pas reproductible dans les quartiers anciens, mais « l'attention toute particulière pour le piéton » est aussi voulue par Delfante pour le centre-ville : dans un rapport de 1964, il emploie cette expression pour la « séparation des trafics » du quartier neuf en projet (la Part-Dieu) et parle de « cheminements piétonniers à exalter éventuellement » pour la Presqu'île¹⁹³⁶. Il a alors bien conscience que le piéton n'est pas au centre des aménagements urbains, mais envisage cette possibilité pour les décennies à venir. Cela s'inscrit dans un contexte de réflexions sur la vie urbaine dans les années 1960-1970, notamment en ce qui concerne la vie de quartier et ses enjeux identitaires¹⁹³⁷. À Lyon, l'UCIL organise en mars 1968 un colloque intitulé « Le quartier urbain dans une grande cité », dans lequel Delfante affirme, en parlant des quartiers anciens : « la voie, qui a longtemps été un support social, devient une barrière à l'ère de l'automobile, et le centre de vie du quartier doit être placé [...] en dehors de ces voies devenues artérielles »¹⁹³⁸. L'heure ne semble pas à la contestation de la légitimité de l'automobile dans la rue, mais plutôt à l'aménagement de zones préservées du trafic automobile, à l'image des « zones d'environnement » du rapport Buchanan.

Cependant, les années 1960 sont aussi celles des premières réflexions sur la piétonnisation de rues. Ainsi, l'interdiction de la circulation automobile dans les rues du Vieux-Lyon est

¹⁹³² B. Romeyer, *Refaire la rue pour recomposer la ville*, op. cit., p. 77-79.

¹⁹³³ J. Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, op. cit.

¹⁹³⁴ Colin Buchanan (dir.), *L'automobile dans la ville : études des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines Rapports du groupe pilote et du groupe de travail créés par le ministère des transports de Grande-Bretagne / trad. de J.E. Leymarie*, Paris, ministère des Travaux publics, 1963.

¹⁹³⁵ Voir Virginie Picon-Lefèbvre, *Construire la ville sur dalle : Maine-Montparnasse et la Défense : 1950-1975*, Thèse d'Histoire de l'art, Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, Paris, 2000.

¹⁹³⁶ ADR 931 W 20, Restructuration d'un périmètre central de l'agglomération lyonnaise, Premières conceptions et orientations du groupe de travail, février 1964.

¹⁹³⁷ J.-Y. Authier, M.-H. Bacqué et F. Guérin-Pace, *Le quartier*, op. cit., p. 151-162.

¹⁹³⁸ ADR 933 W 38, Brochure du colloque de l'UCIL – Résumé des débats, 12 mars 1968.

évoquée dès 1963, lors du premier « Colloque des cités et quartiers anciens », où il est question de « l'interdiction de la circulation dans le quartier de midi à minuit »¹⁹³⁹. Cela s'inscrit dans un contexte de réflexion autour de la réglementation du Secteur sauvegardé du Vieux-Lyon, premier de France à être mis en œuvre, deux ans après la loi Malraux de 1962 qui les instaure. Le compte-rendu des discussions montre que cette proposition est loin de faire consensus, puisque M^e Dolard, président de la Société des Amis de Gadagne (musée d'histoire de Lyon, situé à proximité de la rue Saint-Jean), manifeste son désaccord, sans que ses raisons soient relevées. La crainte de fortes oppositions vis-à-vis de restrictions de circulation transparaît, alors qu'aucun aménagement spécifique n'est évoqué. À la fin de la décennie, des essais de piétonnisation temporaire par simple interdiction de la circulation sont tentés rue Saint-Jean en mai 1968 et novembre 1970, sans succès. Cette pratique s'observe aussi dans de nombreux cas de municipalités qui commencent à piétonniser une rue¹⁹⁴⁰. Le dernier essai est arrêté au bout d'un mois, à cause du manque d'adhésion des commerçants et des populations selon la municipalité, par l'insuffisance de la présence policière selon le président de l'association RVL¹⁹⁴¹. Cela montre en tout cas la prudence de la municipalité face à l'interdiction de rues aux voitures, dans un contexte où la congestion des centres-villes est une préoccupation importante.

Par la suite, au cours des années 1970, les réflexions sur les aménagements de rues pour les piétons relancent cette question de la piétonnisation. Si le maire Pradel apparaît sceptique sur l'exclusion de l'automobile et le coût des aménagements, son adjoint à l'urbanisme Félix Rollet et surtout Charles Delfante le sont beaucoup moins. Ce dernier présente en 1974 une réflexion préparatoire à la formation d'un groupe de travail sur les rues piétonnes, dans laquelle il affirme que « l'apposition d'un panneau d'interdiction à circuler à certaines heures n'est pas la condition suffisante » et qu'il faut opérer « un remodelage suivant une diversification de l'espace urbain », citant des « interventions sur le bâti » (traitement des façades sur rue), « l'implantation de l'éclairage public, les plantations, les jeux d'eau, la statuaire ... »¹⁹⁴². Cette vision est partagée par les collectifs favorables à la piétonnisation. Cela s'observe avec l'Association des Commerçants du Vieux-Lyon qui émet des propositions précises avec des croquis dans sa demande d'une zone piétonne au maire en 1973¹⁹⁴³. De même, les aménagements piétonniers sont envisagés plus largement que les axes concernés : Charles Delfante envisage des « aires piétonnières » plutôt que des rues et considère la question de l'aménagement de parkings aux extrémités comme importante¹⁹⁴⁴.

Ce consensus autour de rues à aménager pour les piétons en excluant l'automobile est forgé au cours des années 1970, dans le contexte d'un « urbanisme des transports » qui vise à valoriser d'autres modes que l'automobile. Cela s'opère à l'échelle de l'agglomération avec le Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) approuvé en 1978, mais aussi à propos de l'aménagement des rues : leur diversité est mise en avant et les mutations des transports servent à valoriser des réaménagements de voies. L'exemple de la rue de la République illustré ci-dessous (Figure 86) en témoigne : son réaménagement et sa piétonnisation profitent d'un effet d'opportunité lié aux travaux du métro (qui s'effectuent en tranchée ouverte entre 1974 et 1976). Il est ici mis en avant par l'association de ce mode de

¹⁹³⁹ Archives RVL, dossier « Rues piétonnes », compte-rendu du colloque « Cités et quartiers anciens », mai 1963.

¹⁹⁴⁰ Voir, pour Rouen et Norwich : C. Ferial, *Piétonniser les centres-villes (1960-1980)*, op. cit., p. 166 et suiv.

¹⁹⁴¹ Archives RVL, Tribune du président de RVL dans la revue *Résonance*, 26 janvier 1973, p. 20.

¹⁹⁴² AGL 3057 WM 126, Texte de Charles Delfante sur les rues piétonnes, 27 février 1974.

¹⁹⁴³ AML 1093 WP 74, Lettre de l'ACVL au maire Pradel, 28 octobre 1973.

¹⁹⁴⁴ AGL 3350 WM 122, Question sur la circulation dans le quartier Saint-Jean, P. V. de la Commission des Sites du 10 décembre 1974.

transport nouveau à Lyon avec la « qualité de la vie », thème environnemental mobilisé dans les revendications de l'époque¹⁹⁴⁵. L'image de la rue de la République piétonnisée pour la couverture de *Technica*, revue des anciens élèves de l'École Centrale de Lyon met en valeur un paysage de rue sans voiture, avec une forte présence de la végétation au premier plan (arbres, jardinières) et l'évocation d'animations par les fanions déployés en hauteur. Ce choix d'image censé illustrer la « qualité de la vie » masque le fait que les automobiles sont admises dans les rues piétonnisées avant 10 h 30 pour les livraisons et que l'interdiction n'est pas toujours respectée, en l'absence de bornes empêchant l'accès avant 1986¹⁹⁴⁶. Par ailleurs, la portion Sud de la République qui a été choisie est celle qui ne comprend pas de voie permettant une traversée perpendiculaire par des automobiles (au nombre de sept sur les 1,5 km de la rue) ni de circulation de transports en commun, autorisée dans toute la partie Nord de la rue.



Figure 86 : La rue de la République piétonnisée dans la revue *Technica* n°394, janvier 1977.

L'association avec le métro, en voie d'achèvement (la première ligne est inaugurée en 1978), est explicite dans les articles de la revue, comme le montre celui de René Waldmann, principal artisan du métro lyonnais, « Le métro, expression et moyen pour l'urbanisme de l'agglomération lyonnaise ». Cela permet d'appuyer l'absence de l'automobile dans ces aménagements, alors qu'elle reste proche, les premières opérations de piétonnisation se faisant

¹⁹⁴⁵ S. Frioux, « Aux origines de la ville durable », *art cit.*

¹⁹⁴⁶ AML 1781 W 11, Lettre de l'association RVL au maire Collomb, 6 février 1986.

uniquement à l'échelle d'une ou deux rues, sans lien entre elles. Charles Delfante déplore d'ailleurs, dans l'article intitulé « L'espace piéton, une initiative, non une finalité » qui ouvre cette revue, que les espaces piétonnisés des « trois centres » (Part-Dieu, Presqu'île, Vieux-Lyon) ne soient pas reliés par des liaisons piétonnières. Comme Cédric Ferial l'a remarqué pour la plupart des premières rues piétonnes, elles ne font pas l'objet de politiques spécifiques à l'échelle d'une ville, contrairement à la circulation automobile¹⁹⁴⁷.

Ce décentrage revendiqué de la logique automobile est aussi à relativiser dans la mesure où le modèle de ségrégation des trafics reste déterminant pour les rues piétonnes et les sites propres des transports en commun. D'autre part, les projets d'aménagement de sites propres pour d'autres modes de transport dans les années 1970-1980 ne sont globalement pas conçus dans une optique de réduction de l'espace dévolu à l'automobile. Les couloirs de bus initiés dans les années 1960 sont étendus au cours des années 1970, à Lyon comme dans d'autres villes. Ils restent fondés sur une logique de séparation et des aménagements du répertoire routier (marquage au sol, feux, panneaux de signalisation)¹⁹⁴⁸. Cet attachement au paradigme automobile explique probablement le retard pris par Lyon dans les transports en commun en site propre et notamment le tramway, de retour avec deux lignes inaugurées en 2000, mais débattu dès les années 1970. Cela s'inscrit dans le contexte d'un « retour du tramways » en France, avec un matériel roulant nouveau pour une meilleure accessibilité et un fonctionnement en site propre pour lui permettre d'éviter les encombrements¹⁹⁴⁹. À Lyon, cette option est notamment discutée pour une ligne reliant la Part-Dieu à Vénissieux par le boulevard des États-Unis, qui emprunterait sur cette voie le terre-plein central initialement conçu pour un tramway. Si cette solution d'une plateforme indépendante et inaccessible aux automobiles est soutenue par la société TCL, elle rencontre l'opposition de Pradel, qui la juge « utopique » et dangereuse au croisement avec des voies automobiles¹⁹⁵⁰. Ce point de vue centré sur les interactions entre modes de transport illustre le fait que ce premier mouvement de « retour à la rue » relève davantage d'une volonté de réduction de la place de l'automobile dans des territoires particuliers que d'un véritable retour à une rue multifonctionnelle.

Cette conception des rues commence à évoluer dans les années 1970-1980, avec des débats autour de la coexistence de l'automobile avec les autres usages. Cela s'inscrit en parallèle d'un intérêt nouveau pour la diversité des situations des rues, avec l'idée d'une multifonctionnalité à organiser pour des rues résidentielles dont la circulation et la largeur sont faibles. Cela est visible dès les années 1960 avec le rapport Buchanan de 1963 qui comporte l'étude de près de 50 rues résidentielles où les auteurs préconisent de réduire la chaussée au profit des trottoirs pour permettre aux piétons de traverser en tout lieu¹⁹⁵¹. Cependant, ces propositions ont été bien moins reprises et discutées que celles qui concernent les grands axes automobiles, notamment en France : la première publication à l'évoquer est le guide « 101 voies urbaines » du Service d'Études des Transports, Routes et Autoroutes (SETRA) du ministère de l'Équipement, paru en 1975, qui donne des exemples d'aménagements censés favoriser la coexistence des usages dans les rues¹⁹⁵². Cela s'inspire du modèle néerlandais des *woonerven* (« cours résidentielles »), qui visent à apaiser la circulation en faisant ralentir l'automobiliste par divers aménagements (chicanes, espaces verts, revêtements colorés) et à abolir la distance

¹⁹⁴⁷ C. Ferial, « L'invention du centre-ville européen », *art cit.*

¹⁹⁴⁸ A. Passalacqua, « Séparer ou périr », *art cit.*

¹⁹⁴⁹ S. Gardon (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, *op. cit.*, p. 14-16.

¹⁹⁵⁰ AML 428 WP 113, P.V. du Conseil municipal du 12 novembre 1973.

¹⁹⁵¹ Frédéric Héran, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica, 2011, p. 15.

¹⁹⁵² SETRA, *101 voies urbaines : dossier pilote*, Bagneux, Division urbaine du SETRA, 1975.

entre piétons et voitures par la réduction ou la suppression du trottoir¹⁹⁵³. Ces solutions ne sont adoptées à Lyon qu'au cours des années 2000, alors qu'elles sont connues des aménageurs dès les années 1970. Elles sont portées par l'UCIL, qui fait des « rues résidentielles » le thème de son colloque de 1980 mais ne réussit pas à l'imposer dans le débat public ni dans les pratiques d'aménagement. Ce principe est discuté au cours des débats sur « la rue » initiés en 1981 au sein du comité consultatif de l'Agence d'Urbanisme de la Communauté urbaine (Agurco), qui comprend plusieurs personnalités du monde associatif comme Paul Scherrer, président de l'UCIL, ou Régis Neyret, dont les archives personnelles permettent d'avoir un aperçu des discussions¹⁹⁵⁴. Si tous les membres s'accordent pour rejeter la séparation des fonctions qu'ils attribuent à l'urbanisme automobile, l'urbaniste de l'Agurco Michel Soulier montre son scepticisme face à ces « solutions à la mode » (terme dans lequel il inclut les « rues mixtes », « espaces résidentiels » et « boulevards urbains »), en expliquant que les pratiques sociales se sont transformées et ne sont plus centrées sur la rue : il semble remettre en cause l'utilité de tels aménagements, non sans évoquer en parallèle les questions de coût des travaux¹⁹⁵⁵.

Cette position reflète l'orientation des études de l'Agurco, qui n'a pas la même définition de « partage de la rue » que le représentant de l'UCIL, puisqu'elle envisage toujours le terme comme une séparation des usages. Elle s'intéresse surtout aux aménagements susceptibles de « protéger » les autres usages de la rue des nuisances de la circulation et du stationnement automobiles, par des infrastructures de séparation. Concrètement, cela se matérialise par une « protection des trottoirs » qui prend la forme de potelets et chaînes qui empêchent le stationnement illicite en essayant de « s'intégrer au site » de chaque rue concernée. La première étude sur ce point, fondée sur une observation de terrain en août-septembre 1985 dans le « quartier Bellecour-Terreux », s'intéresse surtout au problème du stationnement illicite dans ce quartier central : l'Agence d'Urbanisme recense les places de stationnement autorisées ou non dans toutes les rues du périmètre et fait des propositions d'aménagement pour chaque rue¹⁹⁵⁶. Les premiers résultats de cette étude sont débattus au Secrétariat permanent de la CMC dès novembre 1985, avec comme résultat mis en avant l'opportunité de gagner 185 places de stationnement sur voirie, ce qui montre le but principal de ces investigations : améliorer la disponibilité des places de stationnement. Le consensus sur ce principe est quasi entier, à l'exception de Colette Olivero, présidente de l'association Réagir, qui déclare que « les piétons ont besoin de trottoirs plus larges »¹⁹⁵⁷. L'étude complète de l'Agence d'Urbanisme comporte, sur les 24 rues ou portions de rue étudiées, des propositions d'aménagements de places de stationnement dites « sauvages » en places légales pour 17 rues (dont 11 en réduisant la largeur des trottoirs), la pose d'obstacles pour deux d'entre elles et l'aménagement comme « rues mixtes » pour cinq rues. Les aménagements proposés sont précisément chiffrés, sauf ceux des rues mixtes qui n'incluent ni mobilier urbain ni aménagements d'espaces verts alors que ces dispositifs sont reconnus comme indispensables à leur bon fonctionnement¹⁹⁵⁸. Les rues mixtes, bien plus coûteuses que le marquage ou les potelets, ne sont pas réalisées dans l'immédiat. La pose de potelets et autres bornes semble s'opérer progressivement au cours des années 1990, même si le manque d'archives sur ces aménagements empêche d'en analyser la diffusion : les

¹⁹⁵³ Pierre-Jacques Olagnier, « Les « nouvelles » pratiques d'aménagement des rues des villes britanniques. Les Home Zones : la variante anglaise des expériences de voirie partagée », *Flux*, 2008, n° 66-67, p. 39-49.

¹⁹⁵⁴ AML 72 II 4, Dossier « La rue », Comité consultatif d'urbanisme, 1981.

¹⁹⁵⁵ AML 72 II 4, « La rue traditionnelle », document de synthèse, M. Soulier, 1981.

¹⁹⁵⁶ AML 1795 W 16, « Stationnement en centre-ville et protection des trottoirs – Premières propositions périmètre quartier Bellecour-Terreux », Agurco, mars 1986.

¹⁹⁵⁷ AML 1533 WP 198, P.V. du Secrétariat permanent de la CMC, 24 novembre 1985.

¹⁹⁵⁸ AML 1795 W 16, « Stationnement en centre-ville et protection des trottoirs – Premières propositions périmètre quartier Bellecour-Terreux », Agurco, mars 1986.

dossiers relatifs aux « petits aménagements locaux » des années 1990 ont fait l'objet d'un tri aux Archives municipales de Lyon, qui n'ont conservé que des échantillons d'une année par arrondissement¹⁹⁵⁹, empêchant toute étude globale de ce type d'aménagements, dont aucun n'a pu être retrouvé concernant les rues étudiées.

Par ailleurs, la politique d'« espaces publics », menée à Lyon au cours du mandat de Michel Noir (1989-1995), explique aussi le manque d'intérêt des pouvoirs publics pour les aménagements de type « rues mixtes » avant la fin des années 1990. Cette politique affirmée comme un moyen de réduire la place de l'automobile dans la rue mobilise la plupart de l'attention et des crédits à disposition des aménageurs lyonnais. Cette politique consiste à réaménager des places du centre-ville avec des parkings souterrains permettant de libérer la surface pour des dispositifs dédiés au repos des passants, aux terrasses de cafés et à des espaces verts¹⁹⁶⁰. Ce tournant vers les espaces publics reste à relativiser du point de vue de la place de l'automobile : les premiers aménagements s'opèrent sur des axes centraux larges et des places publiques où la gêne pour la circulation est faible, d'autant que la circulation automobile est remodelée par des plans de circulation sectoriels entre ces axes. Antoine Fleury l'a montré pour le cas parisien, parallèle en termes d'orientations politiques et de temporalités¹⁹⁶¹. L'automobile ne fait donc pas l'objet d'un véritable rejet, d'autant plus à Lyon où le réaménagement des places publiques pour les piétons s'accompagne de la construction de parkings souterrains qui augmentent le nombre de places de stationnement disponibles. Cette politique a d'ailleurs été critiquée par plusieurs observateurs pour produire de la division au lieu de la coexistence d'usages proclamée dans les discours municipaux¹⁹⁶². Il faut attendre 2004 pour le développement des premières « zones 30 » et autres « zones de rencontre », sous le mandat de Gérard Collomb (2001-...), comme une politique destinée à favoriser la coexistence entre automobile et piétons par des restrictions de vitesse et des aménagements, formant aujourd'hui la plus grande « zone 30 » d'Europe avec près de 500 ha¹⁹⁶³.

Le « retour à la rue » à Lyon semble donc se faire de manière progressive, sans rejet massif et immédiat de la présence automobile. L'exemple des réflexions lyonnaises sur la rue et de leurs applications permet de dégager une évolution majeure entre les années 1960 à 1980 : alors que l'automobile fait au départ l'objet de réflexions pour réduire son impact négatif sur la vie sociale, elle est de plus en plus rejetée en tant que telle, y compris avec ses infrastructures. Cela explique probablement la persistance du modèle d'aménagement fonctionnaliste et la diffusion tardive des aménagements visant à faire de la rue un espace multifonctionnel. Ces réflexions font écho au rôle social de plus en plus important, ce qui passe notamment par la piétonnisation et la valorisation du patrimoine urbain.

¹⁹⁵⁹ AML 1781 W 5 à 19, Direction des Déplacements urbains – Pôle Sectoriel, Dossiers de « petits aménagements locaux » par arrondissement, 1992-1999.

¹⁹⁶⁰ J.-P. Charbonneau, « La politique d'espaces publics à Lyon », *art cit.*

¹⁹⁶¹ A. Fleury, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines*, *op. cit.*, p. 220-222.

¹⁹⁶² C. Bélin, « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon », *art cit.*

¹⁹⁶³ S. Gardon, *Goût de bouchons*, *op. cit.*, p. 54.

2. Revaloriser la rue par les espaces publics : un retour au rôle social de la rue ?

L'action urbanistique lyonnaise des trente dernières années est souvent citée en exemple pour la politique dite « d'espaces publics », mise en place sous le mandat de Michel Noir (1989-1995), comme maire de Lyon et président de sa Communauté urbaine. Sa politique est présentée comme une innovation par la création d'un service « Espaces publics » destiné à transcender les divisions entre services et repenser les méthodes d'aménagement, ainsi qu'une attention nouvelle apportée à l'harmonie des dispositifs, pour faire des espaces publics des éléments symboliques d'une unité d'agglomération en construction¹⁹⁶⁴. L'examen des conséquences concrètes de cette nouvelle politique montre que cette rupture affichée apparaît davantage institutionnelle que paradigmatique, dans la mesure où elle constitue l'aboutissement de principes initiés au cours des années 1960-1970. Ainsi, la figure de la rue traditionnelle à revaloriser pour son rôle social et son patrimoine est mobilisée dès les années 1960 par les collectifs locaux (notamment les riverains et commerçants) et progressivement concrétisée dans l'action publique, à travers les rues piétonnisées et une attention renouvelée pour l'harmonie et l'esthétique des aménagements. Cela s'opère avant l'émergence de la catégorie d'espace public dans l'urbanisme au cours des années 1980, en parallèle d'un intérêt nouveau des sciences sociales pour la ville¹⁹⁶⁵. D'autre part, l'approche de ces aménagements reste déterminée par une logique de « projet urbain »¹⁹⁶⁶ qui en réduit l'ampleur à quelques rues, montrant l'importance de la prise en compte des spécificités locales. Cet enchevêtrement de logiques d'agglomération et de quartier dans les aménagements conduit à étudier le rôle de la rue dans les imaginaires urbains, à l'articulation de ces politiques apparemment contradictoires.

2.1. La piétonnisation des rues et places : les chemins d'une « reconquête » ambiguë

Les discours de promotion de la politique « d'espaces publics » à Lyon mobilisent les opérations de piétonnisation du milieu des années 1970 comme moment originel, insistant sur le « réinvestissement de la rue au profit des piétons », l'amélioration du « cadre de vie » et la « reconquête patrimoniale »¹⁹⁶⁷. Ces propos visent à mettre en avant une forme de continuité dans des politiques urbaines centrées sur les questions environnementales, pour lesquelles les problématiques d'aménagement des paysages urbains et de valorisation de modes de transport non polluants sont cruciales. Cependant, l'examen des archives de ces opérations de piétonnisation, des premiers débats des années 1960 jusqu'aux travaux de modernisation des années 1990, conduit à remettre en cause les fausses évidences autour de ces dispositifs, notamment le rôle de la municipalité et les objectifs environnementaux de ces opérations. Dans le cas de Lyon où la piétonnisation est le fruit de la pression de collectifs locaux sur une

¹⁹⁶⁴ C. Foret, *La création d'un service « Espaces Publics » au sein de la Communauté urbaine de Lyon (1990) : une initiative pionnière en France*, op. cit.

¹⁹⁶⁵ A. Fleury, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines*, op. cit., p. 35-41.

¹⁹⁶⁶ Marcel Roncayolo, « Conceptions, structures matérielles, pratiques : réflexions autour du "projet urbain" », *Enquête*, 1996, n° 4, p. 59-68.

¹⁹⁶⁷ C. Foret, *La création d'un service « Espaces Publics » au sein de la Communauté urbaine de Lyon (1990) : une initiative pionnière en France*, op. cit., p. 3-4.

municipalité réticente, le consensus en faveur des aménagements piétonniers est durable mais correspond à des contextes différents : si la politique d'« espaces publics » emprunte des principes et dispositifs éternés sur les rues piétonnes, l'étude de chaque rue permet de dégager une évolution des objectifs, entre les premières rues piétonnisées et leur intégration par les pouvoirs publics dans des politiques d'agglomération.

Reconquête de la rue ou vitrine commerciale ? Réinterroger la piétonnisation

Les opérations de piétonnisation qui se concrétisent à Lyon au milieu des années 1970 sont le résultat de mobilisations à l'échelle de la rue, par des collectifs locaux. Ceux-ci sont souvent plus anciens et s'emparent de cette question pour valoriser leur rue. Ils imposent la piétonnisation comme un sujet de débat dès la fin des années 1960, constituant une solution à des problèmes de circulation et de valorisation du cadre de vie. Cette question est donc à appréhender selon chaque rue qui fait l'objet d'initiatives de piétonnisation. Ces dernières s'observent surtout dans des rues commerciales de quartiers centraux ou péricentraux avec un rôle important des collectifs de commerçants, mis en évidence par Cédric Ferial¹⁹⁶⁸. Cela conduit à examiner les tensions entre les différents objectifs assignés à ces rues d'un nouveau genre, qui se prolongent au cours des premières décennies de leur fonctionnement.

Si Lyon est loin d'être une ville pionnière en matière de piétonnisation, la question y est posée dès les années 1960, dans une optique de valorisation touristique pour le Secteur sauvegardé du Vieux-Lyon. Les premiers essais ont lieu dans la rue Saint-Jean, peu empruntée par les véhicules et dans laquelle les interdictions temporaires de circulation sont habituelles pour accompagner les animations organisées par le comité de quartier. Par la suite, la piétonnisation des voies de ce quartier, particulièrement l'artère principale qu'est la rue Saint-Jean, fait consensus tant la morphologie des rues et l'arrêté de sauvegarde rendent difficile tout aménagement pour y améliorer la circulation. Seule la perspective d'une interdiction complète de la circulation effraie des commerçants, dont 77 signent une pétition « contre l'interdiction de la circulation » en 1977, sans succès¹⁹⁶⁹. Une fois la rue Saint-Jean piétonnisée inaugurée le 8 décembre 1978, le principe n'est plus contesté. Dans cet exemple comme dans celui des autres rues piétonnisées à Lyon, la piétonnisation est un outil de valorisation économique plus que de gestion de la circulation ou d'amélioration du cadre de vie. Les arguments sur la qualité de vie qui justifieraient la piétonnisation sont utilisés par les commerçants pour accroître l'attractivité commerciale de leur rue face à la concurrence.

À Lyon, ce contexte est particulièrement important, puisque le cœur des débats sur la piétonnisation se déroule lors des travaux du métro entre 1973 et 1978, avec une influence directe sur la piétonnisation des rues de la République et Victor-Hugo alors éventrées. Au-delà de ce parallèle mis en avant pour montrer les vertus environnementales de ces rues (voir Figure 86 plus haut), cette période est surtout celle du développement du nouveau quartier de la Part-Dieu, dont le centre commercial fait craindre une forte concurrence aux commerçants des quartiers centraux. Dans un contexte où la municipalité est peu intéressée par la piétonnisation, ces derniers agissent pour moderniser leurs rues. La concrétisation des projets de rues piétonnes est en grande partie le résultat de mobilisations collectives qui associent des comités de riverains, de commerçants et l'association Les Droits du Piéton, qui mènent ensemble une

¹⁹⁶⁸ C. Ferial, *Piétonniser les centres-villes (1960-1980)*, op. cit.

¹⁹⁶⁹ AML 1093 WP 73, Pétition des commerçants du Vieux-Lyon contre les rues piétonnes, sd (1977).

campagne de presse sur les questions de piétonnisation dès 1973¹⁹⁷⁰. Ils peuvent être aussi des forces de proposition, surtout pour les rues Victor-Hugo et de la République, dont les puissantes associations de commerçants organisent des voyages d'études dans lesquels ils invitent élus et journalistes de presse locale. Les élus sont ainsi invités à examiner des exemples de rues piétonnisées à Copenhague, Stockholm ou Munich entre 1974 et 1975¹⁹⁷¹, période au cours de laquelle les débats battent leur plein. Il est intéressant de remarquer que la plupart des associations lyonnaises à l'origine d'opérations de piétonnisation participent depuis plus longtemps à l'aménagement du centre-ville : 1912 pour la rue de la République, 1946 pour le Vieux-Lyon. Dans d'autres villes, comme Saint-Étienne, c'est la piétonnisation qui motive la création de telles associations¹⁹⁷². Cette précocité de l'ancrage politique d'associations de commerçants lyonnais apparaît comme un facteur important du basculement de la municipalité en faveur de cette solution, même si leur mobilisation est plus tardive et moins médiatisée que les Groupes d'Action municipale de Grenoble par exemple¹⁹⁷³.

Concernant les rues de l'hypercentre lyonnais, trois collectifs sont particulièrement mobilisés : les comités de commerçants de la rue de la République et de la rue Victor-Hugo et l'association Centre-Presqu'île, qui réunit des riverains du quartier. Leur action motive la création d'un groupe de travail municipal sur les rues piétonnes de la Presqu'île. Réuni en janvier-février 1975, il est composé des techniciens et élus concernés et de représentants de commerçants des rues principales, incluant ceux des rues Édouard-Herriot, de Brest et Paul-Chenavard, axes commerçants parallèles à la rue de la République à l'Ouest. La question du choix des rues à piétonniser est posée, la position de la municipalité étant résumée ainsi par le collaborateur de Charles Delfante à l'Atelier d'Urbanisme, Michel Soulier : « On ne peut pas tout faire à la fois et il faut commencer par le plus facile : il faut réussir » (il souligne). Le principe d'aménagements piétonniers dans la Presqu'île semble alors acquis, face à la demande sociale importante, mais cela doit être fait « en accord avec les intéressés (les commerçants) » selon M. Soulier, qui ne mentionne aucun autre type d'usager potentiel de ces rues¹⁹⁷⁴. Cet appui sur les commerçants s'explique par le fait que les techniciens des services d'urbanisme considèrent que ce dispositif repose sur l'animation commerciale, liée à la présence de commerces susceptibles d'en susciter (cinémas, brasseries, terrasses) et à l'action des commerçants. Pour ces critères, le choix de la rue de la République ne semble faire aucun doute car elle « apparaît la mieux pourvue en termes d'avantages dus à l'animation », comme le dit l'adjoint à l'urbanisme Félix Rollet dès la première séance du groupe de travail¹⁹⁷⁵.

Le choix des rues à piétonniser s'est aussi fait selon des opportunités de financements extérieurs susceptibles de réduire la participation de la ville, reflétant l'attitude contradictoire du maire Pradel : sceptique sur le principe de la piétonnisation, il accepte de le mettre en débat pour éviter de mécontenter les usagers mobilisés (en particulier les commerçants du centre-ville) mais veut éviter de prendre en charge ces aménagements sur les deniers municipaux. Ainsi, le choix final des rues de la République et Victor-Hugo entre dans le cadre des travaux du métro, avec un financement assuré essentiellement par la Semaly sur les crédits prévus (5,880 MF), la dépense supplémentaire étant assumée grâce à une subvention de 15 % du

¹⁹⁷⁰ Voir AML 1958 W 86, Revue de presse de la Semaly sur l'urbanisme, 1973-1976.

¹⁹⁷¹ AML 1958 W 86, *Bref Rhône-Alpes*, n°416, 25 juin 1975.

¹⁹⁷² Véronique Prud'homme et André Vant, « L'évolution du centre commerçant de Saint-Etienne (1971-1981) », *Revue de géographie de Lyon*, 1985, vol. 60, n° 1, p. 72.

¹⁹⁷³ Thierry Oblet, *Gouverner la ville : les voies urbaines de la démocratie moderne*, Paris, Presses universitaires de France, 2005, p. 161-165.

¹⁹⁷⁴ AGL 3057 WM 126, Note de M. Soulier à C. Delfante, 13 décembre 1974.

¹⁹⁷⁵ AGL 3057 WM 126, Compte-rendu de la réunion du groupe de travail « rues piétonnes » du 10 janvier 1975 par M. Cornillac, délégué du service « Promotion du Commerce » de la CCI.

ministère de l'Environnement (1,33 MF) complétée par la ville de Lyon (1,6 MF)¹⁹⁷⁶. Pour la rue Saint-Jean, le financement de 2,4 MF est assuré au tiers par l'État au titre de la valorisation des quartiers historiques, le reste étant pris en charge par la municipalité¹⁹⁷⁷. En revanche, les rares opérations de piétonnisation de rues périphériques qui s'en inspirent dans les années 1970-1980 sont largement financées par les commerçants, comme celle de la rue Montebello, située à proximité du pont de la Guillotière, transformée en rue piétonne en 1978 avec un mobilier urbain identique à celui de la rue de la République¹⁹⁷⁸. Cela s'explique sans doute par le budget contraint par la taille réduite du collectif de commerçants : la ville accepte de participer à hauteur de 408 000 F, à condition que les commerçants prennent en charge la fourniture et la pose du nouvel éclairage public, pour 50 000 F¹⁹⁷⁹.

La municipalité lyonnaise n'a donc pas un rôle moteur dans la piétonnisation, mais davantage une place d'accompagnateur de projets relevant d'une demande locale et de concepteurs extérieurs : les aménagements des rues de la République et Victor-Hugo sont conçus et réalisés par la Semaly, alors que ceux de la rue Saint-Jean sont imaginés par l'architecte Marc Moulins. La priorité donnée aux aspects économiques se traduit dans les aménagements, comme le montre le plan ci-dessous (Figure 87). Ce plan élaboré par les techniciens de la Semaly, qui met en œuvre les aménagements des voies touchées par les travaux du métro, montre une attention particulière vis-à-vis des commerces, scrupuleusement recensés par type d'activité sur toute la rue. La répartition du mobilier urbain spécifique à cette rue est faite en fonction de ces commerces, comme l'exprime le dessinateur d'études de la Semaly M. Rouillat lors d'une réunion de travail : « On a fait le plan en fonction des commerces existants »¹⁹⁸⁰. En témoigne l'absence de jardinières et d'arbres devant les établissements susceptibles de comporter une terrasse, dont les tables et chaises sont d'ailleurs représentées même si elles ne font pas partie des aménagements fournis. Cela répond à une volonté d'éviter toute concurrence avec les cafés, les jardinières étant munies de bancs sur leur pourtour pour favoriser le repos des piétons. Des corbeilles à papier sont placées de part et d'autre de cette terrasse, alors qu'elles sont plus éparses sur le reste de cette portion de rue. La surface de rue laissée libre pour les livraisons (en hachures sur ce plan) est bordée de jardinières (carrés verts entourés de blanc) et d'arbres de manière irrégulière mais réfléchie en fonction des activités commerciales. C'est dans cette logique de variété du cheminement que l'espace de circulation n'est pas rectiligne, au contraire du tracé de la rue.

¹⁹⁷⁶ AML, BMO du 13 juillet 1975.

¹⁹⁷⁷ AML, P.V. du Conseil municipal du 12 décembre 1977.

¹⁹⁷⁸ AML 428 WP 109, Étude du cabinet 2AE sur l'aménagement de la rue Montebello, 6 juin 1977.

¹⁹⁷⁹ AML, 428 WP 109, Lettre de l'adjoint à la circulation Jean Miriot à M. Chanel, 2 septembre 1977.

¹⁹⁸⁰ AML 827 WP 1, P.V. de la réunion sur la réglementation des rues piétonnes, 9 octobre 1975.

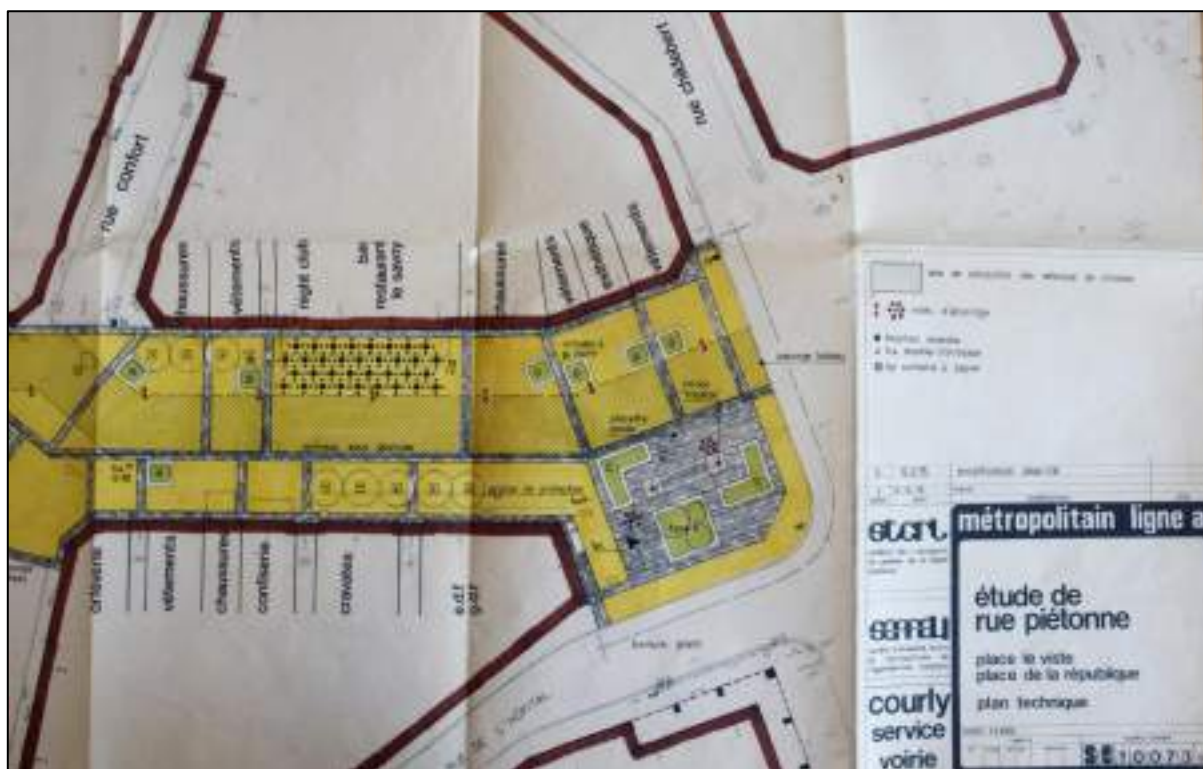


Figure 87 : Schéma de la rue de la République piétonne, 1975, Semaly (AML 1469 WP 201)

Ces dispositifs répondent à une volonté d'encourager un usage piétonnier axé sur la flânerie, incitant le piéton à rester dans la rue, comme le proclame la brochure distribuée lors de l'inauguration de la rue, qui reprend un texte de Charles Delfante : « C'est pourquoi l'environnement de cette aire de détente propose aux piétons des terrasses, des espaces verts (arbres, fleurs), des bassins, des fontaines, des bancs, des vitrines d'exposition qui, tout en respectant le caractère déambulatoire de la rue, invite le promeneur à séjourner dans un cadre agréable »¹⁹⁸¹. Cet oxymore entre déambulation et séjour illustre la contradiction entre une volonté d'assurer le bien-être du passant, et en même temps de l'inciter à utiliser les espaces commerciaux à sa disposition. La rue piétonnisée reconstitue ainsi un « paysage du flâneur », figure du XIX^e siècle réactivée¹⁹⁸² pour des motifs essentiellement commerciaux, les vitrines faisant partie intégrante du « décor de fête permanente » que cette rue doit constituer, rappelant la tradition des boulevards du XIX^e siècle¹⁹⁸³.

Par la suite, le premier bilan des rues piétonnisées fait apparaître des problèmes liés aux activités commerciales, à travers les archives du groupe de travail municipal destiné à faire un premier bilan des rues piétonnes du centre-ville en 1983, six ans après leur inauguration (voir Annexe 28). Le dépouillement des procès-verbaux de réunion montre une réussite globale des dispositifs, dans la mesure où le retour à la circulation automobile n'est pas envisagé comme une option politique sérieuse : selon le premier adjoint de la ville André Soulier, « Le fait rues-piétons est un fait acquis »¹⁹⁸⁴. Ce bilan est préparé par des tables-rondes organisées par le cabinet de conseil en communication Aviso, qui réunit des « chalands » et des riverains. Les commerçants s'expriment par un questionnaire écrit envoyé préalablement et la présence d'un

¹⁹⁸¹ AML 1 C 703872, Brochure de l'Union de la rue de la République distribuée au moment de l'inauguration du premier tronçon, septembre 1975.

¹⁹⁸² M. Desportes, *Paysages en mouvement*, op. cit., p. 343-346.

¹⁹⁸³ H. Hazel Hahn, « Du flâneur au consommateur », art cit.

¹⁹⁸⁴ AML 72 II 4, Compte-rendu de la réunion du groupe de travail Zone piétons, 20 décembre 1983.

de leurs représentants lors des réunions, les riverains étant représentés par Paul Scherrer, président du CIL Centre Presqu'île et de l'UCIL. Les discussions montrent la persistance de la prépondérance des commerçants. L'expression des riverains est rapidement résumée par M. Soulier : « ce sujet ne semble pas vraiment brûlant, aucun riverain n'a émis le souhait d'habiter ailleurs ». Il est donné davantage de place à celle des « chalands », qui déplorent des problèmes d'insécurité sur la rue de la République et la rue Victor-Hugo, ainsi qu'une impression de monotonie et de manque d'animation pour cette dernière.

Les solutions débattues face à ce problème d'insécurité, la limitation des bancs et l'interdiction des chiens, font l'objet d'« opinions mitigées » donc sont ajournées. En revanche, pour la rue de la République, les commerçants soulèvent comme « problème majeur » la « qualité de la fréquentation », estimant que l'insécurité a entraîné la perte d'un public « plus tranquille ». Ils pointent notamment un problème de propreté, qui fait alors l'objet d'une campagne de publicité à lancer dès le début de l'année 1984, pour accompagner une augmentation du nombre de poubelles¹⁹⁸⁵. Au-delà de cette réaction rapide, le problème soulevé par les commerçants de la fréquentation de la rue, qui concerne surtout la présence de jeunes venus des banlieues et de marginaux ne reçoit pas de solution immédiate car les commerçants ne souhaitent pas renforcer la présence policière, probablement pour ne pas inquiéter les clients potentiels. Par contre, elle est au centre de l'attention lors du réaménagement de la rue décidé en 1992, suite à l'étude sociologique commandée en 1990 qui se focalise sur sa fréquentation par des personnes venues de toute l'agglomération¹⁹⁸⁶.

Malgré ce bilan favorable, la diffusion de ce principe à d'autres rues à Lyon reste limitée dans l'espace et dans le temps, puisqu'on distingue seulement quatre espaces piétonnisés en 1980 et huit en 1989, sur un total de 22 dans l'agglomération (voir Annexe 37), le nombre restant sensiblement identique après 1989. Les dernières voies piétonnisées à Lyon le sont dans le prolongement des précédentes (comme au Vieux-Lyon) ou sont des rues commerçantes d'autres quartiers, comme la grande rue de Vaise pour le quartier éponyme¹⁹⁸⁷. Le principe de piétonnisation est intégré au sein de la politique « d'espaces publics » à partir de 1989, pour laquelle le but de développement commercial est toujours présent. Ce coup d'arrêt porté aux opérations de piétonnisation de rues est justifié, dans la brochure qui présente le plan Presqu'île, par le fait que « la piétonnisation totale de grands espaces a soulevé des réticences, soit de la part de résidents qui redoutent des conflits d'usages de l'espace public, soit de la part des commerçants qui craignent pour le commerce de luxe et une perte de clientèle ». Cette constatation, rapportée à des revendications exprimées lors de la présentation de ce plan aux habitants du 2^e arrondissement, sert à légitimer ce que les pouvoirs publics qualifient de « solution médiane » entre des orientations « tout piéton » et « tout automobile »¹⁹⁸⁸, présentées de manière caricaturale pour justifier la prise en compte des revendications de tous les usagers par les pouvoirs publics. L'hypercentre lyonnais est le premier espace concerné par ce plan mis en place en 1991, avec le réaménagement de places publiques destiné à « désencombrer la surface » (des voitures et de leurs infrastructures) et réserver la plus grande partie de ces places aux piétons, en l'occurrence pour quelques infrastructures publiques destinées à leur repos (bancs, espaces verts) et des terrasses de cafés et restaurants. Christophe Bétin a par exemple montré que pour la place des Terreaux, cette politique aboutissait à une requalification commerciale des cafés vers des établissements plus haut de gamme (brasseries), pour

¹⁹⁸⁵ *Ibid.*

¹⁹⁸⁶ C. Foret, *En passant par le centre...*, op. cit.

¹⁹⁸⁷ Vincent Bourjaillat et Hervé Rabilloud, « Les rues piétonnes lyonnaises ou le renforcement de la spécialisation commerciale au service de la centralité ? », *Revue de géographie de Lyon*, 1989, vol. 64, n° 2, p. 99-110.

¹⁹⁸⁸ Ville de Lyon, *Le plan du Centre Presqu'île de l'agglomération lyonnaise*, mars 1991, 30 p.

accompagner sa définition comme « espace des monuments » (cette place bordant à la fois le musée des Beaux-Arts et l'Hôtel de ville) dans le cadre du Plan Presqu'île (voir Annexe 38)¹⁹⁸⁹. Cela s'inscrit dans un contexte de restructuration des centres-villes avec un objectif de gentrification, étudié par plusieurs géographes pour d'autres villes¹⁹⁹⁰.

La piétonnisation des rues lyonnaises apparaît donc comme le résultat de mobilisations pour des raisons majoritairement commerciales : les premières rues sont piétonnisées à l'initiative des commerçants, très écoutés par les pouvoirs publics car ils sont vus comme des facteurs de réussite de ces opérations. Au cours des décennies suivantes, les pouvoirs publics restent à leur écoute, tout en prenant davantage en compte l'avis des riverains et en veillant à inclure les espaces publics dans des politiques d'agglomération, posant la question de la prise en compte des caractéristiques spécifiques à chaque rue dans leur aménagement.

Entre harmonisation et distinction : les dilemmes des rues vues comme espaces publics

L'approche comparée de plusieurs rues piétonnes lyonnaises conduit à battre en brèche l'idée d'un aménagement uniforme des espaces publics, en montrant que ces dispositifs ont accru la diversité du paysage urbain. Contrairement aux accusations portées sur les aménagements des rues piétonnes qui seraient stéréotypés et uniformiseraient l'espace urbain¹⁹⁹¹, les voies piétonnisées des années 1970 puis les espaces publics des années 1990 à Lyon se caractérisent par une grande diversité d'aménagements. Ces différences morphologiques s'expliquent par le type de rue piétonne recherchée, qui renvoie à des référentiels de rue centrale variés : on peut distinguer des rues « mises en modernité » par un mobilier urbain inédit et des rues « patrimonialisées » aménagées comme marqueurs de quartiers historiques, faisant écho à la typologie fonctionnelle esquissée par Cédric Ferial¹⁹⁹². Cette diversité est le résultat de choix faits par les initiateurs de ces opérations, dans une optique de distinction de leur rue. Entre les années 1970 et 1990, ces aspirations se heurtent à des politiques d'harmonisation de l'espace viaire à l'échelle de l'agglomération, vues comme un moyen d'affirmer l'unité de la Communauté urbaine récemment créée.

L'absence d'une politique municipale cohérente pour les opérations de piétonnisation des rues des années 1970 se traduit dans la diversité des aménagements, qui correspondent à des revendications de distinction des rues. Ainsi, comme on peut le voir ci-dessous (Figure 88), les aménagements piétonniers dessinent des paysages urbains différents, fruits de choix adaptés au caractère souhaité pour la rue. Cela s'observe en ce qui concerne la chaussée : celle de la rue Saint-Jean montre le choix d'une conservation du pavage ancien, pour s'adapter à la fonction patrimoniale de cette rue. Cette caractéristique est accentuée par la suppression des trottoirs et l'aménagement d'une rigole centrale pour l'écoulement des eaux, dispositif inspiré des rues d'Ancien Régime sans trottoirs¹⁹⁹³. Ainsi, les collectifs à l'origine de la piétonnisation de la rue

¹⁹⁸⁹ C. Bétin, « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon », *art cit*, p. 52-53.

¹⁹⁹⁰ Voir par exemple Anne Clerval, *Paris sans le peuple : la gentrification de la capitale*, Paris, La Découverte, 2013.

¹⁹⁹¹ Selon Françoise Choay, « leur aménagement selon des stéréotypes internationaux [...], les banalise et leur fait souvent perdre une partie de leur caractère », « Rue », in Pierre Merlin et Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 2010, p. 687.

¹⁹⁹² C. Ferial, « L'invention du centre-ville européen », *art cit*, p. 121-122.

¹⁹⁹³ S. Barles, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *art cit*.

Saint-Jean ont préféré mettre en valeur les aspects patrimoniaux et non les activités commerciales, pourtant nombreuses dans cette rue. Ce choix peut s'expliquer par la volonté de se différencier du cœur économique de la ville qui compte alors deux rues piétonnes, les rues de la République et Victor-Hugo. Ces rues centrales relèvent davantage d'un objectif de « mise en modernité », avec un revêtement en alternance de pavage mosaïque et d'asphalte coloré qui vise à les différencier de l'asphalte noir standard des rues ordinaires. Si les matériaux utilisés sont identiques, le traitement architectural est spécifique, par la volonté de la Semaly d'adapter les aménagements aux caractéristiques morphologiques de ces rues : la rue de la République accueille des bacs à fleurs plus larges et nombreux pour accentuer sa vocation d'espace de « flânerie et de repos », alors que la rue Victor-Hugo bénéficie d'un pavage disposé en vagues parallèles pour « élargir visuellement » cette rue plus étroite, selon les concepteurs de ces aménagements¹⁹⁹⁴. Ces dispositifs piétonniers deviennent ainsi des vitrines de la ville de Lyon pour les touristes et les visiteurs du centre renforçant, pour trois des quatre rues présentées, une vocation touristique déjà présente depuis plusieurs décennies.

Les comités de commerçants veillent à accentuer ces différences par des animations spécifiques à chaque rue ou du mobilier urbain particulier : la rue de la République en est abondamment pourvue au milieu des années 1970, avec des candélabres Decaux neufs, des bacs à fleurs intégrant des bancs dans la portion Sud et des kiosques et abribus dans la portion Nord. Le travail sur la végétation et le mobilier urbain spécifique vise aussi à distinguer cette rue des autres, dans une logique de concurrence commerciale. La distinction se fait aussi à l'échelle de la portion de rue, ce qui montre l'attention particulière accordée à l'adaptation aux usages jugés prioritaires : la portion Sud est destinée au renforcement de la fonction commerciale, alors que la partie Nord est davantage conçue pour la circulation de transports en commun, pour lesquels la présence de vastes abribus et un revêtement en pavage Trief est un avantage. Seul le mobilier urbain (candélabres, corbeilles, planimètres) assure l'unité de cette longue rue piétonne. Celui-ci est moins présent dans les rues peu larges comme la rue Saint-Jean ou la rue Victor-Hugo, pour lesquelles l'impératif de ne pas encombrer la rue reste dominant. Par ailleurs, des questions budgétaires interviennent pour des rues considérées comme moins importantes car moins centrales, qui ne bénéficient pas des mêmes attentions municipales. La rue Montebello, dont les commerçants sont à l'initiative de la piétonnisation, est aménagée sur le modèle de la rue de la République, mais de manière plus simple : les bacs à fleurs, le mobilier urbain et le même type de bitume sont adoptés, mais un simple éclairage axial est posé. Dans ce cas, le caractère minimaliste et peu original des infrastructures s'explique par des contraintes budgétaires, les financements étant limités pour cette petite rue non centrale.

¹⁹⁹⁴ AGL 2085 WM 074, Compte-rendu d'une réunion Courly/Semaly, 20 août 1975.

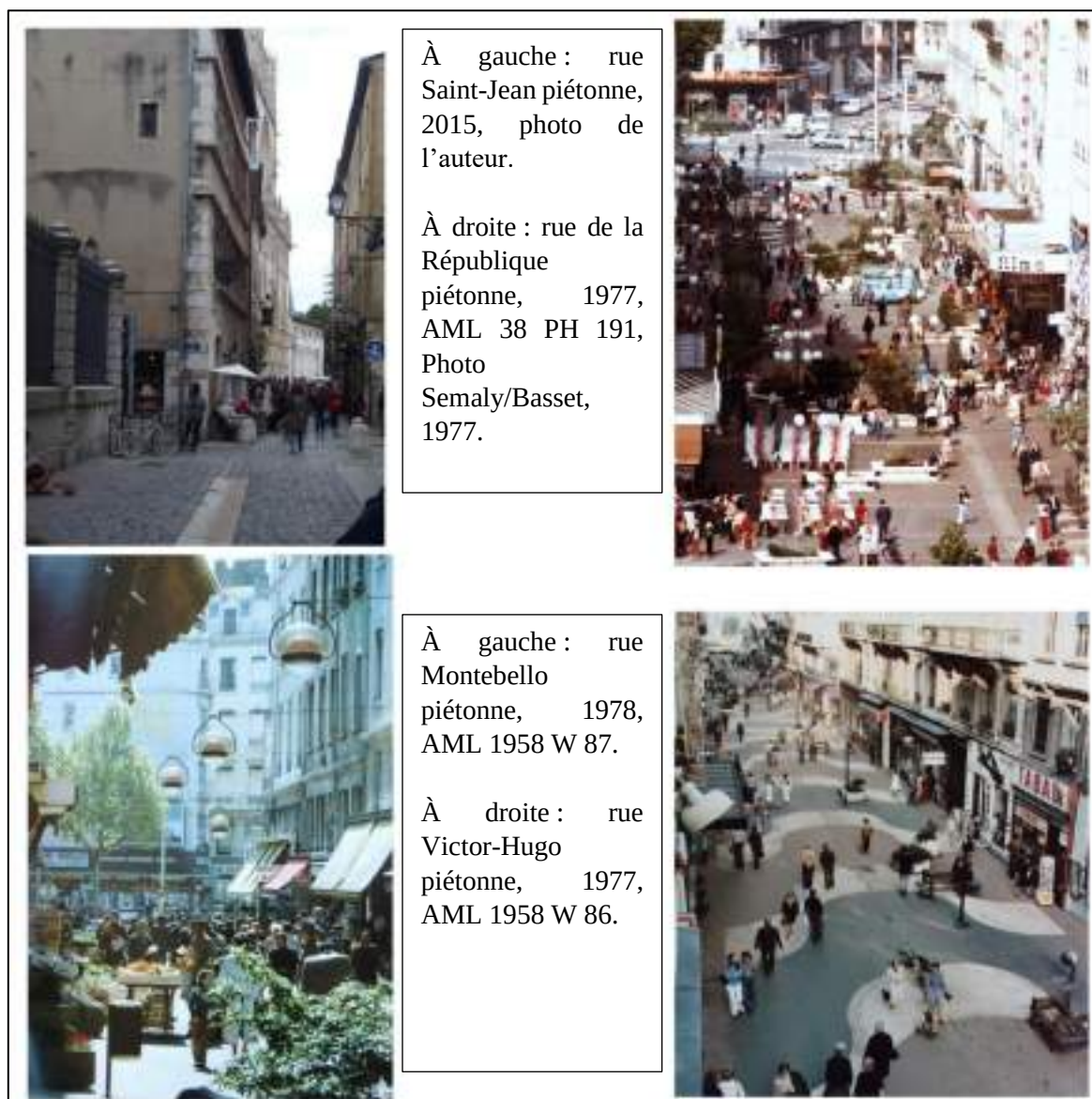


Figure 88 : Mise en perspective photographique des paysages des rues piétonnes lyonnaises des années 1970 par l'auteur.

Par la suite, les années 1980-1990 sont plutôt celles d'une standardisation des aménagements, notamment en ce qui concerne le mobilier urbain, avant la reprise en main de ces dispositifs dans le cadre de politiques publiques hésitant entre harmonisation et distinction. Le paysage des rues lyonnaises voit ainsi fleurir des éléments de mobilier urbain issus du catalogue JCDecaux dans de nombreuses rues au cours des années 1980. En plus du millier d'abribus que compte la communauté urbaine de Lyon en 1987, les corbeilles, panneaux et planimètres Decaux se multiplient dans la ville, sans que cela semble gêner les pouvoirs publics et leurs services techniques. La standardisation du paysage urbain induite par ces dispositifs ne pose alors pas problème, puisqu'elle est censée répondre à un objectif ancien de désencombrement des trottoirs¹⁹⁹⁵. D'autre part, les aspects financiers peuvent expliquer ce consensus apparent, dans la mesure où les services municipaux n'ont en charge que la

¹⁹⁹⁵ Thierry Paquot, *L'espace public*, Paris, La Découverte, 2010, p. 72-73.

maintenance et l'éclairage des éléments fabriqués et posés par Decaux¹⁹⁹⁶. Cela reflète l'intérêt toujours faible des services techniques municipaux et intercommunaux pour ces dispositifs, pourtant de moins en moins considérés comme des « accessoires de voirie »¹⁹⁹⁷. *A contrario*, les élus lyonnais apparaissent préoccupés par les problématiques de ces aménagements, comme le montrent les comptes-rendus d'une éphémère « Commission sur le mobilier urbain » réunie en février-mars 1984. Le premier adjoint André Soulier fait notamment inscrire comme axe de travail « comment la Ville peut-elle se rendre maîtresse de son sol sur le plan esthétique ? », dénonçant à la fois le manque d'harmonie des installations et la multiplicité des aménageurs : ville, communauté urbaine et sociétés d'économie mixte, la société JCDecaux n'étant ni mentionnée ni invitée. Il s'agit alors principalement d'un conflit d'attributions entre administrations (Ville et Courly), qui donne lieu à un projet de « Cellule commune ville/Courly » pour « maîtriser la situation », c'est-à-dire contrôler toute installation sur l'espace public¹⁹⁹⁸. On voit ici apparaître les prémices d'une politique municipale d'espaces publics qui dépasse la seule question du mobilier urbain, avec des arguments esthétiques utilisés pour des questions de contrôle politique. Si cette cellule de contrôle de l'aménagement urbain ne semble pas avoir eu de suite immédiate, elle se concrétise en 1991 avec la création du Service Espaces publics au sein de la Communauté urbaine.

À ce titre, le caractère de rupture de la politique « d'espaces publics » de Michel Noir comme maire de Lyon (1989-1995) est à relativiser car elle s'inscrit dans la continuité de la décennie précédente du point de vue des objectifs. Elle se singularise par sa dimension englobante, avec la définition d'un « vocabulaire des espaces publics » qui montre la volonté de reprendre le contrôle de tous les dispositifs de modernisation de la voirie. Il s'agit d'aménager les espaces publics selon le principe de « l'harmonisation des signes du territoire » : cela concerne aussi bien les « délimitations » (bordures de trottoirs, caniveaux, marquages divers), le sol (revêtements) que le mobilier urbain et « le végétal » (arbres et plantations). Un « vocabulaire des espaces publics » est défini, faisant l'objet d'une brochure d'une quarantaine de pages qui sert à la fois de manifeste pour cette politique nouvelle et de guide pour les maîtres d'œuvre et prestataires des aménagements. L'objectif de cette politique présentée comme « innovante » par son promoteur Henry Chabert, vice-président du Grand Lyon chargé de l'urbanisme, est d'« appliquer la même démarche de qualité dans tous les espaces de l'agglomération »¹⁹⁹⁹. Cette notion de « qualité » montre une appréhension nouvelle des espaces publics et de leur dimension esthétique, dont la réussite ne repose plus seulement sur l'harmonie de l'ensemble ou sur des critères fonctionnels mesurables, comme le nombre de places assises d'un banc ou l'emprise au sol. Cette attention nouvelle pour la prise en main de l'aménagement des espaces publics s'inscrit dans un contexte de réflexion sur les valeurs que peut avoir un espace public. Cela s'opère à l'échelle nationale, comme le montrent les études du Service technique d'Urbanisme lié au ministère de l'Équipement pour guider les aménageurs d'espaces publics : dans l'une d'entre elles, l'architecte-urbaniste Pierre Pinon insiste sur les valeurs de « confort », d'« ambiance », d'« accessibilité » et de « repères dans le paysage » que doivent avoir les espaces publics, recommandant de les concevoir « en fonction de leur situation

¹⁹⁹⁶ Maxime Huré, « Une action publique hybride ? Retour sur l'institutionnalisation d'un partenariat public-privé, JCDecaux à Lyon (1965–2005) », *Sociologie du Travail*, 2012, vol. 54, n° 2, p. 233-253.

¹⁹⁹⁷ Michel Carmona, *Le mobilier urbain*, Paris, Presses universitaires de France, 1985, p. 16.

¹⁹⁹⁸ AML 1850 W 55, Compte-rendu de la réunion de la Commission sur le Mobilier urbain de la ville de Lyon, 27 février 1984.

¹⁹⁹⁹ AML 1718 W 27, Brochure « Le vocabulaire des espaces publics : les références du Grand Lyon », Communauté urbaine de Lyon – Direction du Développement urbain, 1994, p.2.

urbaine, en évitant l'uniformisation »²⁰⁰⁰. L'espace public devient ainsi une catégorie d'action, dans un mouvement qui semble redécouvrir une tradition haussmannienne d'aménagement de la voirie comme un tout, mobilier urbain compris. Seule Paris se prévaut de cette référence et semble se distinguer par une certaine précocité par rapport à Lyon, avec une Commission du mobilier urbain créée dès 1971 et un service Espaces publics qui apparaît dans les années 1980²⁰⁰¹.

À Lyon, la qualité intrinsèque des dispositifs fait l'objet d'une attention particulière, à travers leurs matériaux et leur design, qui doivent à la fois refléter une harmonie à l'échelle de l'agglomération et répondre à « un besoin d'identité », c'est-à-dire distinguer Lyon des autres villes²⁰⁰². Les délimitations et les sols font ainsi l'objet d'un cahier des charges précis avec des matériaux et dimensions « de référence » (à adopter de préférence) et d'autres « admis » (à utiliser en second choix), ainsi que des « règles d'utilisation ». Par exemple, pour les revêtements de sol en béton, il est recommandé un « béton désactivé à base de gravier de Saône (ocre foncé) ou de pierre calcaire (ocre clair) » censé favoriser l'utilisation de matériaux locaux et rappeler la couleur ocre du sol de la place Bellecour. L'utilisation de la pierre est recommandée pour les espaces publics car, toujours d'après la plaquette municipale, « Lyon est une ville de pierre » (voir Annexe 39)²⁰⁰³. Cet appel à des références patrimoniales, pas toujours en phase avec la réalité historique ni spécifiques à Lyon, pour justifier l'emploi de revêtements de sols particuliers montre l'importance de l'image de la ville comme critère de justification de cette politique, au-delà des enjeux techniques de cette harmonisation des matériaux.

Cette double volonté d'harmonisation et de distinction s'observe en particulier pour le mobilier urbain, qui fait l'objet d'une politique spécifique « face au constat de la grande hétérogénéité des modèles de mobilier qui ont envahi l'agglomération et face à l'anarchie qui caractérise leur positionnement »²⁰⁰⁴. C'est dans cette logique qu'un concours international est lancé en 1990 pour créer une « ligne de mobilier urbain » spécifique à Lyon (comprenant des mobiliers d'éclairage, des corbeilles, bancs, bornes et barrières). Deux types de mobilier sont finalement retenus : un mobilier dit « sobre et contemporain » destiné à l'ensemble de l'agglomération par le cabinet de l'architecte et designer Jean-Michel Wilmotte, ainsi qu'une ligne « originale et onirique » conçue par le cabinet Jourda-Perraudin et appliquée à des territoires particuliers (espaces de prestige comme les quais du Rhône, stations de métro)²⁰⁰⁵. Ce double choix illustre les hésitations entre harmonisation et distinction au paysage viaire, qui s'expliquent par la multiplicité de publics auxquels ces aménagements sont destinés.

Ces dispositifs se voient attribuer un rôle crucial pour l'image de la politique municipale auprès des citoyens et pour celle de la ville à une échelle internationale²⁰⁰⁶. Pour la « ligne Wilmotte », Marc Aurel, un des concepteurs de ce mobilier, explique que le cahier des charges établi par la Communauté urbaine implique « une gamme de produit identitaire » (la peinture grise est spécifique à Lyon, par exemple) et un planning d'installation rapide pour « montrer au riverain que cela change »²⁰⁰⁷. Ces nouveaux mobiliers urbains, déployés progressivement dans

²⁰⁰⁰ Pierre Pinon, *Lire et composer l'espace public*, Paris, Ed. du STU, 1991.

²⁰⁰¹ A. Fleury, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines*, op. cit., p. 273-275.

²⁰⁰² AML 1718 W 27, Brochure « Le vocabulaire des espaces publics : les références du Grand Lyon », Communauté urbaine de Lyon – Direction du Développement Urbain, 1994, p.22.

²⁰⁰³ *Ibid.*, p. 21.

²⁰⁰⁴ AML 1718 W 27, Brochure « Le vocabulaire des espaces publics : les références du Grand Lyon », Communauté urbaine de Lyon – Direction du Développement Urbain, 1994, p. 2.

²⁰⁰⁵ *Ibid.*, p. 23.

²⁰⁰⁶ R. Payre (ed.), *Lyon, ville internationale*, op. cit., p. 268-270.

²⁰⁰⁷ Fabrice Pincin et Marc Aurel, *Domestiquer l'espace public : 20 ans de design de mobilier urbain ; Marc Aurel*, Paris, Archibooks + Sautereau Ed., 2011, p. 39-42.

toute l'agglomération au cours des années 1990, ont donc un objectif d'affichage politique à plusieurs échelles. La cohérence de ces dispositifs est affirmée à l'échelle de l'agglomération, Michel Noir voulant en faire un symbole de traitement égalitaire de toutes les communes, alors même qu'il cumule les fonctions de maire de Lyon et de président de la communauté urbaine de Lyon. Cela est aussi destiné à répondre à des enjeux de cohésion de la jeune agglomération, mise à mal par des incidents dans les banlieues Est (quartiers des Minguettes à Vénissieux et Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin, notamment) au début des années 1980²⁰⁰⁸. Cela s'inscrit dans un contexte national d'attention particulière pour développer la vie sociale et l'animation urbaine dans les quartiers de grands ensembles²⁰⁰⁹.

Au-delà du discours politique intercommunal égalitariste, on peut observer que ce sont les espaces centraux et les grandes opérations d'urbanisme qui bénéficient en premier lieu de ces nouveaux principes : les premiers espaces à recevoir le nouveau mobilier sont ceux du « Plan Presqu'île », dont la rue de la République qui reçoit les éléments de la « ligne Wilmotte » et un revêtement en dalles de granit gris qui « perpétue une culture lyonnaise très attachée à la pierre naturelle », selon le directeur de la Mission Presqu'île Pierre-Dominique Guérin²⁰¹⁰. Sur cet espace crucial pour l'image de la ville, le mobilier urbain mis en place à la fin des années 1970 a été intégralement remplacé, les kiosques et jardinières étant considérés comme « des nombreux éléments qui l'encombraient », ne correspondant plus aux nouvelles exigences de la mise en modernité de cet espace. La diffusion de ces principes d'aménagement et de ces dispositifs modernes se fait par la suite au gré des opérations d'urbanisme dans d'autres quartiers moins centraux de la ville et dans les autres communes de l'agglomération, selon un mouvement de « patrimonialisation de l'espace public » qui se retrouve pour le cas de Paris : l'aménagement d'espaces de prestige sert à définir de nouvelles normes appliquées plus généralement par la suite²⁰¹¹.

La comparaison de ces rues considérées comme des espaces publics montre la diversité des paysages urbains produits et des usages, qui dépend du contexte micro-local de ces rues : situation géographique et activités dominantes à valoriser déterminent les choix, mais les caractéristiques morphologiques des rues comme leur largeur ont leur importance. Cette diversité semble connaître un recul à partir des années 1980, période à laquelle les éléments de mobilier urbain standardisés de l'entreprise Decaux se diffusent dans la ville, avant une reprise en main par les pouvoirs publics pour faire de l'aménagement des espaces publics une politique spécifique. Cette dernière sert de porte-étendard à l'action d'un maire qui veut mettre en avant sa ville à l'échelle internationale par le renouveau de ses aménagements : la modernisation de la voirie en est un instrument, par son association avec la mise en valeur du patrimoine et de l'amélioration du cadre de vie urbain, deux tendances débattues depuis les années 1960.

²⁰⁰⁸ Michelle Zancarini-Fournel, « Généalogie des rébellions urbaines en temps de crise (1971-1981) », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, 2004, vol. 4, n° 84, p. 119-127.

²⁰⁰⁹ Thibault Tellier, « Humaniser le béton ou les politiques publiques au service de l'humanisation de la ville », *Histoire urbaine*, 2017, n° 48, n° 1, p. 117-131.

²⁰¹⁰ AML 1718 W 27, Brochure « Le vocabulaire des espaces publics : les références du Grand Lyon », Communauté urbaine de Lyon – Direction du Développement urbain, 1994, p. 42.

²⁰¹¹ A. Fleury, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines*, op. cit., p. 280-281.

2.2. Le retour à une conception urbanistique de la voirie ?

Les opérations de piétonnisation et l'intérêt politique pour les espaces publics entraînent de nouvelles interrogations sur les pratiques d'aménagements des rues. Une attention particulière est apportée à des aspects esthétiques auxquels la rue n'était que peu associée, en-dehors des sites et monuments historiques pris en compte dès le début du XX^e siècle²⁰¹². La rue devient, à partir des années 1950-1960, un objet de réflexions sur la mise en valeur du patrimoine bâti, l'implantation d'espaces verts ou l'image de la ville, qui deviennent des critères de choix des dispositifs dans certaines rues. La voirie relèverait donc à nouveau d'une « conception urbanistique », c'est-à-dire que son aménagement serait déterminé par le territoire dans lequel elle s'inscrit et non plus par les flux qui la parcourent. Cette position est défendue par plusieurs chercheurs qui ont étudié les politiques d'espaces publics²⁰¹³ ou les recompositions de grandes artères²⁰¹⁴ depuis les années 1980. Une approche de plus longue durée permet de nuancer ces changements, qui doivent composer avec une hiérarchie des voies héritée et fondée sur la circulation qui reste forte dans la plupart des rues étudiées.

Le patrimoine, élément conflictuel mais toujours secondaire dans l'aménagement des rues

Les questions patrimoniales trouvent une importance nouvelle à partir des années 1960, dont la loi sur les Secteurs sauvegardés de 1962 n'est que la partie émergée²⁰¹⁵. Cette effervescence de réflexions autour de la protection du patrimoine bâti a un écho sur l'aménagement des rues, dans la mesure où cela peut devenir un nouvel impératif à prendre en compte. Des années 1950 aux années 1990, cette question semble connaître une extension territoriale, posant à nouveau la question de ce que doit être une rue : débordant de l'approche du patrimoine monumental, la question de l'intégration des aménagements dans un paysage de rue caractérisé par son patrimoine devient de plus en plus prégnante.

Les confrontations entre protection du patrimoine et aménagement de voies pour la circulation s'observent dès les années 1950, même si la circulation reste prépondérante. C'est le cas pour le pont de la Guillotière, dont la reconstruction fait l'objet de débats depuis plusieurs décennies, ou encore pour la rue Saint-Jean, dont les opérations de protection du patrimoine face à la présence automobile sont antérieures à son classement comme Secteur sauvegardé en 1964. Dans ces deux cas, ces débats se manifestent dès les années 1930 par des procédures de classement auprès de l'administration des Monuments historiques, qui sont relancées sous d'autres formes au cours des années 1950-1960. Dans le cas du pont de la Guillotière, la démolition du vieux pont est décidée par le ministre des Travaux publics par décret du mars 1951, pour des raisons de sécurité. Une mobilisation de Lyonnais pour sauver l'ancien pont émerge alors, autour d'un éphémère Comité de Défense du Pont de la Guillotière constitué pour l'occasion. Ce comité, piloté par le docteur Edmond Locard et Amable Audin, directeur du service archéologique de la ville, ne parvient pas à mobiliser largement la population lyonnaise

²⁰¹² I. Backouche, *Aménager la ville*, op. cit.

²⁰¹³ A. Fleury, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines*, op. cit.

²⁰¹⁴ B. Romeyer, *Refaire la rue pour recomposer la ville*, op. cit.

²⁰¹⁵ P. Poirrier et L. Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, op. cit., p. 15-16.

et n'obtient pas satisfaction face aux considérations techniques avancées par les ingénieurs des Ponts-et-chaussées. Les archives personnelles d'Amable Audin indiquent une activité qui semble se cantonner à une interpellation du ministre des Travaux publics Antoine Pinay (qui répond en personne au Dr Locard)²⁰¹⁶ et à quelques alertes dans la presse locale. Plusieurs lettres reçues à ce sujet en témoignent²⁰¹⁷, pour une association non déclarée en préfecture et au nombre de membres inconnu. Ses revendications sont portées par M. Audin à la Commission départementale des Sites²⁰¹⁸, dans laquelle il siège entre 1951 et 1954. Il porte dans un premier temps la proposition ancienne de construction d'un pont neuf en aval pour conserver l'ancien, avant de céder face aux arguments techniques justifiant la démolition : il participe au vote à l'unanimité du projet de nouveau pont en 1953²⁰¹⁹. Tout juste obtient-il l'autorisation du SOPC de pouvoir examiner les pierres des piles à démolir, sur lesquelles il retrouve des inscriptions d'époque romaine²⁰²⁰. L'échec de cette mobilisation pour sauver le vieux pont peut s'expliquer par l'absence de prise de position des collectifs habituellement mobilisés, notamment les riverains. Leur silence vient probablement du fait qu'ils ont intérêt à la démolition et la reconstruction de ce pont : ces opérations sont justifiées par des impératifs de facilitation de la circulation par l'élargissement du pont (notamment la chaussée, qui passe de 6,90 m à 20 m), qui vont dans le sens des usagers de tous les modes de transport et des commerçants.

Les mobilisations unies de riverains, commerçants et défenseurs du patrimoine semblent mieux réussir, comme le montre le cas du Vieux-Lyon. La comparaison reste à prendre avec précaution car l'intérêt historique de ce quartier d'époque Renaissance apparaît supérieur à celui du pont de la Guillotière maintes fois remanié dont seules les fondations sont d'époque médiévale. Avec l'association RVL, qui tente d'unir ces trois catégories d'usagers loin d'être exclusives, la protection du patrimoine devient une question d'aménagement urbain. Ce collectif joue un rôle important dans l'inscription de ce quartier comme Secteur sauvegardé ainsi que dans l'animation et la restauration des bâtiments²⁰²¹. Cependant, il s'occupe peu d'aménagement viaire. Dans un premier temps, ce domaine reste une préoccupation de la municipalité, qui agit en esquissant les prémices d'une politique visant à exclure l'automobile des rues internes au quartier. Ainsi, le maire prend le 30 novembre 1960 un arrêté pour interdire la transformation des rez-de-chaussée des rues du quartier Saint-Jean en garages. Cet arrêté rassemble diverses mesures dites « de préservation » qui concernent pour la plupart les travaux sur les bâtiments du quartier, comme une réglementation précise des travaux sur les façades et l'obligation de les soumettre au contrôle de l'architecte en chef des Monuments historiques du département²⁰²².

Cette décision, qui semble surprenante pour un maire réputé favorable aux aménagements pour l'automobile²⁰²³, est à resituer dans la perspective de départ du marché de gros et des boutiques de fruits et légumes associées, ainsi que l'aménagement prévu de parcs de stationnement publics à proximité. Sa motivation semble essentiellement liée à la facilitation du stationnement automobile, comme l'exprime Louis Pradel lors de sa visite dans le quartier Saint-Jean en 1957 : « on essayera d'éviter que leurs boutiques [...] soient transformées en

²⁰¹⁶ AML 24 II 29, Lettre du Ministre des Travaux publics au Dr Locard, 4 août 1951.

²⁰¹⁷ Voir par exemple AML 24 II 29, Lettre de M. Jacquemin à Amable Audin, 11 octobre 1952.

²⁰¹⁸ Sur le rôle de cette commission, voir I. Backouche, *Aménager la ville*, op. cit.

²⁰¹⁹ ADR 2020 W 74, P.V. de réunion de la Commission départementale des Sites, 23 novembre 1953.

²⁰²⁰ J. Burnouf, *Le pont de la Guillotière*, op. cit., p. 16.

²⁰²¹ Nathalie Mathian, « Quelques jalons pour une histoire du patrimoine urbain à Lyon », in P. Poirrier et L. Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, op. cit., p. 123-144.

²⁰²² AML, BMO du 30 novembre 1960.

²⁰²³ L. Sauzay, *Louis Pradel, maire de Lyon*, op. cit., p. 198-200.

garages, ce qui rendrait impossible le stationnement dans les rues de ce quartier »²⁰²⁴. La patrimonialisation n'apparaît donc pas comme la préoccupation principale de cette mesure, bien que cet arrêté soit décrit par Régis Neyret comme précurseur par rapport à la création des secteurs sauvegardés²⁰²⁵. D'autre part, la question de l'aménagement des rues fait l'objet de réflexions par l'architecte en chef des MH André Donzet, chargé par le ministère des Affaires culturelles d'établir un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) du quartier. Dans un article de la revue « Les monuments historiques de la France » en 1964, il dénonce le « sol de nos rues, sa laideur et son habituelle noirceur », faisant référence au bitume désormais généralisé dans les rues lyonnaises. Pour lui, le sol doit être différencié dans les rues des quartiers anciens : « le sol des rues et, plus encore des places, doit avoir une couleur et une matière harmonisées avec le cadre ». Il milite également pour la suppression des panneaux et poteaux (« toute cette ferraille encombrant nos rues ») et envisage « des sols sans trottoirs » pour favoriser le bien-être des piétons par « une impression d'intimité et de détente si favorable à la flânerie et au commerce »²⁰²⁶. Ces conceptions ne sont pas mises en application en raison d'un conflit sur les plans d'urbanisme entre André Donzet et la municipalité, notamment avec son urbaniste Charles Delfante habituellement chargé des plans, qui critique le manque de connaissance du terrain de M. Donzet²⁰²⁷. Sa proposition de PSMV est rejetée par le Conseil municipal et il est remplacé en 1975 par Jean-Gabriel Mortamet, dont le plan est accepté en 1985²⁰²⁸, alors que l'aménagement des voies piétonnisées est réalisé.

Ces exemples montrent que le patrimoine est vu comme un élément secondaire pour l'aménagement des rues, même lorsque celui-ci est reconnu comme exceptionnel et indispensable au développement d'un quartier. Cette tendance se prolonge au cours des années 1970, malgré le déclin de l'urbanisme automobile et l'attention croissante portée au cadre de vie. Il en est ainsi des éléments patrimoniaux qui ne sont pas reconnus comme des monuments valorisables par le tourisme et/ou ne sont pas situés dans les quartiers centraux. C'est le cas des « monuments romains » de la place Eugène-Wernert qui borde la montée de Choulans : cet ensemble de trois tombeaux découverts en 1885 lors d'un chantier est classé comme monument historique par arrêté du 12 août 1905, mais fait l'objet de plusieurs demandes de déplacement entre les années 1930 et 1980 pour favoriser la circulation et le stationnement dans la partie la plus urbanisée et la moins large de la rue. L'administration des MH refuse à plusieurs reprises un tel déplacement, demandé dans les années 1930 à 1960 par le SOPC pour élargir la voie. Au début des années 1980, ce déplacement est à nouveau envisagé dans le cadre du Plan de Circulation pour le quartier St-Just, afin d'aménager un parc de stationnement plus important sur cette place²⁰²⁹. Cette idée est rapidement abandonnée, suite à la mobilisation des riverains, qui insistent aussi sur la préservation de ce patrimoine peu valorisé car à l'écart des sites touristiques. Ainsi, en 1983, la présidente du Comité de quartier St Just-St Irénée-Fourvière Monique Mordant consacre un chapitre entier des « préoccupations » qu'elle porte à « l'archéologie », réclamant de laisser ces monuments là où ils sont et d'en aménager l'environnement « pour les promeneurs et les nombreux enfants qui viennent y jouer », en

²⁰²⁴ AML 423 WP 57, Compte-rendu de la visite de Louis Pradel dans le quartier Saint-Jean, 1957.

²⁰²⁵ Renaissance du Vieux-Lyon, *Vieux Lyon*, op. cit., p. 40.

²⁰²⁶ AGL 3057 WM 188, André Donzet, « Le Vieux-Lyon », *Les monuments historiques de la France*, octobre-décembre 1964, n°4, p. 181-185.

²⁰²⁷ Antonella Versaci, *L'origine des secteurs sauvegardés : intentions et difficultés dans la mise en place des premières opérations*, Thèse d'Architecture, Université Paris-8, Saint-Denis, 2005, p. 517-569.

²⁰²⁸ Nathalie Mathian, « Quelques jalons pour une histoire du patrimoine urbain à Lyon », in P. Poirrier et L. Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, op. cit., p. 143-144.

²⁰²⁹ AML 1533 WP 178, P.V. du Secrétariat permanent de la CMC, 7 octobre 1981.

laissant quelques places de stationnement automobile²⁰³⁰. Cette attention pour les « vestiges archéologiques » s'inscrit dans un contexte de mise en valeur de ce patrimoine par l'inauguration du musée de la civilisation gallo-romaine sur les ruines des théâtres antiques de Fourvière en 1975²⁰³¹ (intégré dans la colline, avec une architecture respectueuse du site), ainsi que des conflits avec des promoteurs immobiliers lors d'opérations de constructions d'immeubles de logements sans fouilles archéologiques préalables, dès 1973²⁰³². Des opérations de « sauvetage archéologique » sont menées par l'Atelier municipal des Fouilles dirigé par Amable Audin et l'Association lyonnaise de Sauvetage des Sites Archéologiques Médiévaux qu'il a contribué à fonder en 1974²⁰³³. Cette association obtient par exemple de pouvoir fouiller et en partie préserver les vestiges de la nécropole Saint-Laurent de Choulans, située au début de la montée éponyme et menacée par les travaux d'aménagement d'une bretelle d'accès au tunnel de Fourvière à la fin des années 1970²⁰³⁴.

Ce sentiment d'urgence face à un patrimoine jugé menacé par les opérations immobilières explique peut-être que l'intérêt d'aménager les rues pour valoriser le patrimoine bâti ne soit pas immédiatement perçu par les aménageurs locaux, qui se concentrent davantage sur l'utilisation des espaces publics. Cela est perceptible lors de la table-ronde des associations du Vieux-Lyon sur le « réaménagement des rues et places » en 1975. La piétonnisation de la rue Saint-Jean est envisagée, mais le traitement du sol ne devrait faire l'objet que d'une « reprise » et de quelques implantations de mobilier urbain car « la qualité des monuments et la diversité des espaces (placettes, traboules²⁰³⁵) créent déjà un décor ». Sur les huit « points d'étude à développer », sept concernent les circulations (des riverains, des livreurs, des autobus, des véhicules de sécurité...), l'aménagement des rues n'étant représenté que par la pose de plans du quartier²⁰³⁶.

Cette prudence dans les aménagements projetés peut aussi être due aux contraintes budgétaires sur ces aménagements réalisés sous le mandat du maire Francisque Collomb, dans un contexte où les finances de la ville sont peu brillantes et où l'achèvement des projets urbains initiés sous l'ère Pradel est prioritaire. La piétonnisation de la rue Saint-Jean profite d'une opportunité avec l'utilisation d'un crédit de 2,4 MF destiné au départ à la place Saint-Jean. Cette marge de manœuvre permet d'envisager un remodelage profond du sol sous la houlette de l'architecte Marc Moulins, avec la suppression des trottoirs, la refonte du pavage avec un caniveau central ajouté, ainsi qu'un dallage en des points particuliers qui, selon son architecte, constitue « un guide muet [qui] sert à mettre en valeur une façade, à annoncer une traboule »²⁰³⁷. Ce réaménagement d'une rue en fonction du patrimoine à mettre en valeur reste exceptionnel, d'autant plus lorsqu'on la compare aux autres rues piétonnisées à Lyon dans les années 1970, pour lesquelles le patrimoine bâti n'est pas pris en compte. Ainsi, les aménagements des rues de la République et Victor-Hugo sont conçus pour donner une image de modernité, indépendamment d'un bâti qui ne fait l'objet d'aucun débat ni travaux. La patrimonialisation

²⁰³⁰ AML 1533 WP 178, Note de Monique Mordant, présidente du Comité de Quartier St Just-St Irénée-Fourvière au maire F. Collomb, 18 avril 1983.

²⁰³¹ C. Delfante et A. Dally-Martin, *Cent ans d'urbanisme à Lyon, op. cit.*, p. 68.

²⁰³² Voir Philippe Soulier, « Soixante ans d'organisation de l'archéologie en France : de la loi de 1941 à celle de 2001 », in P. Poirrier et L. Vadelorge (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine, op. cit.*, p. 429-450.

²⁰³³ AML 24 II 29, « L'ALSSAM invite les Lyonnais à visiter le chantier de Saint-Laurent de Choulans », Coupure de presse, juin 1976.

²⁰³⁴ AML 24 II 29, Lettre du président de l'ALSSAM M. Gilbert aux adhérents, 14 février 1977.

²⁰³⁵ Petits passages piétons à travers des cours d'immeuble, qui permettent de se rendre d'une rue à l'autre, typiques de Lyon. Les traboules sont surtout valorisées à partir des années 1990 pour le tourisme, par des conventions passées entre la municipalité et les habitants.

²⁰³⁶ Archives RVL/UCIL, Dossier « Rues piétonnes », Rapport du groupe de travail sur le réaménagement des rues et places du Vieux-Lyon, août 1975.

²⁰³⁷ AML1958 W 86, Interview de M. Marc Moulins, dans *Métropole* n°91, 1978, p. 29.

semble donc rester une affaire de valorisation monumentale, avec un aménagement des rues qui reste indépendant de cette tendance et déterminé par des enjeux économiques, circulatoires ou esthétiques.

Par ailleurs, la conflictualité sur les questions patrimoniales apparaît plus forte à partir des années 1980, avec une diversification des motifs de conflits : ils ne concernent plus seulement la confrontation entre patrimoine et grandes infrastructures de circulation, mais s'étendent aux éléments de mobilier urbain, suivant la tendance de la diffusion et de la modernisation de ces derniers.



Figure 89 : Protestations contre la signalisation dans le Vieux-Lyon, Bulletin de l'association RVL, juin 1986 (Archives RVL, dossier « Signalétique et stationnement »)

L'image ci-dessus (Figure 89), extraite du bulletin de l'association RVL, illustre deux tendances de ces conflits portant sur de petits aménagements. La première a pour enjeu des protestations contre la multiplication des panneaux de signalisation et l'encombrement du mobilier urbain dans l'espace public, renforcées par des arguments esthétiques (ici la perspective de la rue Saint-Jean). Plus neuve est la contestation de l'implantation de mobilier urbain « moderne » dans ce quartier ancien : ici, il s'agit d'une simple présentation d'un planimètre par l'entreprise Decaux, qui déclenche pourtant des protestations de la part de l'association RVL. Les questions d'esthétique semblent alors considérées pour elles-mêmes, pour des conflits sur des questions de patrimoine. L'évolution est visible par rapport aux conflits autour du mobilier urbain Decaux dans les années 1960-70, pour lesquels la question patrimoniale était instrumentalisée dans des affaires de concurrence entre publicitaires.

Cela s'inscrit dans un contexte de modification des règlements municipaux sur l'affichage publicitaire, avec des interdictions plus fermes dans les sites classés (comme la place Bellecour) ou le Secteur sauvegardé : dans ce dernier cas, le seul support publicitaire autorisé est l'abribus Decaux « en raison du service public qu'il rend », toute nouvelle implantation devant être autorisée par l'architecte des Bâtiments de France²⁰³⁸. Les revendications associatives portées par RVL semblent satisfaites, d'autant que les problématiques d'insertion de la signalisation dans le paysage urbain sont discutées au cours de tables-rondes dans les années 1980-1990²⁰³⁹. Cette attention des associations et des pouvoirs publics vis-à-vis de l'insertion du mobilier urbain ou de la publicité dans un paysage patrimonialisé semble cependant être une exception, qui ne s'observe pas dans les autres cas de rues, alors même que ces enjeux sont présents : des panneaux et enseignes publicitaires sont par exemple présents aux abords du pont de la Guillotière, de manière illégale car les quais du Rhône sont inscrits parmi les Sites et monuments naturels, mais cela ne semble faire l'objet d'aucune remise en question. Cela est probablement dû au contexte particulier de l'association RVL et des enjeux de valorisation touristique du Vieux-Lyon.

Enfin, à partir des années 1980-1990, un lien plus explicite est établi par les pouvoirs publics entre aménagement des rues et valorisation du patrimoine, accompagnant l'extension de la patrimonialisation à des bâtiments plus récents et une appréhension par zone²⁰⁴⁰. Cela se manifeste par la patrimonialisation du travail de l'architecte Tony Garnier dans la cité des États-Unis aux abords du boulevard éponyme, avec un « musée urbain » composé d'une trentaine de murs peints sur plusieurs immeubles dans le cadre d'une opération de réhabilitation décidée en 1988 par l'office HLM de la Courly. L'aménagement des rues accompagne cette opération, puisque les espaces publics autour de ces immeubles sont réaménagés, le boulevard étant seulement muni de quelques panneaux signalant cette initiative²⁰⁴¹. Cette approche par zone à patrimonialiser concerne également des quartiers plus divers comme les pentes de la Croix-Rousse, défini en Zone de Protection du Patrimoine architectural et urbain (ZPPAU) en 1993 dans le cadre d'une politique de réhabilitation d'immeubles vétustes²⁰⁴², mais aussi l'hypercentre avec le plan Presqu'île.

Dans ce dernier cas, l'aménagement des espaces publics est pensé par ses concepteurs (urbanistes et paysagistes) pour valoriser « un patrimoine urbain et architectural, rarement

²⁰³⁸ ADR 2922 W 13, P.V. de la Commission départementale des Sites, 26 janvier 1983.

²⁰³⁹ Voir par exemple Archives UCIL/RVL, Dossier « Signalétique et stationnement », table-ronde inter-associative sur la signalisation, 29 mai 1986.

²⁰⁴⁰ I. Backouche, *Aménager la ville*, op. cit., p. 337-344.

²⁰⁴¹ P. Beghain et M. Kneubühler, *La perte et la mémoire*, op. cit., p. 142-143.

²⁰⁴² Nina Michalski, *Le quartier des Pentes de la Croix-Rousse : un laboratoire inédit pour la politique de la ville (1989-1995)*, Mémoire de Master 2 d'Histoire Contemporaine, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2016.

présenté dans son unité, qui en fait sa richesse ». Cependant, ces initiatives sont inscrites par les responsables du plan Presqu'île dans le cadre d'un objectif plutôt vague d'« accroître les fonctions culturelles, touristiques, ludiques et de représentation », au sein duquel la rue de la République est toujours considérée pour son activité commerciale et son caractère de première rue piétonne lyonnaise, plus que pour son patrimoine bâti²⁰⁴³. Cela s'inscrit dans le cadre de politiques municipales destinées à valoriser le bâti remarquable de la ville pour sa mise en tourisme, à travers plusieurs plans comme le « Plan Couleur » pour habiller les façades des quais de Saône de couleurs ocre ou le « Plan Lumière » pour éclairer les monuments²⁰⁴⁴. Cette attention nouvelle portée aux dispositifs de mise en valeur du patrimoine par l'espace public fait écho à l'extension des espaces patrimonialisés, qui trouve un aboutissement avec le classement d'une zone de 500 ha au Patrimoine mondial de l'Humanité de l'UNESCO en 1998, qui comprend à la fois le Vieux-Lyon et la Presqu'île²⁰⁴⁵.

Le rôle de l'aménagement des rues dans la patrimonialisation apparaît donc comme une fausse évidence, dont il faut expliquer l'histoire et les choix politiques. Ces derniers ont été focalisés sur des monuments déjà bien identifiés et situés dans des quartiers centraux, les rues étant très peu associées à la mise en valeur du patrimoine avant les années 1970-1980. Par la suite, les préoccupations d'aménagements viaires en adéquation avec le patrimoine bâti deviennent de plus en plus importantes, que ce soit dans les quartiers anciens ou dans ceux qui le sont moins. Cela s'inscrit dans une aspiration nouvelle à faire de la rue un « cadre de vie » esthétique et harmonieux, pour correspondre à de nouveaux critères d'urbanité.

La rue, « élément de reconquête de l'espace urbain »²⁰⁴⁶ ?

De la circulation à la vie sociale en passant par l'identité de la ville, l'aménagement des rues semble de plus en plus mobilisé pour des objectifs contradictoires, dont une « reconquête de l'espace urbain » qui s'inscrit en confrontation avec l'espace pris par l'automobile. Cela prend un relief particulier à Lyon avec la politique d'espaces publics des années 1990 et la « méthode lyonnaise » associée²⁰⁴⁷. Cependant, le retour en grâce de la rue dans les débats sur l'aménagement urbain s'observe dès les années 1960, avec des échanges qui montrent une attention renouvelée pour des questions d'esthétique, d'environnement et d'identité urbaine, sans abandonner la gestion de la circulation et des conflits entre usages statiques et usages circulatoires. L'évolution du traitement de ces enjeux et des revendications montre une persistance des hésitations sur ce que doit être la rue, renforcée par des mutations politiques qui nous conduisent à remettre en question le caractère linéaire du « retour à la rue ».

À partir des années 1960, la remise en cause de l'approche techniciste de la rue passe par la valorisation de son caractère de « cadre de vie » du quotidien, qui englobe la dimension esthétique, les aspects sociaux et la multiplicité des usages sur un même espace. Cela conduit à des revendications d'aménagements apparemment déconnectées des questions circulatoires, comme les espaces verts ou les aires de jeux pour enfants. Cela s'observe du côté des comités de quartier à partir des années 1960-1970, tels que le CIL des États-Unis, qui réclame avec de plus en plus d'insistance des espaces verts et aménagements de places au cours des années 1960.

²⁰⁴³ Ville de Lyon, *Le plan du Centre Presqu'île de l'agglomération lyonnaise*, mars 1991, p.7.

²⁰⁴⁴ C. Polère, *De la Courly au Grand Lyon*, op. cit., p. 245-248.

²⁰⁴⁵ P. Beghain et M. Kneubühler, *La perte et la mémoire*, op. cit., p. 184.

²⁰⁴⁶ AML 72 II 4, Document préparatoire au Comité consultatif d'Urbanisme par P. Scherrer, 21 septembre 1981.

²⁰⁴⁷ J.-Y. Toussaint et M. Zimmerman, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, op. cit., p. 200.

Alors que ces revendications sont absentes de son assemblée générale du 16 novembre 1960²⁰⁴⁸, une rubrique « espaces verts » apparaît dans les demandes de création exprimées à la municipalité en 1963 sous la forme d'aménagement d'arbres et bancs sur la place centrale du quartier²⁰⁴⁹. Par la suite, en 1967, une grande place est accordée à ces aménagements dans le chapitre « voirie » du « Programme d'ensemble étudié par le CIL pour l'achèvement du quartier », décrits de la manière suivante : « Amélioration de la place du 8 mai trop sèche. Arbres, bancs, main courante sur boulevard pour protection des enfants »²⁰⁵⁰. La question des espaces verts est donc ici considérée par rapport à ses usages et non en termes d'esthétique, d'autant qu'elle est explicitement reliée à des aménagements de voirie destinés à assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables. Il en est de même pour le Groupe de Réflexion d'Ainay (quartier aisé de la Presqu'île situé au sud de la place Bellecour), créé en 1977, qui intègre parmi ses thématiques les « espaces verts » et les « espaces de jeux pour enfants », proposant des aménagements matériels qui restent cantonnés aux places publiques²⁰⁵¹.

À l'échelle locale, l'équilibre des usages des rues n'est pas remis en cause par ces demandes d'espaces verts, qui portent en majorité sur des espaces à l'écart des voies de circulation. Ces revendications apparaissent aussi chez l'association Les Droits du Piéton, qui comporte une commission « Espaces verts ». Cette commission, qui comprend aussi « les Amis du Parc de la Tête d'Or et des Monts d'Or », exprime surtout des demandes de nouvelles voies piétonnes au début des années 1980, revendication-phare de l'association. Elle déplore aussi l'arrachage d'arbres lors de la transformation en autoroute du boulevard Laurent-Bonnevay (devenant boulevard périphérique), tout en rappelant l'ancienneté de ses demandes pour « des arbres, des bancs et des bornes-fontaines » dans les rues²⁰⁵². Au-delà de ces demandes d'équipements qui apparaissent comme une constante des revendications micro-locales au cours de la période étudiée, l'activité de l'association sur les espaces verts semble accessoire et surtout concentrée sur des communes périphériques comme celles des Monts d'Or (ouest de Lyon), objets de mobilisations environnementales importantes depuis les années 1970²⁰⁵³. La rue reste donc un cadre fondamental d'inscription des revendications dans la ville ancienne, dimension qui se renforce avec la culture de l'espace public des années 1980-1990, suivant cette attention croissante portée aux usages non circulatoires.

L'espace public devient une norme d'aménagement à partir des années 1980, avec une lecture idéalisée de l'histoire urbaine qui remet la rue au centre de la vie urbaine par sa dimension multifonctionnelle²⁰⁵⁴. Cependant, cette remise en cause de l'aménagement des rues par des réseaux techniques et des services cloisonnés ne conduit pas à faire de la rue une entité urbaine autonome et n'empêche pas le maintien d'une culture de la voirie fondée sur la hiérarchie du réseau viaire et la circulation. Ainsi, mis à part des rues de prestige comme la rue de la République, qui font l'objet de demandes et réflexions spécifiques, les aménagements des autres rues de notre corpus sont encore déterminés par les questions de circulation à l'échelle du quartier ou par rapport à un grand axe. Les grandes voies de circulation que sont le pont de la Guillotière et la montée de Choulans ne connaissent aucun dispositif visant à réduire la place de l'automobile ou accroître celle des autres usages, même lorsque celle-ci sort du domaine des

²⁰⁴⁸ Archives du CIL des États-Unis (non classées), P. V. de l'assemblée générale du 16 novembre 1960.

²⁰⁴⁹ Archives du CIL des États-Unis (non classées), P.V. de l'assemblée générale du 20 mars 1963.

²⁰⁵⁰ Archives du CIL des États-Unis (non classées), Programme d'ensemble étudié par le CIL pour l'achèvement du quartier, juin 1967.

²⁰⁵¹ T. Loubes, *La voiture comme nuisance dans la ville fordiste*, op. cit., p. 222.

²⁰⁵² AML 1533 WP 206, Rapport d'activités de l'association Les Droits du Piéton à ses adhérents, 25 avril 1981.

²⁰⁵³ T. Joliveau, *Associations d'habitants et urbanisation*, op. cit., p. 127-128.

²⁰⁵⁴ A. Fleury, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines*, op. cit., p. 35-41.

routes nationales pour devenir route départementale en 1971²⁰⁵⁵. La rue Bugeaud reste également peu modifiée après l'élargissement de la chaussée au détriment des trottoirs opéré en 1967. Le changement le plus notable est initié par les commerçants de sa portion Ouest, entre le quai Sarraill et l'avenue de Saxe, qui demandent et obtiennent un changement de sens de circulation (désormais Ouest-Est) en 1972²⁰⁵⁶. Cela brise la cohérence de la rue, dont cette partie devient une simple voie complémentaire d'un grand axe de circulation, sans réaménagement autre que des panneaux de signalisation. De même, le boulevard des États-Unis ne connaît aucun aménagement pour favoriser la multifonctionnalité en dehors des places, entre les années 1970 et 1990²⁰⁵⁷.

La rue semble davantage considérée pour elle-même à partir du début des années 1980. En 1981, l'Agence d'Urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon met à l'ordre du jour de son comité consultatif le thème de « la rue ». Cela donne lieu à des discussions entre le nouveau directeur de l'agence Jean Frébault, Charles Delfante employé comme conseiller et le président de l'UCIL Paul Scherrer, sous l'œil de Régis Neyret qui en a conservé des archives. D'après les présentations et les notes prises par Régis Neyret, tous s'inscrivent en opposition à « la ségrégation ou la spécialisation », suivant les tendances urbanistiques du moment : le dossier comprend des articles de presse autour de la rue et des exemples d'opérations françaises ou étrangères²⁰⁵⁸, des intervenants mobilisent des travaux d'urbanistes, comme Paul Scherrer qui cite Henri Lefebvre ou Jane Jacobs pour leurs écrits défendant la « rue traditionnelle »²⁰⁵⁹. Plusieurs techniciens de l'Agence d'Urbanisme s'expriment aussi, dont Joëlle Diani, qui recommande d'« adapter chaque aménagement au type de rue concernée et de diversifier les types d'intervention pour les rues autres qu'exceptionnelles, qui restent des lieux quotidiens pour l'usager »²⁰⁶⁰. Force est de constater que seules les voies piétonnisées et les places ont bénéficié d'une attention particulière. Ce caractère limité de la rupture que constituerait l'attention aux espaces publics est aussi observé dans le cas parisien, qui montre que les axes destinés au trafic de transit sont les premiers à être réaménagés (suite aux plans de circulation des années 1970) et que l'aménagement d'espaces publics donnant plus de place aux piétons se fait uniquement là où il n'y a pas de gêne pour la circulation²⁰⁶¹.

Par ailleurs, « la rue » en tant que telle (et non « chaque rue ») devient un enjeu de mise en valeur de la ville et des stratégies politiques en matière d'aménagement et d'urbanisme. Cela s'observe en particulier sous le mandat de Michel Noir, qui mobilise le design urbain pour affirmer une identité lyonnaise par des signes harmonisés : comme on peut le voir ci-dessous (Figure 90), le nouveau mobilier urbain spécifique à Lyon est mis sur le même plan que les principaux monuments de la ville et des espaces représentatifs des communes de banlieue intégrées dans le Grand Lyon (Villeurbanne, Vénissieux). Dans le contexte d'une méthode saluée pour son caractère innovant dans plusieurs revues spécialisées françaises²⁰⁶², cette brochure a probablement autant un rôle de communication à l'échelle de l'agglomération qu'à une échelle plus large. Sur cette vue, qui devient un marqueur des plaquettes du Service Espaces publics, on peut remarquer l'absence de toute référence à des travaux engagés par les maires Collomb et Pradel, à l'exception de la Part-Dieu, dont la mention concorde avec la stratégie

²⁰⁵⁵ G. Reverdy, *Histoire des routes lyonnaises*, op. cit., p. 89.

²⁰⁵⁶ AML 1533 WP 167, Note au maire du chef de la 2^e Division 3^e Bureau (circulation), 25 septembre 1973.

²⁰⁵⁷ AML 1531 WP 2, Étude sur la place du 8 mai 1945 par l'Agence d'Urbanisme, 1991.

²⁰⁵⁸ AML 72 II 4, Dossier du Comité consultatif de l'Agence d'Urbanisme du 21 septembre 1981.

²⁰⁵⁹ *Ibid.*

²⁰⁶⁰ AML 72 II 4, « Rue, vestige révolu ou outil de reconquête », présentation de J. Diani, 16 août 1981.

²⁰⁶¹ A. Fleury, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines*, op. cit., p. 220-222.

²⁰⁶² C. Bélin, « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon », art cit, p. 51.

de Lyon reste cependant limitée aux espaces « de prestige » ou touristiques, les premiers semblant davantage sensibles aux modes urbanistiques : ainsi, sur l'illustration ci-dessous de 1994 (Figure 90), la rue de la République ne figure pas parmi les espaces publics remarquables de la ville, alors que son rôle d'« espace d'agglomération » a été souligné dans une étude sociologique en lien avec la politique d'espaces publics²⁰⁶⁵.

Cette question du rôle des rues dans une identité d'agglomération en construction dans les années 1970-1990 se traduit aussi dans des changements institutionnels qui marquent une véritable rupture dans la manière d'aménager et de gérer les rues. À Lyon, le passage à l'intercommunalité introduit une complexification dans l'administration de la voirie, rapidement vue comme préjudiciable à un aménagement efficace. Si le service de la voirie passe rapidement à la Courly, certaines divisions institutionnelles persistent, parce que l'éclairage urbain, la gestion de la circulation et les espaces verts restent de la compétence de la municipalité. Cela motive une réorganisation des services municipaux du début des années 1990 avec l'élection de Michel Noir, avec pour objectif une meilleure coordination des services. Des « Missions » sont créées pour coordonner les services de la Ville et de la Courly sur des priorités politiques comme les missions « Écologie » et « Presqu'île ». En ce qui concerne l'aménagement des rues, le principal changement réside dans la création du service « Espaces Publics » au sein de la Communauté urbaine en 1991. Il vise à coordonner les travaux des différents services qui s'occupent des rues, jouant un rôle de maître d'ouvrage sur toutes les opérations d'aménagement des rues et places²⁰⁶⁶. La municipalité, dirigée par la même équipe, se met au diapason avec une « délégation espaces publics de la ville de Lyon » qui rassemble les compétences des espaces verts et de l'éclairage. Elle collabore avec le Service Espaces publics du Grand Lyon pour définir la stratégie d'espaces publics et assurer la maîtrise d'ouvrage sur des projets lyonnais comme le réaménagement des places ou de la rue de la République²⁰⁶⁷. Cela s'inscrit dans un contexte où la plurifonctionnalité redevient la base de la réflexion sur la voirie, avec l'échec de la « conquête de la ville » par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, renforcé par les lois de décentralisation et la LOTI (Loi sur l'Organisation des Transports intérieurs) de 1982. Cette loi, qui prescrit l'élaboration de Plans de Déplacements urbains, contribue à faire évoluer les stratégies de gestion de la voirie vers le partage entre usages, avec des mobilités pensées en termes de déplacements à coordonner plutôt que de flux à écouler²⁰⁶⁸. Cette mutation s'opère également par le constat, dressé par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées à l'échelle nationale, de l'inadaptation de la méthode coût/avantages sur les voies en milieu urbain, qui rend impossible la quantification des répercussions des travaux de voirie sur le milieu environnant et la prise en compte des autres usages²⁰⁶⁹.

En revanche, cette révolution institutionnelle connaît des limites dans la gestion des rues, clairement séparée de la conception des aménagements, entérinant l'éclatement des domaines de compétence des services de voirie. La Courly avait ainsi créé en 1986 un service « Cadre de rue » pour gérer les usages des espaces publics intercommunaux, dont l'utilité est remise en cause à l'arrivée de Michel Noir par sa coexistence avec le service municipal « Cadre de vie » : un audit réalisé en 1991 « a mis en évidence que la division « Cadre de rue » de la Courly consacrait à la ville de Lyon l'essentiel de son activité », et inversement pour la division

²⁰⁶⁵ C. Foret, *En passant par le centre...*, op. cit.

²⁰⁶⁶ C. Foret, *La création d'un service « Espace Public » au sein de la Communauté urbaine de Lyon (1990) : une initiative pionnière en France*, op. cit.

²⁰⁶⁷ AML 1718 W 27, Brochure « Le vocabulaire des espaces publics : les références du Grand Lyon », Communauté urbaine de Lyon – Direction du Développement Urbain, 1994, p.34-35.

²⁰⁶⁸ B. Faivre d'Arcier, *La Voirie urbaine*, op. cit., p. 77.

²⁰⁶⁹ *Ibid.*, p. 104-105.

municipale « Signalisation et gestion du trafic »²⁰⁷⁰. Un double transfert de services est donc opéré, avec le passage du « Cadre de rue » à la Ville de Lyon dès 1992 pour former une division du « Cadre de vie »²⁰⁷¹, en parallèle du transfert à l'intercommunalité de la division « Signalisation ». Ces transferts consacrent une évolution de longue durée dans l'échelle des problèmes de circulation, désormais métropolitaine plus que communale, alors que la question des espaces publics apparaît centrée sur la commune de Lyon.

Cette hésitation sur l'échelle de la gestion quotidienne des espaces publics montre l'attention nouvelle accordée aux usages des rues et places de centres-villes, qui constituent finalement l'essentiel des espaces publics réalisés. Dans l'audit sur la réorganisation des services, les principaux domaines évoqués pour le service « Cadre de vie » concernent « la gestion de l'occupation du domaine public », les opérations immobilières ou encore les « autorisations relatives à l'occupation des sols et permis de construire »²⁰⁷². Cet inventaire montre l'importance des problématiques économiques d'occupation du domaine public (droits de voirie pour terrasses de cafés, étalages, enseignes, ...), dont la préoccupation par les pouvoirs publics semble renouvelée. Ce service s'enrichit également avec l'intégration des services « Environnement » de la Division Aménagement urbain de la Courly (principalement chargé de la propreté des rues), « Coordination Voie Publique » de la Police Municipale, ainsi que du dispositif « SOS Environnement » permettant aux usagers de signaler toute anomalie sur la voirie. On assiste donc à une réattribution à la municipalité des compétences techniques de la gestion des rues au quotidien, alors que les services intercommunaux se chargent de la conception des dispositifs et des animations. Cette division nouvelle contraste avec l'idéal affirmé d'une gestion unique des espaces publics, de leur conception à leurs usages.

De même, le caractère linéaire de cette « reconquête de l'urbain » par la rue est battu en brèche par l'analyse des évolutions des aménagements, qui montrent le poids important des usages dans les politiques publiques. Cela s'observe dans les rues piétonnes, qui n'échappent pas à des remises en cause de leurs dispositifs et des usages pour lesquels elles ont été conçues. La situation reste variable selon les rues, en fonction des problématiques de circulation et, surtout, des problématiques économiques. Même la rue de la République, dont la piétonnisation est mise en avant comme une réussite, connaît un moment de doute lors du premier bilan en 1983. Le premier adjoint André Soulier n'hésite pas à poser la question lors du Conseil municipal du 20 juin 1983, face à son « état de malpropreté inadmissible » : « le sol n'est pas adapté, le mobilier urbain non plus ... Il n'est pas du niveau d'une ville comme Lyon de présenter ce visage ! »²⁰⁷³. Face à l'opposition des commerçants, qui ne veulent pas remettre en cause le « concept de rue piétons », la municipalité décide de mettre en œuvre une campagne d'information sur la propreté et de mener des opérations policières régulières contre la « mauvaise fréquentation » et le « stationnement anarchique »²⁰⁷⁴. Par la suite, la rue de la République est l'une des premières à voir son revêtement et son mobilier urbain entièrement remodelés dans le cadre du Plan Presqu'île entre 1993 et 1995, son problème d'« obsolescence » ayant été reconnu par tous, y compris les usagers interrogés²⁰⁷⁵. Par contre, la rue Montebello est rouverte à la circulation automobile après un réaménagement qui rétablit la frontière entre chaussée et trottoirs au cours années 1990, dans un contexte de déclin des commerces de cette rue. Les travaux de la ligne D du métro ont imposé l'enlèvement des jardinières pour dévier la circulation du cours Gambetta parallèle alors en travaux. Une fois

²⁰⁷⁰ AML 1544 WP 20, Rapport au Conseil municipal de Lyon par M. Noir, 4 décembre 1991.

²⁰⁷¹ AML 1531 WP 2, Rapport du Secrétariat général de la ville de Lyon sur le « projet d'organisation d'une structure de gestion des espaces publics à Lyon », novembre 1991.

²⁰⁷² *Ibid.*

²⁰⁷³ AML 1958 W 93, P.V. du Conseil municipal du 20 juin 1983.

²⁰⁷⁴ AML 72 II 4, Réunion du Groupe de travail « Zones piétons », 20 décembre 1983.

²⁰⁷⁵ C. Foret, *En passant par le centre...*, op. cit., p. 6-7.

terminés, la CMC se pose la question de « nouveaux aménagements paysagers »²⁰⁷⁶, mais l'absence de participation des commerçants semble avoir entraîné un statu quo pour la présence automobile, sans mobilisation particulière dans cette petite rue périphérique. Ces disparités dans le traitement des rues montrent que le changement d'une culture de la voirie vers une culture des espaces publics, vanté dans les discours officiels, reste à relativiser dans la mesure où il dépend encore de l'impact des circulations sur le contexte local de chaque rue.

Des années 1960 aux années 1990, l'aménagement des rues se charge de nouveaux enjeux symboliques, souvent contradictoires, qui montrent son importance renouvelée pour les pouvoirs publics et les populations. À la fois symbole d'un aménagement du « cadre de vie » qui vise à replacer les piétons au centre de l'attention et vitrine d'une métropole européenne en construction, la politique lyonnaise d'aménagement des rues tend à se confondre avec celle des espaces publics. Cependant, au-delà des discours municipaux et intercommunaux, la réalité de l'aménagement des rues reste faite de choix politiques et de mobilisations de plus en plus focalisées sur l'affirmation d'une identité locale par le paysage urbain, à l'échelle de la rue pour les territoires les plus centraux et touristiques.

²⁰⁷⁶ AML 1533 WP 198, P.V. du Secrétariat permanent de la CMC, 5 septembre 1985.

Conclusion du chapitre

Les politiques d'aménagement des espaces publics semblent constituer un tournant dans l'urbanisme à partir des années 1970, tant par les formes urbaines que par les pratiques d'aménagement. L'étude des archives des rues permet de montrer que cette césure chronologique est moins visible sur le terrain que dans les discours : les traces de « l'urbanisme automobile » persistent largement et la logique automobile coexiste avec l'aménagement d'espaces desquels elle est exclue. Ces derniers, s'inscrivant dans un contexte de revendications environnementalistes qui consistent en partie à dénoncer la place de l'automobile en ville, ne remettent pas en cause les fondements fonctionnalistes de l'organisation du réseau de rue. Ces deux tendances d'aménagement coexistent et renforcent la spécialisation des rues.

Cela apparaît nettement dans les rues étudiées, puisque seules celles qui sont déjà des voies peu propices à la circulation automobile et caractérisées par une intense activité commerciale font l'objet de réaménagements importants tels qu'une piétonnisation puis l'aménagement d'espaces publics destinés à favoriser d'autres usages que la circulation. Les rues commerçantes du centre de la ville héritée en sont les principales bénéficiaires, alors que les modèles de « rues résidentielles » et autres dispositifs de coexistence des usages peinent à s'imposer, faute de mobilisation de riverains. Les autres rues observées ne voient pas leurs pratiques d'aménagement fondamentalement bouleversées, dans la mesure où leurs travaux de modernisation sont rares et toujours déterminés par la circulation automobile, même si la sécurité et le stationnement tendent à remplacer la vitesse comme paradigme dominant. La prudence reste de mise vis-à-vis des aménagements pour l'automobile, dans la mesure où les projets d'autoroutes urbaines font l'objet d'un large rejet de la part des populations, motivant des efforts plus soutenus d'intégration de ces infrastructures dans leur environnement à partir du milieu des années 1970.

Dans un contexte où le poids de l'État s'affaiblit dans la planification et le financement des projets d'infrastructure, la question de l'adaptation de l'aménagement de la voirie aux spécificités locales se pose avec acuité. Cela s'inscrit dans des enjeux de mise en valeur de certaines rues centrales dans les années 1960-1970, pour contrecarrer la concurrence commerciale de territoires périphériques ou d'autres agglomérations : les aménagements des rues sont alors conçus pour être coordonnés avec des animations urbaines qui s'appuient sur les commerçants voire, dans des cas particuliers, avec des initiatives de patrimonialisation. À Lyon, cela s'opère en parallèle du développement de la Communauté urbaine, avec des enjeux d'harmonisation des politiques dès les années 1970. Ce double impératif d'harmonisation et de distinction conduit les pouvoirs publics à porter un intérêt nouveau à des petits aménagements comme le mobilier urbain et la signalisation, qui sont désormais considérés comme des éléments à part entière du paysage de la rue.

Cet intérêt renouvelé pour des usages autres que la circulation s'opère progressivement à partir des années 1960 mais l'aménagement des rues reste une affaire de techniciens jusqu'aux années 1990. Cette période voit évoluer les organigrammes des services de voirie locaux (municipaux et intercommunaux) avec une volonté de casser les logiques sectorielles et de mieux coordonner les divers aménageurs. Cependant, cela se limite aux grands projets d'aménagement en ne touchant que marginalement les travaux de modernisation courants, confirmant la différenciation appliquée entre des rues d'intense activité (de circulation, commerciale, touristique) et des rues considérées comme plus ordinaires.

Conclusion de la partie 3

La période 1950-1990 est donc marquée par une forme d'aboutissement de la logique de spécialisation des espaces urbains en fonction des usages, par des aménagements matériels destinés à favoriser ces cloisonnements. L'espace viaire devient de plus en plus précisément marqué au sol et objet de grands projets d'infrastructures aériennes et souterraines pour séparer verticalement les différentes circulations. Cependant, ces pratiques sont loin d'être généralisées, ce qui rend d'autant plus intéressante l'analyse des lieux et usages choisis. Celle-ci conduit à nuancer les discours sur la rue comme espace d'intégration, en montrant la persistance d'une sélection des usages par les aménageurs : ainsi, si les piétons obtiennent des rues réservées et une considération croissante auprès des pouvoirs publics, les cyclistes restent les parents pauvres des aménagements des rues, faute de pouvoir transcender les héritages de la logique binaire chaussée/trottoirs. De même, les voies et carrefours centraux restent privilégiés pour ces nouveaux dispositifs, pour des raisons d'affichage politique autant que de persistance de grilles de lecture de l'espace fondées sur la circulation automobile chez les aménageurs. L'histoire de ces aménagements s'avère être celle d'un enchevêtrement de dispositifs et de pratiques, dont les inflexions chronologiques résultent de mobilisations de divers collectifs plus que de virages politiques nets. Ainsi, la transition vers des politiques multimodales s'opère largement par les mobilisations en faveur du métro, de même que les opérations de piétonnisation poussées par les commerçants ou les aménagements pour le stationnement qui répondent à des conflits de plus en plus intenses. À Lyon, le point de bascule peut être situé dans la deuxième moitié des années 1960, qui constitue à la fois une période d'apogée de l'urbanisme automobile et de prise en compte dans l'action publique des débats intenses sur les usages à favoriser dans la rue.

Des années 1950 à la fin des années 1960, la logique d'un aménagement des rues modelé pour l'automobile est concrétisée dans l'espace public, avec des chaussées élargies au détriment des trottoirs, des dispositifs de régulation de la circulation de plus en plus visibles, ou encore des espaces de stationnement accrus. Cela traduit la volonté des aménageurs d'optimiser l'espace pour y faire circuler un maximum de véhicules, avec un consensus apparent sur l'utilisation d'indicateurs statistiques et les infrastructures projetées. Cependant, les conflits entre administrations autour des derniers rails de tramway, des projets avortés de passages souterrains ou de voies rapides urbaines montrent que ce consensus reste assez artificiel. Il apparaît davantage porté par l'importance des subventions étatiques aux travaux routiers que par des ingénieurs des SOPC et SMV qui semblent dialoguer de moins en moins. D'autre part, la prise en charge de nouveaux enjeux d'action publique comme la lutte contre les nuisances des transports ou la multimodalité contribue à ouvrir les perspectives vers des points de vue plus divers que ceux des ingénieurs des services de voirie, avec le recours croissant à des bureaux d'études extérieurs et la montée en puissance de l'Atelier d'urbanisme de Lyon.

Cette ouverture des perspectives remet la rue au centre des jeux de pouvoirs en matière d'aménagement urbain. Elle fait l'objet de mobilisations qui la considèrent comme un enjeu en soi, par la défense du cadre de vie qu'elle constitue ou comme solution aux problèmes de circulation et de nuisances des transports. Certaines d'entre elles s'appuient sur quelques rues des quartiers centraux et historiques en mobilisant leur puissance symbolique voire en l'utilisant comme terrain d'expression, pour des actions qui impressionnent les pouvoirs publics. Ces derniers apparaissent alors peu réactifs en termes de nouveaux aménagements, ce qui traduit une difficulté d'investir les domaines d'aménagement que constituent le mobilier urbain, les

aménagements piétonniers ou la valorisation des rues de quartiers historiques. Pour ces domaines, les pouvoirs publics ont de plus en plus recours à des expertises extérieures, qui contribuent à la marginalisation des services de voirie. L'urbanisme est alors en tension entre un mouvement de planification marqué par une vision transversale des projets d'aménagement sous l'influence de l'Atelier d'urbanisme, et un éclatement des aménagements concrets entre les différents services publics (de voirie, d'éclairage, des cultures) et des entreprises privées comme JCDecaux qui s'affirment dans l'implantation de mobilier urbain. Cette multiplicité des aménageurs fait écho à la multifonctionnalité de plus en plus revendiquée de la rue, en opposition à la domination automobile.

Les années 1960 à 1990 marquent ainsi des mutations fondamentales dans la culture de la voirie, qui devient celle des espaces publics, tant chez les élus que chez les aménageurs. La fausse évidence d'un « retour à la rue » est mobilisée dans les discours politiques pour des questionnements nouveaux sur la multifonctionnalité de la rue, avec une vision fantasmée de l'histoire des rues, car les réflexions et les dispositifs mis en place signent l'entrée dans une nouvelle ère de la voirie. La place de l'automobile est ainsi remise en cause, avec l'encouragement de collectifs d'usagers d'autres modes de transport ou de défenseurs de l'environnement. Cette confrontation s'observe à l'échelle de la rue et porte ses fruits, comme le montrent les renoncements aux projets d'autoroutes urbaines ou aux plans de circulation par quartiers. Pourtant, la logique de séparation des fonctions reste dominante, illustrée par le succès des rues piétonnes (dont le principe repose sur l'exclusion de l'automobile) ou l'échec des « rues résidentielles » et autres initiatives de partage d'usages sans séparation avant les années 1990. Il en est de même dans la politique d'aménagement des espaces publics des années 1990, dont les opérations les plus importantes consistent à « rendre » des places publiques aux piétons en aménageant des parkings souterrains pour automobiles. Cette politique marque en revanche un aboutissement dans la vision d'ensemble que les pouvoirs publics ont désormais des aménagements de voirie, qui incluent les revêtements, la signalisation et le mobilier urbain dans leurs réflexions et dans tous les projets d'aménagement viaires.

Pour la Communauté urbaine de Lyon, l'harmonisation du mobilier urbain est utilisée comme instrument d'unification du territoire et de lien entre centre et périphéries. Cela illustre la pluralité des rôles attribués à la rue, dès lors qu'elle est considérée comme un espace public et plus simplement comme un espace de circulation. Les enjeux de distinction de certaines rues par rapport aux autres sont donc exacerbés, en particulier pour les grandes artères commerciales ou les rues de quartiers historiques, et se traduisent dans des dispositifs particuliers. Ce paradoxe entre volonté d'harmonisation et de distinction se retrouve aussi bien chez les aménageurs que chez les collectifs de riverains ou de commerçants mobilisés, illustrant une complexité nouvelle de l'aménagement des rues par la multiplicité des attentes à combler par des dispositifs matériels. L'analyse du déploiement des marqueurs de l'espace public que constituent les jardinières, bancs ou bornes de protection des trottoirs montre à la fois une attention toujours sélective en fonction des rues et des usages politiquement ciblés et la persistance de la circulation comme clé de lecture de la rue et cadre de son aménagement. Les rues objets d'aménagements exceptionnels restent rares et limitées à des enjeux commerciaux particuliers (hypercentre, quartier historique), la plupart des autres restant déterminées par des enjeux de gestion de la circulation qui reposent encore largement sur l'automobile. La vision techniciste de la rue coexiste donc avec une vision plus sociologique centrée sur les usages et usagers, malgré les recompositions institutionnelles qui visent à transcender les divisions techniques des aménageurs. L'espace public est donc plus que jamais un espace politique, avec une superposition d'aménagements correspondant aux traces des différents paradigmes d'aménagement, qui s'enchevêtrent plus qu'ils ne se succèdent.

Conclusion générale

« Les rues sont les rides de la ville », selon l'expression de l'architecte urbaniste Gérard Sainsaulieu, qui fait aussi référence aux racines du mot latin *rua*, pouvant signifier « sillon » ou « tracé »²⁰⁷⁷. L'étude des évolutions de leur morphologie est effectivement révélatrice des changements urbains : de même que la forme des rues permet de dater la période de construction d'un quartier sur un plan, leurs infrastructures ordinaires sont des témoins de leurs époques. Les chaussées, trottoirs, bancs, abribus et autres panneaux de signalisation correspondent à un enchevêtrement d'orientations politiques et de techniques d'aménagement, de conflits d'usages et de compromis, qui laissent des traces dans l'espace et le temps. Telle est la spécificité de la rue ordinaire de la ville ancienne du XX^e siècle, qui a ses temporalités propres : mis à part pour quelques cas de voies nouvelles, l'heure n'est plus à la table rase, mais à des travaux de réaménagement qui s'ajoutent aux dispositifs existants ou en remplacent certains sans bouleverser l'équilibre des usages.

Cette histoire des rues est loin d'être celle d'un immobilisme des aménagements et des pratiques : entre la fin du XIX^e et la fin du XX^e siècles, la rue est à la fois un espace du mouvement, par la présence croissante des moyens de transport modernes de masse, et un espace en mouvement par les divers travaux de « modernisation de la voirie ». L'aménagement des rues tient de plus en plus compte des questions de circulation mais s'y adapte de manière sélective et avec des décalages par rapport à l'évolution des mobilités. Ces derniers sont le plus souvent dus à des conflits d'usages, pour lesquels les infrastructures de voirie constituent des points de cristallisation, quelle que soit leur importance matérielle, financière ou symbolique.

La rue, espace partagé : un sens variable en fonction des modes

L'arrivée des modes de transport modernes dans les rues des années 1880 n'en remet pas en cause l'équilibre des usages ni les habitudes dans les politiques et pratiques d'aménagement. Les premiers réseaux de tramways font l'objet d'attentions particulières de la part des compagnies et des pouvoirs publics pour s'intégrer facilement à des rues soigneusement choisies, alors que les attentes des promoteurs des transports automobiles s'accordent avec celles des hygiénistes sur l'idéal de rues larges et pourvues d'un égout, de chaussées plates et de trottoirs bien séparés. Cette étude remet en cause l'idée d'une rupture nette dans la construction sociale de la rue comme un espace majoritairement dédié à la circulation. L'approche comparative de cas de rues a permis de mettre en avant des temporalités différentes dans leur aménagement : si certaines rues importantes à l'échelle de leur quartier ou de la ville sont aménagées comme des voies pour accueillir des flux importants dès leur création dans les années 1830-1850, d'autres rues plus périphériques et moins propices à la circulation voient leurs travaux de pavage ou de reprofilage de chaussées décalés jusqu'aux années 1920. Les transports modernes s'insèrent ainsi dans des rues dont l'équipement viaire est déjà en cours et dans des territoires déjà disputés car multifonctionnels : à leurs débuts, les tramways,

²⁰⁷⁷ Gérard Sainsaulieu, *Les trottoirs de la liberté : les rues, espace de la République*, Paris, L'Harmattan, 2012, p. 43.

automobiles et bicyclettes ne modifient pas les traditionnels conflits au sujet des étalages ou des terrasses de café dans les artères commerciales, ou encore l'encombrement du mobilier urbain dénoncé sur les trottoirs étroits. Cette intégration à des rues déjà « modernisées » permet aussi de mettre en avant l'importance des politiques d'équipement des rues menées à Lyon dès les années 1880, largement occultées par une municipalité Herriot soucieuse de se donner une image de modernité en exagérant les ruptures avec ses prédécesseurs.

En revanche, le rôle moteur des transports dans l'aménagement des rues s'affirme dès les années 1920, lorsque la « congestion » est désignée comme un problème public prioritaire. Cela entraîne un processus de sélection des usages jugés légitimes dans l'espace de la rue, à travers le paradigme de la fluidité de la circulation, qui devient aussi celui de la vitesse. C'est l'accroissement de cette dernière, avec l'électrification des tramways et le développement des modes automobiles, qui conduit des collectifs divers à dénoncer des nuisances des transports. Celles-ci sont aussi variées que des bruits, vibrations, fumées, ainsi qu'une insécurité due aux différentiels de vitesse et d'encombrement croissants entre les modes motorisés et les usagers non motorisés de la rue. Les dispositifs matériels pour aménager la voirie selon cet enjeu sont au cœur de débats politiques, qui aboutissent à repousser les usages statiques aux marges de la rue voire à accélérer leur déclin (pour les marchands ambulants par exemple), ainsi qu'à favoriser certains modes par rapport à d'autres. Du point de vue de la rue, cette dynamique de sélection des usages, qui se conclut par une victoire de l'automobile, tient davantage d'une évolution darwinienne que d'une véritable « bataille » entre modes²⁰⁷⁸, tant les combattants sont invisibles pour certains d'entre eux. Il en est ainsi des piétons et des cyclistes qui, faute de collectifs pour en porter la voix au sein des institutions publiques de discussion, ne peuvent pas imposer leur mode de transport comme ayant besoin d'infrastructures spécifiques dans la rue. Dès lors, la sélection s'opère par les transformations de la rue, constituées de dispositifs à implanter pour améliorer la circulation, considérée par les aménageurs au sens de plus en plus exclusif de circulation automobile. Cette progressive « conversion à l'automobile » des ingénieurs et des décideurs politiques²⁰⁷⁹ est appuyée par le développement d'outils d'aide à la décision centrés sur la congestion automobile (comptages de flux et temps de parcours) et la généralisation de dispositifs nouveaux venus de la sphère technique routière. Ce dernier point est favorisé par le rôle croissant de l'État dans l'aménagement des voies, y compris urbaines, à partir des années 1930 et jusqu'aux années 1970. Le monopole des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées sur l'aménagement des routes, situé dans les années 1940 avec les politiques vichystes²⁰⁸⁰, semble donc devoir être réinterrogé par ses traductions locales. Par les investissements importants dans les routes nationales puis départementales et les changements de méthodes et pratiques impulsés par les services des Ponts-et-Chaussées, l'État tend à favoriser la rue comme espace de circulation au détriment de l'espace social, et les élargissements de chaussées à la place des petits aménagements. La rencontre de l'État modernisateur face à une municipalité qui s'affirme tout autant comme modernisatrice conduit à des aménagements viaires de grande ampleur qui tendent à renforcer le caractère de voie de circulation de bon nombre de rues, souvent au détriment de leur multifonctionnalité, qui disparaît des esprits des techniciens plus que des usages.

Cela conduit à un troisième âge de la voirie qui donne une première impression de rajeunissement, avec une contestation de plus en plus forte de la place de l'automobile qui viserait à l'exclure de la rue pour revenir à un état antérieur plus clément envers ses autres

²⁰⁷⁸ A. Passalacqua, *La bataille de la route*, op. cit.

²⁰⁷⁹ P.D. Norton, *Fighting traffic*, op. cit., p. 5.

²⁰⁸⁰ J.-C. Thœnig, *L'ère des technocrates*, op. cit., p. 79 et suiv.

usagers. Cette vision fantasmée d'une rue ancienne impossible à reconstituer est surtout mobilisée pour soutenir l'affirmation du piéton dans la ville, portée par des collectifs de piétons et d'habitants, face à des techniciens encore focalisés sur une culture routière de la voirie. Du point de vue des dispositifs matériels aménagés entre les années 1950 et 1990, c'est le moment d'une diversification considérable : les dispositifs modelés pour la circulation automobile que sont les barrières pour piétons, les trémies ou les carrefours à plusieurs niveaux voisinent dès les années 1960 avec les premiers couloirs réservés pour les transports en commun, un mobilier urbain destiné au repos des passants et, au cours de la décennie suivante, les premières rues piétonnisées. Ce partage plus divers de la rue est imposé par des mobilisations locales, qui appréhendent la rue multifonctionnelle comme enjeu et comme terrain d'action, avec des propositions marquantes qui conduisent à des revirements des pouvoirs publics. Pour l'étude de l'urbanisme de Lyon, cela conduit à remettre en avant le rôle de ces collectifs dans l'initiative de politiques rapidement réappropriées par la municipalité, telles que la piétonnisation ou la construction du métro, attribuées à Louis Pradel, y compris par le maire lui-même pour sa communication²⁰⁸¹.

L'examen de ces mobilisations à la lumière des enjeux propres aux rues concernées a également permis de montrer le caractère ambigu de ce retour à une rue plurielle, porté par ses usagers : de la piétonnisation au rejet des projets d'autoroutes urbaines, la plupart de ces acteurs mobilisés conçoivent les aménagements de la rue dans le même cadre de pensée que les techniciens de la voirie, c'est-à-dire comme un espace à partager en séparant ses usages par des infrastructures. L'échelle micro-locale permet aussi de mettre en évidence des phénomènes plus ténus de sélection des usages qui sont davantage déterminés par des choix politiques de populations désirées ou non, en lien avec les mobilités : l'exclusion souhaitée des jeunes de banlieue dans les artères commerçantes du centre-ville ou la valorisation touristique passe aussi par des aménagements, particulièrement dans les années 1970 à 1990. Cela montre que la rue ne peut pas être étudiée à la seule échelle locale, puisqu'elle participe au croisement des échelles qui caractérise le processus de métropolisation à l'œuvre depuis les années 1970. Chaque rue tend donc à avoir ses propres logiques de partage (ou d'absence de partage) entre ses divers usages, dont dépendent étroitement l'aménagement de dispositifs matériels pour les adapter aux nécessités politiquement construites du moment.

Le partage de la rue est donc une notion moins évidente qu'il n'y paraît : si la fin du XX^e siècle a imposé l'idée d'un espace public ouvert « à tous »²⁰⁸², une sélection politique des usages jugés légitimes reste à l'œuvre, occasionnant des conflits de plus en plus importants au cours de la période étudiée.

La conflictualité émergente d'une question faussement technique

En un siècle, la rue a progressivement débordé de la sphère technique, constituant un territoire approprié par divers collectifs d'habitants ou d'usagers des transports avec des répertoires d'action variés, au point que son aménagement devient objet de discussions publiques. Entre les années 1880 et les années 1930 s'opère une transition d'un territoire aux aménagements demandés vers des aménagements contestés, selon la typologie de Philippe

²⁰⁸¹ L. Pradel et R. Moreau, *Mon Lyon superbe*, op. cit., p. 26-33.

²⁰⁸² F. Ascher et M. Apel-Muller (eds.), *La rue est à nous... tous !*, op. cit.

Subra sur les conflits d'aménagement²⁰⁸³. Au-delà des « effets de loupe » des mobilisations contestataires fortes, l'action collective non contestataire et pacifique apparaît tout aussi révélatrice des configurations sociales et des demandes non prises en compte concernant l'aménagement urbain, voie que les historiens commencent à explorer²⁰⁸⁴. Les revendications d'équipements pour la rue comme les chaussées pavées ou les trottoirs asphaltés, révélatrices d'un certain consensus et d'une confiance envers les techniciens pour améliorer les rues, cèdent la place à des réclamations sur les infrastructures du côté des riverains, en parallèle de l'émergence d'une concurrence accrue entre les modes de transport. Cette dernière se manifeste par des revendications croissantes de la part des aménageurs et promoteurs des tramways et des modes automobiles. Cette conflictualité latente et parfois ouverte, notamment sur les questions de stationnement, prend au dépourvu les pouvoirs publics. Ces derniers tentent de la contrer par la création d'institutions de débats censées rassembler les acteurs intéressés par les problématiques de circulation dès les années 1910, ainsi que l'affirmation d'un aménagement présenté comme rationnel de la voirie pour réaffirmer le primat des techniciens.

Ces fausses évidences techniques, reflets de la suprématie des ingénieurs des services de voirie, sont de plus en plus battues en brèche par des mobilisations diverses, incluant des acteurs pas toujours au fait des pratiques d'aménagement urbain ou des techniques de gestion de la circulation. Cela s'observe dès les années 1930 à travers des domaines pour lesquels les services de voirie ne sont pas experts, comme le stationnement ou la valorisation du patrimoine. Les conflits observables durant cette période diffèrent des tensions entre services ou des réclamations sur l'état d'une rue qui émaillaient la correspondance des services de voirie dans les périodes précédentes. Les conflits des années 1930 sont portés sur la place publique, avec des répertoires d'action qui empruntent à l'action syndicale dans la sphère productive. La distribution de tracts ou la mise en œuvre de campagnes de presse, ou encore les recours judiciaires contre les pouvoirs publics, sont des moyens qui sont pointés pour les mobilisations environnementales des années 1960-1970²⁰⁸⁵, mais sont en fait employés bien plus tôt. À l'échelle de Lyon, ces conflits d'aménagement permettent de relativiser l'idée d'un consensus autour d'Édouard Herriot, qui serait dû à son sens du compromis politique²⁰⁸⁶ : la faiblesse de l'opposition au Conseil municipal ne reflète pas l'expression des attentes des usagers des rues.

L'étude de ces conflits permet surtout d'infirmer l'idée d'un consensus sur des aménagements de voirie qui constitueraient simplement des réponses objectives à des problèmes techniques posés. Les évolutions observées selon l'époque et les territoires concernés, dans les problèmes pointés, les dispositifs préconisés et la nature des arguments employés par les aménageurs pour justifier leurs politiques, ont permis de le montrer. L'adoption de ces dispositifs apparaît comme le résultat d'une représentation, de même que les problèmes de circulation auxquels ils sont censés répondre. L'ouverture du débat politique sur l'aménagement des rues comme espaces de circulation à des personnes et représentants de collectifs extérieurs à la sphère technique à partir des années 1910 constitue un prélude à des remises en cause de plus en plus nombreuses de ces consensus construits. En revanche, les usages non circulatoires ne font pas l'objet de ces initiatives de concertation avant l'heure, telles

²⁰⁸³ P. Subra, *La géopolitique locale*, op. cit., p. 39-40.

²⁰⁸⁴ Christian Topalov, « Mobilisations sociales et espace urbain : une expérimentation historique », in I. Backouche et al., *La ville est à nous !*, op. cit., p. 346.

²⁰⁸⁵ Sylvie Ollitrault et Bruno Villalba, « Sous les pavés, la Terre. Mobilisations environnementales en France (1960-2011), entre contestations et expertises », in D. Tartakowsky et M. Pigenet (eds.), *Histoire des mouvements sociaux en France*, op. cit., p. 716-723.

²⁰⁸⁶ Bruno Benoit, « Enquête sur l'herriotisme », in B. Benoit et M. Bernard (eds.), *Le maire et la ville dans la France contemporaine*, op. cit., p. 21-31.

la mise en valeur du patrimoine ou les questions de saillie sur la voie publique (par les étalages ou les terrasses de cafés), qui restent cantonnées aux administrations compétentes. L'approche par la rue permet de faire émerger ces thèmes conflictuels, même s'ils ne remettent pas fondamentalement en cause les dispositifs matériels des rues (pensés d'abord pour la circulation) avant les années 1960.

Au-delà de ce moment conflictuel des années 1930 et de ses actions marquantes, l'étude des tensions autour des aménagements de voirie permet de mettre en évidence leur inscription sur une longue durée, ainsi qu'un déplacement des points de conflits et de leurs résolutions de l'action législative vers les dispositifs matériels. Tel est le cas des nuisances des transports, qui émergent dès les années 1910 comme problèmes politiques mais sont écartés pour des raisons techniques ou ne font l'objet que de quelques règlements localisés et peu respectés. L'irruption de cette question dans les débats sur la circulation des années 1950 puis dans la plupart des conflits d'aménagement des années 1960-1970 est à appréhender avec des clés de lecture d'histoire environnementale. Notre étude permet de montrer que la mise sur agenda des questions de cadre de vie (dont la rue fait partie, en milieu urbain) dans les années 1970 est loin d'être une nouveauté : la rue reste considérée comme un écosystème urbain multifonctionnel du point de vue de ses usages traditionnels, qui n'ont jamais complètement disparu. Cette persistance des usages non circulatoires, malgré les initiatives des techniciens pour les faire disparaître, explique la facilité de leur retour dans les préoccupations politiques des années 1950-1960.

La question des dispositifs d'aménagement des rues déborde donc rapidement de problématiques strictement techniques. Les archives consultées sur l'aménagement des rues permettent de mettre en évidence un tournant vers une prise en compte des usagers dans l'aménagement qui commence dès les années 1950, alors que les sociologues des mouvements sociaux urbains les situaient surtout après 1968²⁰⁸⁷. La considération pour les doléances des habitants et usagers des rues est donc plus précoce et transcende les inflexions politiques, à l'image de ce qui a pu être observé pour les critiques des grands ensembles²⁰⁸⁸. Cette intégration des usagers des rues dans le débat public se manifeste d'un point de vue politique par l'élargissement des acteurs admis à la Commission municipale de Circulation, mais les dossiers de cette commission et des services de voirie montrent aussi un intérêt nouveau pour les circonstances des accidents de la circulation à travers des statistiques précises, les premières enquêtes sur les déplacements dans les années 1960, jusqu'aux enquêtes sociologiques des années 1990 qui servent directement à l'aménagement de certains espaces publics dans le cadre de la politique éponyme²⁰⁸⁹. Cette évolution progressive d'un aménagement centré sur des considérations techniques sur les matériaux ou les dispositifs vers des pratiques centrées sur les usagers reste incomplète, non linéaire et largement dépendante des enjeux politiques et sociaux de chaque rue. Cependant, elle permet de mettre en lumière l'aménagement de la voirie comme une question socio-technique, avec des êtres de chair qui soignent les artères et veines urbaines.

²⁰⁸⁷ Dominique Mehl, « Les voies de la contestation urbaine », *Annales de la Recherche Urbaine*, 1980, vol. 6, n°1, p. 26-62.

²⁰⁸⁸ Loïc Vadelorge, « Grands ensembles et villes nouvelles : représentations sociologiques croisées », *Histoire urbaine*, 2006, vol. 17, n°3, p. 67-84.

²⁰⁸⁹ C. Foret, *Aménager les espaces publics en intégrant les « contraintes d'usage » : Le recours aux enquêtes sociologiques et à la concertation sur les projets (1990-2008)*, op. cit.

« Derrière les panneaux, il y a des hommes »²⁰⁹⁰ de plus en plus visibles

Au-delà des discours municipaux qui promeuvent la rue comme un espace de tous temps aménagé par la puissance publique avec une impression d'unité, cette étude a montré son caractère d'espace politique partagé entre de nombreux acteurs aux visions différentes. L'approche par la rue permet à la fois de resituer l'évolution des types d'acteurs qui s'intéressent aux infrastructures de voirie, ainsi que d'étudier leur rôle dans les discussions et les réalisations concrètes. Le temps long de cette étude est celui d'une diversification de ces hommes et collectifs des rues, qui fait écho à celle des problèmes publics auxquels les aménagements doivent répondre et aux volontés de prendre davantage en compte l'avis des usagers dans les décisions politiques. Sur ce dernier point, l'étude de sciences politiques du gouvernement par commissions instauré dès les années 1910 sur les questions d'urbanisme et de circulation avait permis de dresser un panorama des principaux acteurs du monde des transports et des problèmes politiques soulevés pour la circulation à Lyon et dans d'autres villes²⁰⁹¹. Le point de vue des rues permet d'enrichir cette perspective en examinant la traduction concrète de ces discussions, mais aussi en identifiant de nouveaux collectifs intéressés qui ne font pas partie de ces commissions, tels les comités de riverains et commerçants ou les défenseurs du patrimoine. Par leur manque d'expertise technique et le jeu des cloisonnements administratifs, ils ne sont que rarement associés aux décisions, ce qui montre que l'aménagement de la voirie reste une affaire de techniciens, qui sélectionnent les acteurs à prendre en compte selon leur vision des usages à privilégier.

Pourtant, les aménageurs s'adaptent en prenant en compte l'avis des usagers dans le contexte de chaque rue : de même que les premiers règlements de circulation sont conçus pour chaque cas, les rues lyonnaises gardent une grande diversité dans les dispositifs jusqu'aux années 1920 : le pavé d'échantillon ne domine l'éventail des revêtements de chaussées qu'après des essais de matériaux alternatifs, et s'avère inadapté à plusieurs rues aux situations particulières, le mobilier urbain et les infrastructures cyclables ou de tramways ne font pas l'objet de politiques visant à les unifier ou en rationaliser l'implantation. L'attention des ingénieurs du SMV pour les rues dans leur diversité est réelle, même si elle apparaît contrariée par les demandes des élus et les considérations budgétaires. Les tentatives de rationalisation des réseaux viaires par des échanges entre leurs différents gestionnaires montrent aussi une volonté croissante de différencier les aménagements en fonction des types de rues. C'est à partir des années 1920 que cette typologie, auparavant surtout fondée sur des caractéristiques morphologiques (largeur, hauteur et nature du bâti, nature du sol) et la situation géographique, s'enrichit de critères d'intensité des circulations et de place dans un réseau viaire. Les ingénieurs des services de voirie semblent alors s'imaginer en gestionnaires de réseaux unifiés pour des circulations réparties selon des voies conçues pour des usages particuliers : des routes nationales larges et conçues pour une traversée rapide et fluide de la ville, des voies municipales destinées à faciliter la circulation inter-quartiers et à l'intérieur de chaque quartier, ainsi que le stationnement.

Cette vision se heurte à des enjeux politiques à plusieurs échelles que la focalisation sur quelques rues concernées permet d'éclairer. D'une part, les jeux de pouvoirs entre ville et État connaissent un moment de tensions entre les années 1930 et 1950, au rythme de la conception

²⁰⁹⁰ Slogan autoroutier, années 2000.

²⁰⁹¹ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit.

et de la réalisation de plans d'aménagement d'urbanisme et d'infrastructures routières difficiles à mettre en œuvre. Cette difficile coordination entre des plans de communes, d'agglomération ou de région urbaine n'est pas spécifique à Lyon²⁰⁹², mais peut être éclairée par les configurations des rues objets de tensions : la rue apparaît alors comme un élément pivot de ces jeux d'échelles, pour l'aménageur comme pour l'historien. D'autre part, ces plans censés pousser les techniciens et leurs administrations à coopérer ne permettent pas de transcender les divisions entre services, ce qui contribue à en retarder la réalisation et provoque un impact non négligeable sur l'aménagement de rues ordinaires qui dépend partiellement de ces grands projets. L'étude des rues concernées permet de relire l'histoire de ces premiers temps de planification urbaine à la lumière des évolutions concrètes et contradictions qu'elle entraîne, en mettant en évidence le rôle de certains ingénieurs des services de voirie, dont les projets et visions des réseaux viaires peuvent être cruciaux dans les orientations politiques d'aménagement des rues, comme l'ingénieur en chef du SMV Camille Chalumeau entre les années 1910 et 1940 ou, dans une moindre mesure celui du SOPC Jacques Rérolle au cours des années 1950.

Cette étude locale contribue aussi à remettre en cause les Trente Glorieuses comme un « âge d'or des aménageurs » avec « un État tout-puissant au service de la modernisation du pays »²⁰⁹³, par la mise en évidence des héritages des acteurs et de leurs pratiques forgées avant 1945. D'une part, l'analyse des aménagements des rues étudiées a permis de montrer que les techniciens des services de l'État prennent largement en compte le contexte local, tant du point de vue de la morphologie des rues que de leur système d'acteurs. D'autre part, la « conquête de l'urbain » par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, postulée pour les années 1960-1970²⁰⁹⁴ se limite en fait aux quelques grandes voies routières aménagées sur les crédits du Fonds spécial d'Investissement routier pour faciliter la traversée de la ville. Ces techniciens s'intéressent peu à l'aménagement des rues ordinaires, pour lesquelles leurs méthodes de choix des dispositifs par des comptages de circulation sont peu appliquées, et reculent rapidement face aux contestations locales en ce qui concerne leurs projets d'autoroutes urbaines.

Celles-ci permettent aussi d'apporter des nuances sur les politiques municipales d'Édouard Herriot puis Louis Pradel, affirmées comme modernisatrices. La part de la municipalité dans les transformations de Lyon est à relativiser, ce que plusieurs dossiers d'opérations d'aménagement ont montré. Les initiatives locales extérieures à la municipalité restent déterminantes pour beaucoup de projets, notamment sur les infrastructures de stationnement, les rues piétonnisées ou la défense du patrimoine. Par ailleurs, ces politiques ne sont pas exemptes de contradictions, face aux diverses contraintes (techniques, budgétaires, politiques, poids de l'État) et à la pression croissante des usagers. Cette étude peut ainsi constituer un premier pas vers une approche plus nuancée des « années Pradel », toujours traitées comme celle d'un maire bétonneur autocrate qui modèle sa ville pour la circulation automobile²⁰⁹⁵.

La diversification des acteurs de l'aménagement des rues, visible notamment par le poids croissant du secteur privé pour le mobilier urbain et le recours à des bureaux d'études aux approches davantage centrées sur les usagers contribue aussi à remettre en cause l'idée d'un

²⁰⁹² Laurent Coudroy de Lille et Beatriz Fernandez Agueda, « Entre enquête publique et consultation. Le Projet d'aménagement de la région parisienne de 1934 à 1937 », in I. Backouche et al., *La ville est à nous !, op. cit.*, p. 51-69.

²⁰⁹³ P. Subra, *La géopolitique locale, op. cit.*, p. 42.

²⁰⁹⁴ J.-C. Thœnig, *L'ère des technocrates, op. cit.*, p. 99 et suiv.

²⁰⁹⁵ Philippe Dufieux et Christian Montès, « Lyon embrasse la modernité, 1953-1980 », in Xavier de la Selle (dir.), *Lyon sur le divan : les métamorphoses d'une ville*, Lyon, Libel, 2017, p. 121-144.

aménagement technocratique et ignorant des réalités locales dans les années 1960-1970. Les populations ont également un large espace d'expression de leurs doléances auprès de la municipalité, dans une tradition établie depuis le XIX^e siècle avec les pétitions de riverains et les débuts du XX^e siècle avec les premiers Comités d'Intérêt locaux, les associations professionnelles ou les collectifs d'automobilistes. Cela explique probablement que les nouveaux collectifs soient assez rares à émerger dans les systèmes d'acteurs des rues, mis à part ceux qui défendent les piétons, non représentés avant 1959 : les revendications environnementales sont par exemples portées par les associations de riverains et commerçants, plus que par les collectifs écologistes, qui concentrent leur action locale sur les territoires périurbains.

De même, la chronologie postulant une inflexion vers une contestation systématique des projets d'aménagement dans les années 1970, avec l'héritage de mai 1968 et l'émergence de l'écologie politique. Cette chronologie, forgée pour expliquer les politiques d'aménagement du territoire à l'échelle nationale, ne résiste pas à la confrontation avec les réalités locales, comme l'exemple des rues de Lyon a permis de le montrer. Si mai 1968 a bien constitué un moment de luttes sociales récemment réévalué par l'historiographie locale²⁰⁹⁶, ce n'est pas un moment de rupture dans l'aménagement des rues. De même, les contestations de l'action publique en matière d'urbanisme se font jour dès le début des années 1960, y compris en mobilisant des arguments, attribués plus tard au registre des mobilisations environnementales, de rejet de l'automobile ou de lutte contre les nuisances des transports. Cet effet de continuité entre les années 1960 et 1980 est partiellement dû à la permanence des personnalités politiques principales et de leurs orientations : Louis Pradel est maire de 1957 à 1976 et son successeur Francisque Collomb s'inscrit dans sa continuité politique, Charles Delfante garde la main sur l'urbanisme lyonnais jusqu'au début des années 1980, de même que Paul Scherrer reste aux commandes de l'UCIL comme force de propositions et que les défenseurs du patrimoine que sont Régis Neyret et Amable Audin poursuivent leurs œuvres. Au-delà de ces « hommes de la rue », cette chronologie particulière s'explique aussi par les temporalités propres aux opérations d'aménagement des rues, avec un décalage entre les premières réflexions et leurs traductions matérielles qui dépasse souvent la décennie, notamment lorsque les aménagements viaires font partie de projets de rénovation urbaine à l'échelle d'un quartier. La rupture la plus nette est à situer dans les années 1980, avec les premières réflexions sur la rue et sa place dans la ville, qui débouchent sur la politique d'espaces publics et ses changements institutionnels sous Michel Noir, ainsi que les petits aménagements de voirie qui marquent les paysages actuels des rues lyonnaises : bornes et potelets de trottoirs, mobilier urbain et revêtements harmonisés.

Repenser la ville par la rue : acquis et perspectives

La rue constitue donc un objet d'étude cohérent pour l'étude de l'action publique urbaine dans ses dispositifs matériels et son histoire sociale. Durant toute la période étudiée, elle a pu représenter le territoire de référence pour les services aménageurs autant que pour les riverains et commerçants, à la fois comme terrain d'action et comme environnement à valoriser, défendre ou mobiliser dans le cadre de conflits plus larges. Cela conduit à reconsidérer la pertinence de l'échelle de la rue, par rapport à celles plus traditionnelles des institutions administratives (ville,

²⁰⁹⁶ Collectif de la Grande Côte, *Lyon en luttes dans les années 68*, op. cit.

département, État) ou celle du quartier privilégiée par les sociologues depuis les années 1970. L'échelle des recherches urbaines s'inscrit aussi dans une évolution de longue durée, dans la mesure où elle épouse en partie les perspectives de l'administration²⁰⁹⁷ : la rue devient ainsi un objet d'études urbaines dans les années 1980-1990, en parallèle de l'intérêt nouveau des administrations pour l'espace public.

Cette étude montre que la rue a une histoire de longue durée, ce qui permet de montrer les limites des ruptures de paradigmes postulées par les sciences politiques et sociales, souvent fondées sur une chronologie plus large qui n'intègre pas le poids des configurations micro-locales. Ainsi, l'étude croisée des évolutions de plusieurs rues lyonnaises fait ainsi apparaître des décalages chronologiques importants, notamment entre le début de la mise en œuvre de politiques d'aménagement et leur traduction concrète dans le paysage des rues : cela résulte du poids des héritages morphologiques des rues, que la technique ne parvient pas toujours à dépasser, ainsi que celui des jeux de pouvoir au sujet de ce territoire et de ses dispositifs d'aménagement. Les explications financières ou techniques avancées pour justifier le retard ou l'abandon d'un projet servent bien souvent à masquer des choix politiques stratégiques, qu'une approche de longue durée d'un territoire précisément circonscrit aide à mettre en lumière.

La rue a également une chronologie propre au sein des politiques urbaines, que cette étude a pu mettre en évidence. La classique trame d'un âge de la multifonctionnalité (du XIX^e siècle jusqu'aux années 1930-1940), auquel succéderait un âge de l'automobile (des années 1940 aux années 1970) puis un âge de l'espace public, issue d'une histoire générale de l'urbanisme²⁰⁹⁸, doit être précisée à la lumière des observations du terrain. Celles-ci peuvent permettre de battre en brèche l'idée d'une franche transition d'un âge à l'autre en montrant l'enchevêtrement des paradigmes, qui dépend autant des évolutions des cultures de la voirie chez les aménageurs que des aléas des réalisations. La comparaison entre plusieurs rues a permis de dégager des caractères communs du point de vue des aménagements, avec une culture de la voirie comme élément d'urbanité qui conduit à établir des standards d'équipement propres à chaque époque : du pavé d'échantillon des années 1880-1930 aux abribus des années 1960-1980, les dispositifs matériels de la rue sont des marqueurs de leur époque autant que d'un idéal de modernité à réaliser, mis en avant par leurs aménageurs et parfois les usagers concernés. En revanche, la chronologie des implantations révèle des différences importantes selon le type de rue et l'entité gestionnaire : entre la rue de prestige censée servir de vitrine à une ville que la municipalité promeut comme moderne, une rue résidentielle d'un quartier périphérique dans laquelle la circulation est peu importante (dans la réalité comme dans l'esprit des aménageurs) et une rue utilisée comme voie de transit malgré sa morphologie peu favorable, les choix politiques de dispositifs matériels et les temporalités d'aménagement s'avèrent très différents tout au long de la période étudiée.

La rue apparaît ainsi comme un révélateur des dynamiques de la ville, pour qui veut étudier son histoire. Les « vertus de la rue » mises en avant par Annie Fourcaut²⁰⁹⁹ sont donc aussi visibles du point de vue de l'historien, parce qu'elle permet d'éclairer l'ordinaire de la vie urbaine et des transformations de la ville, au-delà de l'histoire de la planification et des grands projets d'aménagement qui domine la recherche urbaine. Resserrer la focale sur un territoire plus restreint permet aussi de mettre en avant des acteurs rarement visibles à l'échelle municipale ou intercommunale de la planification, tels les comités de commerçants ou les

²⁰⁹⁷ Michel Amiot, *Contre l'État, les sociologues : éléments pour une histoire de la sociologie urbaine en France, 1900-1980*, Paris, EHESS, 1986.

²⁰⁹⁸ P. Merlin et F. Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, op. cit., p. 36.

²⁰⁹⁹ Annie Fourcaut, « Les vertus de la rue », *Urbanisme*, 2007, n° 353, p. 66-67.

associations de quartier. Le détour par les archives techniques des gestionnaires et aménageurs de la rue permet de contourner partiellement la disponibilité très aléatoire de ces sources associatives. Il permet également d'approfondir le rôle de certains acteurs de l'économie urbaine comme les chambres de commerces ou les syndicats d'initiative, dont les traductions matérielles des actions politiques restent peu étudiées²¹⁰⁰.

Ce détour par les aspects techniques des infrastructures de voirie agit ainsi comme un miroir des dynamiques d'aménagement de la ville et de leurs reconfigurations politiques et sociales, qui montre la force de la rue comme objet d'études historiques. Rendant maîtrisable par un chercheur des sources d'archives pléthoriques, la monographie de rue n'a sans doute pas montré toute sa richesse pour les historiens²¹⁰¹ : les différentes visions de la rue visibles dans les archives consultées entrouvrent des perspectives aussi diverses que la présence du végétal dans la ville, les nuisances des animaux, ou encore la rue comme espace de repos, thèmes de recherche encore peu étudiés sur le temps long.

²¹⁰⁰ J. Manfredini, *Les syndicats d'initiative*, op. cit., p. 48-55.

²¹⁰¹ Annie Fourcaut, « Les historiens et la monographie, l'exemple de la banlieue parisienne », *Politix*, 1989, vol. 2, n° 7, p. 30-34.

Sources

Présentation générale

La grande variété des sources consultées et employées interdit toute exhaustivité dans la description des documents, pour des raisons de lisibilité. Seules les sources principales utilisées dans cette étude ont fait l'objet d'un inventaire par fonds, avec un bref commentaire liminaire qui vise à en exposer l'utilité pour ce travail. Près de 1 300 cartons d'archives ont été consultés pour ce travail, dont environ 60 % ont été inventoriés ici.

Le but de cet inventaire, détaillé par fonds et par cartons, est aussi de mieux faire connaître les fonds disponibles pour l'étude de la ville de Lyon. Cet enjeu est particulièrement important pour les fonds des services techniques, en apparence complexes et peu accessibles au chercheur : ils s'avèrent très riches pour l'étude des enjeux politiques des questions d'aménagement, dans la mesure où ils contiennent de nombreux rapports et autres documents (notamment iconographiques) produits par les techniciens pour justifier leurs travaux, ainsi que des traces de correspondance entre élus, services, techniciens et usagers. Par ailleurs, cet inventaire vise à aider à l'appréhension des différentes logiques de classement selon les services, qui reflètent partiellement leurs logiques de fonctionnement : le classement des dossiers d'aménagement par rue, par ligne de transport en commun, par quartier ou par thème constitue un indice de la manière dont les services se représentent leur territoire d'action.

Les documents produits par les institutions publiques sur la voirie et la gestion des circulations urbaines retiennent une grande partie de notre intérêt, par leur constance au cours de la période étudiée. Nous les avons croisés avec des sources provenant de fonds d'archives privées d'associations comme plusieurs Comités d'Intérêt locaux (CIL), de personnalités engagées dans les réflexions sur l'urbanisme (Régis Neyret, Amable Audin) et d'acteurs majeurs des transports urbains lyonnais, comme le fonds de la compagnie Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) conservé aux Archives municipales de Lyon, ainsi que d'acteurs économiques comme la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon. Ces fonds restent parcellaires et d'importance inégale selon les époques.

L'exploitation de documents iconographiques (plans, cartes postales de rues, photographies d'accident de la circulation) nous a été utile pour confronter les sources écrites aux réalités du terrain et étudier l'impact des aménagements opérés sur la rue. Ces sources ont été classées par centre d'archives, dans la mesure où elles proviennent essentiellement des Archives municipales de Lyon, où elles sont souvent liées aux archives des services techniques ou des compagnies de transport, et de la Bibliothèque municipale de Lyon.

Enfin, plusieurs revues locales et nationales sur l'urbanisme et les transports nous ont permis de creuser d'autres points de vue que ceux des pouvoirs publics locaux et de leurs commissions, ainsi que de resituer nos objets d'étude dans les grands débats de leurs époques.

Table des sources

1. Sources archivistiques	502
1.1. Archives nationales.....	502
1.1.1. Fonds du ministère des Travaux publics - Direction des Transports terrestres (DTT)	502
1.1.2. Fonds du ministère de l'Équipement - Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme (DAFU)	502
1.1.3. Fonds du ministère de l'Intérieur – Direction générale des collectivités locales (DGCL).....	503
1.2. Archives départementales du Rhône et de la Métropole de Lyon	503
1.2.1. Fonds des services décentralisés de l'État	503
1.2.1.1. Archives du Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées (SOPC) du Rhône	503
1.2.1.2. Archives de la Direction départementale de l'Équipement (DDE) du Rhône	506
1.2.1.3. Archives des Affaires culturelles dans le Rhône : monuments historiques et sites	510
1.2.2. Fonds des services préfectoraux	511
1.2.2.1. Archives de la Police – Préfecture du Rhône - associations.....	511
1.2.2.2. Autres fonds – cartons isolés	511
1.2.3. Fonds privés.....	512
1.2.3.1. Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon	512
1.3. Archives de la Communauté urbaine de Lyon (Grand Lyon).....	512
1.3.1. Archives de l'Atelier municipal d'Urbanisme puis Agence d'Urbanisme de la Courly, ...	512
3057 WM 1-566.....	512
1.3.2. Archives des services d'Urbanisme opérationnel de la Courly	513
3350 WM 1- 622 (transférées aux ADR).....	513
1.3.3. Archives du Service de la Voirie du Grand Lyon - cartons isolés	513
1.4. Archives municipales de Lyon (AML).....	514
1.4.1. Documents administratifs	514
1.4.2. Archives des services municipaux	515
1.4.2.1. Archives du Service municipal de Voirie (SMV).....	515
1.4.2.2. Archives du 3 ^e Bureau de la 2 ^e Division, chargé de la Circulation, puis 1 ^{er} Bureau de la 8 ^e Division (1960).	525
1.4.2.3. Archives de la Police municipale	528
1.4.2.4. Archives de la Direction des Déplacements urbains	531
1.4.2.5. Archives de la Direction générale des Services techniques – Bâtiments communaux.....	532

1.4.2.6.	Archives du Bureau d'Hygiène municipale.....	533
1.4.2.7.	Archives du Service Cadre de Vie	533
1.4.2.8.	Archives de la Mission Presqu'île (1531 WP 1-26), 1988-1996.....	534
1.4.3.	Fonds privés conservés aux AML.....	534
1.4.3.1.	Archives de la compagnie OTL.....	534
1.4.3.2.	Archives de la Semaly – dossiers personnels du directeur René Waldmann (fonds 1958 W 1-126).....	536
1.4.3.3.	Archives d'Amable Audin (fonds 24 ii 1-38)	536
1.4.3.4.	Archives de Régis Neyret (fonds 72 ii 1-72)	537
1.4.4.	Fonds imprimés : rapports techniques faits par des services municipaux ou transmis à l'administration municipale	538
1.4.5.	Fonds iconographiques : plans de Lyon et de ses réseaux urbains.....	539
1.4.6.	Fonds iconographiques : cartes postales de Lyon et photographies commandées par les pouvoirs publics	540
1.5.	Archives de l'Union des Comités d'Intérêt locaux (UCIL)/Renaissance du Vieux-Lyon (RVL)	543
1.6.	Archives du CIL des États-Unis.....	543
1.7.	Bibliothèque municipale de Lyon (BML, fonds régional)	543
2.	Périodiques locaux	545
2.1.	Revues spécialisées	545
2.2.	Revues locales conservées aux ADR.....	545
2.3.	Presse locale	546

1. Sources archivistiques

1.1. Archives nationales²¹⁰²

1.1.1. Fonds du ministère des Travaux publics - Direction des Transports terrestres (DTT)

Ces fonds permettent d'étudier le rôle de l'État dans les décisions concernant les travaux publics de voirie et la gestion des transports à l'échelle nationale. Ils sont utilisés en complément des archives publiques locales. Ils ont aussi été ponctuellement dépouillés pour les enquêtes sur les réseaux de transports urbains menées par les services ministériels à Lyon et dans d'autres villes.

Fonds de la Direction des Routes : 19770444/1-15 : Recensement de la circulation sur les routes nationales, études urbaines (circulation, migrations, transports en commun, stationnement, commission de signalisation), 1952-1969.

Fonds du Service d'Études techniques des Routes et des Autoroutes (SETRA) : 19830482/2, R 2538 : Documentation sur les routes, les ponts, la circulation routière, 1947-1976 ; état des travaux routiers réalisés en 1947, état d'avancement des travaux du Fonds Spécial d'Investissement Routier, 1960 et 1963.

Mission d'inspection générale des réseaux de transports urbains : 19850694/14, T.T. 6530 : Lyon, 1963-1978.

Bureau des transports urbains de province (Direction des Transports terrestres) : **19860656/17-19860656/30** : Transports en commun de la ville de Lyon : études diverses sur les transports collectifs, situation de la société Transports en Commun de la Région lyonnaise (TCRL), projets de métro de Lyon : rapports, correspondance, études, 1966-1971.

1.1.2. Fonds du ministère de l'Équipement - Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme (DAFU)

19930521/5 : Rapports et correspondance sur le Secteur sauvegardé de Lyon, 1964-1969.

²¹⁰² Archives nationales (archives contemporaines), 59 Rue Guynemer, 93383 Pierrefitte-sur-Seine.

1.1.3. Fonds du ministère de l'Intérieur – Direction générale des collectivités locales (DGCL)

L'utilisation ponctuelle de ces fonds a permis d'approfondir l'évolution des discussions autour d'opérations cofinancées par l'État au travers des fonds consacrés aux travaux routiers, ainsi que des réflexions sur les spécificités de la voirie urbaine.

19770088/96 : Approbation des programmes de travaux financés par le Fonds spécial d'Investissement routier (FSIR) et inscrits au V^e Plan, 1966-1970.

19790296/1-19790296/12 : Exécution du V^e Plan - Transports urbains - Tranches 1966 à 1971 - classement par départements, 1966-1971. Boîtes 2, 4, 6, 8, 10 : départements N à Z, années 1966 à 1971.

19800521/5 : Direction des Travaux des Villes : Comité technique de voirie communale et départementale, 1959-1970.

1.2. Archives départementales du Rhône et de la Métropole de Lyon²¹⁰³

1.2.1. Fonds des services décentralisés de l'État

1.2.1.1. Archives du Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées (SOPC) du Rhône

S 1-2587 : Travaux publics et transports, 1800-1980.

Dans ce fonds abondant, nous avons ciblé les domaines « Routes, circulation et transports routiers » et « Chemins de fer », qui comprennent des rapports sur le contrôle des moyens de transport (circulation automobile, voitures de place, tramways). Les rapports des ingénieurs des Ponts et Chaussées et leurs échanges avec les représentants des compagnies de transports ont notamment retenu notre intérêt, pour les premiers temps des réseaux de tramways.

1579 : Tramways : cahier des charges pour la concession de nouvelles lignes, établissement d'un réseau de tramways à Lyon : documents préparatoires, rapports, plans, 1855-1880.

1677 : Chemins de fer d'intérêt local – Affaires générales : tramways, correspondances, affaires diverses, 1880-1901.

²¹⁰³ Nommées Archives départementales du Rhône (ADR) jusqu'en 2016, où elles sont intégrées à la Métropole de Lyon. Adresse physique : 34 rue Général Mouton-Duvernay, 69003 Lyon.

1743 : Tramways. – Tramways de Lyon : renseignements statistiques, 1891-1896.

1744-1760 : Tramways – Tramways de Lyon : affaires diverses, demandes en concession et projets divers, accidents et réclamations sur les réseaux de tramways, 1877-1912.

1803 : Chemins de fer d'intérêt local – Renseignements statistiques, 1887-1892.

1912-1914 : Circulation – Transport des voyageurs : voitures publiques, 1870-1890.

1916 : Substitution de la traction électrique à la traction animale : rapports, correspondances, plans, 1895-1905.

1947 : Ponts-et-Chaussées : affaires diverses, 1860-1882.

1960-1961 : Tramways – Tramways de Lyon : travaux (1887-1928)

2587 : commission pour la réglementation de la circulation à Lyon.

104 W 108-125, 134-1188 : Transports, réseau routier et travaux publics. 1800-1964.

Cette série très abondante permet d'éclairer les enjeux des travaux publics de voirie sur la première moitié de notre période. Il s'est notamment agi de recenser tous les travaux de voirie sur les rues étudiées, par le SOPC lui-même pour les rues gérées par ce service, ainsi que pour les travaux concernant les réseaux de transports urbains, qui font l'objet d'un contrôle par une branche du SOPC.

135-153, 705, 707, 719 : Affaires communales : Lyon : affaires diverses, 1880-1943 (classement chronologique).

167, 691 : Délits et contraventions de grande voirie, 1906-1937.

520 : Réseau de tramways de la ville de Lyon : Modifications de lignes, 1906-1909.

535-541 : Ligne de la place des Cordeliers à Cusset, 1897-1899.

527, 529, 906 : Substitution de la traction électrique à la traction animale, 1894-1898.

531 : Tramway de Lyon à Cusset-Villeurbanne, concessions ; affaires diverses, 1886-1908.

540 : Tramways de Lyon à Cusset : projets d'embranchement, affaires diverses, 1903-1905.

543 : Tramway de Lyon à Villeurbanne-Cusset : enquête d'utilité publique, sd.

545 et 547 : Tramway de la gare de Perrache à la gare des Brotteaux, sd.

655 : Tramways de Lyon à Sainte-Foy : travaux, affaires diverses, 1888-1900.

922 : Ligne n°7, sd.

925 : Lignes diverses : modification de la voie, 1880-1930.

926 : Demandes et projets divers, 1890-1912.

694 W 1-630 : Transports, réseau routier et travaux publics. 1887-1964.

Ce fonds a été consulté de manière ponctuelle pour éclairer les enjeux fonciers relatifs aux portions de rue occupées par des réseaux de transports en commun, ainsi que pour compléter l'étude des discussions au sujet des plans d'aménagement routier.

15 : Voies ferrées d'Intérêt local (VFIL), cessions de terrains provenant des anciennes voies ferrées, 1937, 1942.

17-18 : VFIL et OTL : conventions, rapports annuels, 1924-1948.

27-29, 37, 39-46 : Comité Technique Départemental des Transports : délibérations, correspondance, procès-verbaux de réunion, 1942-1961.

67-79 : Arrêtés préfectoraux règlementant la voirie : Registres annuels, 1949-1963.

367 : OTL et TCRL : cessions de terrains provenant des anciennes voies ferrées, 1938-1941.

537 : Tunnel de la Croix-Rousse et plan d'Aménagement routier de la Région lyonnaise (ARRLY) : rapports, correspondance, plans, 1935-1952.

934 W 1-35 : Réseau OTL. 1937-1970.

Ce fonds a permis d'éclairer ponctuellement des problématiques spécifiques aux aménagements d'infrastructures sur certaines lignes de transport en commun.

1 : Convention, traité, cahier des charges, 1942.

8 : Conditions de fonctionnement (1964-1970), problèmes de circulation (1960-1963).

9 : Périmètre urbain, 1939-1969.

18 : lignes OTL n°1 à 10, 1937-1968.

19 : lignes OTL n°11 à 20, 1938-1965.

20 : lignes OTL n°21 à 30, 1938-1965.

21 : lignes OTL n°31 et suivantes, 1938-1965.

24 : Modifications d'itinéraires, déplacements, suppression d'arrêts, aménagements de desserte, prolongements de lignes, créations de services, 1961-1964.

26 : Lettres diverses, 1959-1963.

28 et 29 : Arrêtés du Préfet, 1964-1966 et 1967-1969.

31 : Lettres diverses, 1964-1969.

1.2.1.2. *Archives de la Direction départementale de l'Équipement (DDE) du Rhône*²¹⁰⁴

931 W 1-57 : Équipement : Service de la Coordination et de l'action économique : programmes d'équipement, 1958-1973.

Ce fonds permet d'étudier l'évolution des rapports entre l'État et les autres collectivités dans l'aménagement urbain avec les Plans de Modernisation et d'Équipement (PME), à partir des circulaires, programmes d'investissements et procès-verbaux de réunion. Ces derniers donnent également des indications sur la vision de la voirie qu'ont les acteurs locaux dans les années 1950-1960.

19-20 : Programme de modernisation du Groupement d'Urbanisme de la Région lyonnaise (GURL) et Plans de Modernisation et d'Équipement : rapports, correspondance, procès-verbaux de réunion, 1953-1964.

26 : Programmes d'investissements du FSIR : circulaires, rapports, 1952-1965.

1030 W 1-14 : Travaux d'aménagement à Lyon, 1820-1977.

Ce fonds concerne essentiellement les grands travaux sur des ouvrages gérés par le SOPC. Il contient notamment de nombreux éléments sur les travaux et les débats au sujet du pont de la Guillotière qui permettent d'en retracer les principaux enjeux et d'éclairer les choix techniques opérés par les ingénieurs du SOPC.

1 : Pont de la Guillotière (RN 6), 1820-1952 : Plans 1820, 1832 et 1860 ; Dossiers de travaux publics de reconstruction (rapports, correspondance, plans), 1952.

1490 W 1-167 : Chemins de fer d'intérêt local, 1858-1970.

Ce fonds est classé par compagnies de transports et par lignes. N'ont été exploitées que les archives des lignes qui parcourent les rues étudiées.

17 : OTL - Prolongement de la ligne 6, raccordement avec les lignes 3 et 7, projets, déclaration d'utilité publique, 1888-1907.

24 : Compagnie Lyonnaise de Tramways (CLT), Ligne Cusset-Croix Luizet ; OTL - Ligne 7 : projets, déclaration d'utilité publique, prolongement, 1887-1908.

26 : OTL - Ligne de Lyon à Saint-Priest : projets, enquête d'utilité publique, 1898-1931.

28 : Substitution de tractions sur diverses lignes du réseau, 1902-1903.

²¹⁰⁴ Si la DDE a été créée en 1966-1967 en remplacement du SOPC, elle a conservé des archives qui concernent des périodes antérieures.

40 : OTL - Étude de nouvelles lignes - Modification des voies et garages, surveillance générale, affaires générales et diverses, 1898-1907.

42 : OTL - Lignes diverses - Prolongements - Travaux, 1881-1922.

48 : OTL. Correspondances et modifications de certaines lignes, 1909-1939.

1635W 1-932 : Travaux publics et transports, 1849-1971.

Au sein de ce fonds très abondants, les cartons concernant les routes nationales étudiées ont été dépouillés, permettant d'éclairer certains projets et pratiques du SOPC dans les années 1930.

75 : Pistes cyclables sur les routes nationales : circulaires, plans, projets, 1938

924 : Projet de classement des voies selon l'importance de la circulation, 1931-1933.

1650 W 1-224 : Transports en Commun Lyonnais (OTL, TCRL et TCL), 1858-1978.

Ce fonds abondant permet d'étudier les évolutions du réseau de transports en commun et de ses infrastructures, mais aussi les relations entre la compagnie et les pouvoirs publics après 1945.

36 : Syndicat des Transports en commun de la Région lyonnaise (STCRL)-VFIL : Plan d'équipement national - Programme d'investissement, 1945-1961.

39-45 : Comptes-rendus des réunions, 1955-1967.

54 : Commission des aménagements et extensions du réseau. Réunions, 1958-1967.

56 : STCRL-OTL : Programme d'ensemble de transformation du réseau.

60 : STCRL-OTL : Étude de la répartition du trafic suite au régime de la journée continue. Rétablissement de la publicité à l'intérieur et à l'extérieur des voitures, 1956-1968.

70 : STCRL-OTL, Réunions de contrôle -Enquêtes - Commission de circulation, 1952-1968.

73-81 : STCRL-OTL, Enquêtes sondage dans divers quartiers, 1957-1964.

80 : STCRL-OTL : Réseaux transports urbains - Divers réseaux de France, 1958-1961.

106-108 : STCRL-OTL - Transformation du réseau -Enlèvement des voies de tramways et remise en état de la chaussée, 1947-1967.

185-187 : Registres des transporteurs publics et loueurs de véhicules (Rhône), 1952-1964.

198 : STCRL-OTL - Rénovation - Établissement des diverses lignes aériennes, 1951-1967.

2018 W 1-15 : Transports en Commun Lyonnais (OTL et TCRL), 1919-1969.

Le fonds est classé par numéro de ligne OTL/TCRL. Il est composé de rapports, correspondance et plans, concernant les thèmes suivants : substitution des autobus aux trolleybus et tramways sur certaines lignes (1940-1963), modification de boucles de terminus (1945-1969), création et

prolongement de lignes de transport en commun. Il a été exploité ponctuellement pour les lignes des rues concernées par notre étude.

1 : lignes 1, 2, 11, 24, 25, 28, 1945-1951.

8 : ligne 7, 1942-1956.

14 et 15 : lignes de Lyon-Tilsitt à Choulans, Sainte-Foy, Saint-Just, Francheville. 1929-1935

2020 W 1-211 : Ponts de Lyon et de la région lyonnaise, 1865-1969.

Plusieurs dossiers concernant le pont de la Guillotière ont retenu notre intérêt dans ce fonds, en particulier pour la correspondance concernant sa destruction et sa reconstruction.

73 : Correspondance sur la reconstruction du pont, comptes-rendus de la Commission des Sites, 1947-1952.

85 : Projets de reconstruction du pont : rapports, correspondance, plans, 1881-1952.

101 bis : Travaux de consolidation du pont de la Guillotière, 1907-1928.

2021 W 1-23 : Aménagement routier de la région lyonnaise : routes nationales, axe Nord-Sud, projet d'autoroute, élargissement des quais du Rhône, tunnel de la Croix-Rousse, 1936-1959.

Ce fonds permet d'approfondir les enjeux liés aux projets d'infrastructures du plan d'ARRLY : exploité de manière croisée avec les dossiers municipaux, il permet d'analyser les enjeux des discussions entre services et de retracer l'évolution des projets.

1-6 : Aménagement de la région lyonnaise : programme primitif et propositions complémentaires, révision du programme : rapports, plans, bordereaux, 1936-1943.

7 : Routes nationales - Axe Nord-Sud - Choix du mode d'aménagement entre projet d'autoroute et élargissement des quais - Dossier, 1948-1951.

20 et 21 : Routes nationales - Axe Nord-Sud - Affaires générales et diverses, 1948-1958.

22 et 23 : Projet d'autoroute - quais et bas-ports, ponts, 1936-1943.

2047 W 1 –18 : Route Nationale n°7, 1851-1966.

Ce fonds a été utilisé pour les travaux concernant la montée de Choulans, à partir du moment où celle-ci intègre le parcours de la Route Nationale 7, en 1930. Comme le fonds contient aussi des dossiers transmis par le Service vicinal, cela permet une étude fine et exhaustive des débats et aménagements concernant cette voie sur une grande partie de la période étudiée.

5-9 : RN 7 : affaires diverses, 1889-1941.

Ces observations sont complétées par le versement suivant :

3346 W 1-36 : Réseau routier, transports et aménagement de la région lyonnaise, 1816-1977

2 et 8 : RN 7 - montée de Choulans : travaux de voirie, élargissement, 1927-1954.

2059 W 1-39 : Réseau routier : travaux de voirie et d'aménagement, 1880-1967.

Ce fonds représente essentiellement les « affaires diverses » du SOPC du Rhône, c'est-à-dire des dossiers complémentaires des données techniques sur chaque ouvrage. Consulté en totalité, il offre des renseignements importants sur les instruments d'aide à la décision utilisés par les ingénieurs du SOPC, ainsi que leurs discussions avec d'autres services, notamment la municipalité sur les questions de transferts d'attributions.

5 : Voirie : affaires diverses, 1933-1938.

7 : Agglomération lyonnaise : plans de circulation et études statistiques, 1946-1952.

11 : Traversée de Lyon : études statistiques, rapports, correspondance, 1921-1938.

15 : Voirie : affaires diverses, 1948-1962.

18 : Routes nationales : affaires diverses, 1860-1910.

25 : Affaires diverses : Congrès de la route, statistiques, 1908-1925.

27 : Routes nationales : affaires diverses, révision des classements, 1929-1958.

28-30 : Aménagement routier de la région lyonnaise. Rapports, 1932-1948.

2222 W 1-12 : Réseau routier et aménagement urbain, 1811-1981.

Ce fonds a été utilisé pour approfondir les questions liées aux projets d'autoroutes urbaines dans les années 1960-1970, ainsi que pour étudier l'expertise des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées dans les études de circulation dans les années 1950-1960.

6 : Autoroutes : affaires diverses, 1950-1977.

9 : Bureau Régional de la Circulation : comptages et opérations diverses, 1950-1969.

2223 W 1-43 : Circulaires, affaires générales et diverses, 1851-1981.

Ces cartons étiquetés « affaires générales » et classés par années offrent de précieux renseignements sur la pratique quotidienne des ingénieurs et techniciens du SOPC, ainsi que leur culture de la voirie à travers les formations et journées d'études auxquelles ils participent et les rapports réguliers sur les services.

28-40 : Ponts-et-Chaussées : affaires générales, 1953-1967.

41 : Ponts-et-Chaussées : inspection générale, 1911-1978.

1.2.1.3. Archives des Affaires culturelles dans le Rhône : monuments historiques et sites

Ces fonds permettent d'approfondir l'étude des conflits d'usages autour des questions patrimoniales, à travers l'étude des procès-verbaux de la Commission des Sites, dans des dossiers qui contiennent aussi les documents de demandes de classement comme site protégé ou monument historique. Il est ainsi possible d'étudier l'évolution des demandes, ainsi que les acteurs et enjeux des débats autour des objets de patrimonialisation.

4 T 1-208 : Affaires culturelles dans le Rhône, 1686-1963.

16 : Sites et monuments historiques : dossiers de classement : rapports, correspondance, 1935-1939.

18-23 : Commission départementale des Sites et Monuments naturels : P.V. de réunion, 1906-1940.

Ce fonds est à compléter, après 1940, par plusieurs **cartons isolés** :

541 W 63 : Protection des sites et monuments historiques - Commission départementale des Sites et Monuments Naturels : P.V. de réunion, 1945-1963.

2257 W 34 : Affaires culturelles : documentation sur le classement du sol de la place Bellecour, 1937-1945.

2922 W 13 : Commission départementale des Sites et Monuments naturels : P.V. de réunion, 1980-1983.

3635 W 4 : Personnel, ouvrages d'art et affaires diverses - Listes de monuments historiques à Lyon, textes réglementaires, 1937-1965.

3879 W 2 : Commission départementale des Sites et Monuments naturels : P.V. de réunion, 1940-1945

4298 W 2 : Affaires culturelles : rapports sur l'inscription à l'Inventaire des Monuments historiques d'immeubles du Vieux-Lyon, 1937-1938.

1.2.2. Fonds des services préfectoraux

1.2.2.1. Archives de la Police²¹⁰⁵ – Préfecture du Rhône - associations

4 M 1-829 : Police, 1798-1940.

Parmi les fonds très fragmentaires et peu nombreux des archives de la police aux XIX^e-XX^e siècles, quelques documents permettent de renseigner ponctuellement les effectifs et l'organisation du maintien de l'ordre à Lyon, ainsi que plusieurs thèmes en rapport avec l'aménagement ou la gestion des rues.

4 : Organigramme de la police de Lyon, 1886.

7 : Organisation de la police municipale, projets de réforme, 1905-1918.

18 : Jeux dangereux, 1888.

514 : Police du roulage : réclamations concernant la circulation, état des services de police, coupures de presse, 1880-1926.

10 M 1-652 : Travail et main-d'œuvre, 1803-1951.

Ce fonds a été ponctuellement utilisé pour éclairer le rôle et la composition des collectifs liés à plusieurs modes de transport, notamment les organisations de transporteurs routiers.

327 : Syndicats créés entre 1929 et 1932 (Transports en commun)

345 : Fédérations créées entre 1909 et 1936 (laitiers, entrepreneurs et transporteurs, transports).

1.2.2.2. Autres fonds – cartons isolés

1029 W 279 : Constructions du métro – affaires diverses, 1964-1970.

Ce carton contient notamment une utile correspondance avec l'association Lyon-Métro (dont les archives n'ont pas pu être consultées) et des rapports sur les transports en commun en site propre de divers acteurs. Ces éléments permettent d'éclairer le contexte d'intérêt pour les transports en commun à Lyon dans la deuxième moitié des années 1960.

3856 W 81 : V^e Plan : Commission des Équipements urbains, 1966.

²¹⁰⁵ La situation particulière de Lyon en matière de police produit une dispersion des archives du maintien de l'ordre : la police municipale dépend du préfet jusqu'en 1969, mais la plupart des affaires concernant la police de la circulation sont documentées par des archives municipales, par la correspondance des services concernés.

1.2.3. Fonds privés

1.2.3.1. Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon

Ces archives privées, récemment versées aux ADR, ont été consultées de manière fragmentaire pour approfondir le point de vue des acteurs économiques locaux sur des questions de transports et d'aménagement de voies.

Fonds « Transports »

TRA068-11 : STCRL, Réseau OTL, congrès 1958 de l'union des voies ferrées : renseignements généraux sur le réseau, correspondance, 1958-1975.

TRA070-01 : Création des lignes de tramway de l'agglomération lyonnaise : rapports de la CCI de Lyon et des commissions des transports, affiches, correspondance. 1899-1908.

TRA082-03 : Circulation : Réglementation, bilan. Stationnement : règlement municipal. Camionnage urbain : articles de presse, journal officiel. Ponts : réglementation. Horaires de sortie des salariés de la Presqu'île : correspondance. Commission municipale de la circulation : rapports. 1925-1988.

1.3. Archives de la Communauté urbaine de Lyon (Grand Lyon)²¹⁰⁶

1.3.1. Archives de l'Atelier municipal d'Urbanisme puis Agence d'Urbanisme de la Courly, 3057 WM 1-566.

Ces fonds ont été consultés pour quelques opérations qui ont pu concerner l'Atelier d'Urbanisme. Les dossiers sont riches en plans et en explications permettant de contextualiser les travaux, avec notamment d'abondantes notes laissées par Charles Delfante et d'autres techniciens du service.

85 : Documentation sur l'aménagement d'espaces piétons, enquête sur les pistes cyclables à Lyon, 1975-1976.

²¹⁰⁶ Les archives historiques de la Communauté urbaine et de la Métropole de Lyon sont principalement celles des services intercommunaux. Elles sont progressivement transférées aux ADR. Adresse physique : Hôtel de Métropole, niveau 0, 20 rue du Lac, 69003 Lyon.

97 : Programme d'autoroutes LY, notamment LY 4 : plans, rapports, correspondance, 1970-1974.

126 : Débats sur les rues piétonnes en Presqu'île, 1971-1976.

1.3.2. Archives des services d'Urbanisme opérationnel de la Courly

3350 WM 1- 622 (transférées aux ADR)

Ce fonds très varié comprend de nombreux dossiers sur la participation des services de la Courly à diverses commissions. Cela donne des renseignements importants sur les débats politiques concernant le patrimoine (notamment pour le quartier du Vieux-Lyon), mais aussi les Plans de Modernisation et d'Équipement.

73-83 : VI^e et VII^e Plan : réunions de préparation, 1971-1975.

112-120 : Commission municipale puis communautaire d'urbanisme, Procès-verbaux, 1959-1983.

165 : PMSV du Vieux-Lyon : propositions d'André Donzet, correspondance, 1965-1969.

170-171 : PSMV révisé par Jean-Gabriel Mortamet, rapports, enquête publique, plans, 1978-1983.

1.3.3. Archives du Service de la Voirie du Grand Lyon - cartons isolés

Ces cartons ont permis d'apporter des éclairages ponctuels sur des enjeux particuliers de la fin de la période, en complément des archives des autres collectivités. Le cadre de classement du Service de Voirie intercommunal et la relative faiblesse des documents ne permettent pas de retrouver directement les travaux de voirie effectués sur les rues concernées.

802 WM 9 : Abribus Decaux : contrats, correspondance, plans, 1964-1975.

1891 WM 10-11 : Études sur le stationnement en centre-ville, 1964-1985.

1989 WM 4-5 : Projet de Transport en commun en site propre sur le boulevard des États-Unis prolongé, 1991-1995.

2081 WM 2-3 : Études sur les déplacements, 1989-1990.

2085 WM 74-75 : débats sur les aménagements autour du métro, relations avec l'association Lyon-Métro, 1974-1990.

1.4. Archives municipales de Lyon (AML)²¹⁰⁷

1.4.1. Documents administratifs

Bulletin municipal officiel : non coté, numérisé sur la période 1896-1997, accessible sur une base de données en salle de lecture.

Cette source a été exploitée ponctuellement pour retracer les délibérations municipales importantes. Elle contient des rapports et procès-verbaux de séances du Conseil municipal qui peuvent concerner la voirie et la circulation. Elle a été complétée par d'autres retranscriptions des séances du Conseil municipal.

Délibérations du Conseil municipal : disponibles en ligne, elles sont retranscrites de manière très inégale, ce qui empêche une exploitation continue sur toute la période.

<http://www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ac69v2/deliberation.php>

1217 WP 125-208 ; 2018 W 1-64 : registres des délibérations.

2 CM 33-111 : procès-verbaux des séances et tables thématiques, 1879-1896.

Bilans annuels des services, disponibles en ligne à l'adresse :

http://www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ac69v2/document_administratif.php

2 C 400807_1921 à 1968 : Bilans industriels, 1921-1968.

2C400810_1881 à 1975 : Documents administratifs, 1881-1975 (interrompus entre 1914 et 1920).

Ces publications statistiques annuelles de la ville sont primordiales pour avoir une vision synthétique des travaux effectués sur la période, d'autant qu'elles sont quasi continues. Elles renseignent sur l'ampleur des travaux de voirie par les dépenses annuelles qui y sont affectées (visibles dans les « documents administratifs »), mais aussi sur des services liés aux transports, comme les taxis et voitures de place ou les électrobus municipaux (observables dans les « bilans industriels »). En revanche, l'inégale mention des lieux objets de travaux empêche leur recensement exhaustif.

Règlement municipal de la circulation (RGC) à Lyon, disponibles dans leur version imprimée :

1 C 301750 : Modifications apportées au Règlement général de Circulation, 1950.

1 C 301938 : RGC de Lyon et arrêtés modificatifs, 1930.

²¹⁰⁷ Adresse physique : 1, place des Archives, 69002 Lyon.

1065 WP 7 : RGC de 1964.

1068 WP 1 : RGC de 1930, 1946, 1956, 1959, 1964, 1971.

Règlements de voirie, disponibles dans leur version imprimée :

1 C 301943/1 : Règlement municipal de voirie, 1898.

2 C 401965 : Règlement sanitaire et de voirie, 1909.

1.4.2. Archives des services municipaux

1.4.2.1. Archives du Service municipal de Voirie (SMV)

Les archives de ce service municipal constituent le cœur du corpus, dans la mesure où elles permettent en premier lieu de recenser précisément les divers travaux de voirie menés ou envisagés sur les cas de rues étudiés, entre la fin du XIX^e siècle et 1969, date à laquelle la voirie passe sous compétence intercommunale. Les dossiers, souvent d'apparence purement technique, comprennent des rapports des ingénieurs et des documents de correspondance (échanges entre ingénieurs du SMV et élus, demandes d'usagers) qui permettent d'éclairer les enjeux et conditions de mise en œuvre des aménagements.

330 WP 1-41 : Voirie : petite voirie : chemins vicinaux (classement numérique), chemins vicinaux de grande communication, chemins vicinaux d'intérêt commun ; grande voirie : routes nationales et départementales, alignement, travaux, 1789-1929.

Ce fonds provenant du Service vicinal a été récupéré par le SMV après la dissolution du SV en 1940. Il renseigne principalement sur les travaux de la montée de Choulans et permet de comparer les enjeux et l'action de ce service par rapport aux autres services de voirie.

48 : Petite et grande voirie : routes nationales, routes départementales, chemins de grande communication, chemins d'intérêt commun : dossiers de travaux, 1793-1898.

50 à 52 : Petite voirie : chemins vicinaux d'intérêt commun, chemins de grande communication : construction de trottoirs : rapports classés par ordre numérique, 1872-1910.

56 à 58 : Petite voirie : chemins vicinaux : réclamations et pétitions relatives à leur construction, entretien, aménagement, classement, 1890-1904.

331 WP 1-31 : Voirie urbaine : pavage des rues, travaux de construction, d'élargissement, de prolongement des rues (classement alphabétique par rue), 1820-1880.

1-28 : Voirie urbaine : améliorations de rues : travaux de voirie : dossiers par ordre alphabétique de rue, 1807-1910.

29/1 : Voirie urbaine : amélioration de rues : projets de pavage en pavés d'échantillon de voies à grande circulation sur les rives du Rhône : état des surfaces et dépenses, 1928-1932.

29/2-32 : Voirie urbaine : amélioration de rues : travaux de voirie : pavage en cailloux roulés, en pavés d'échantillon, en pavés étêtés, 1810-1896.

422 WP 1-135 : Voirie urbaine : affaires diverses relatives aux travaux publics et à la voirie ; chaussées et trottoirs, transformations, aménagements, 1941-1967.

36-38 : Voirie urbaine : demandes et réclamations adressées aux commissions municipales, procès-verbaux des réunions, 1940-1963.

46 : Voirie urbaine : projet d'aménagement routier : plan quadriennal, 1962-1965.

101-109 : Voirie urbaine : élargissement, aménagement, bitumage et réparation de chaussées et de trottoirs (dossiers par rues), 1954-1968.

423 WP 1-136 : Voirie urbaine : chaussées et trottoirs, remise en état, transformation, élargissement, asphaltage ; alignements, classement, déclassement ; ponts, réfection, aménagement, reconstruction; réseau routier, aménagement, installations d'équipement et d'espaces verts, élargissement de quais, numérotage des routes nationales, construction de trémies, amélioration des tunnels, autoroutes ; Travaux publics : parkings, crypte, passages souterrains, passerelle, aménagement, construction, travaux, 1943-1969.

1-2 : ponts : entretien, aménagement, dénomination, correspondance, 1958-1969.

5-21 : Aménagement, bitumage de rues et de trottoirs, aménagement de parcs de stationnement (dossier par rues), 1952-1970.

47 et 48 : programme d'aménagement du réseau routier de la région lyonnaise, aménagement et éclairage de carrefours, élargissements de rues, 1935-1969.

50 : routes nationales et autoroutes : construction, aménagement, révision du classement et du numérotage dans la traversée de Lyon, projet de construction de tunnels, 1909-1969.

59 : enlèvement des voies de tramway, aménagement du garage municipal, 1946-1969.

425 WP 1-274 : Voirie urbaine : élargissement, bitumage, ouverture de boulevards, aménagement de carrefours, construction de passages souterrains, 1960-1969.

55-63 : Voirie urbaine : aménagement, élargissement et bitumage de rues, 1956-1972.

64, 66 et 67 : Voirie urbaine : installation d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les voies publiques, 1944-1969.

450 WP 1-85 : Voirie urbaine : rues, trottoirs, construction, élargissement, viabilité, pavage, réfection, installation, 1916-1930.

7-10, 13-14, 17-21, 27-31, 33-38 : Voirie urbaine : travaux d'élargissement et d'aménagement, de goudronnage et de pavage : dossiers par rues et par bâtiments, 1922-1935.

11 et 12 : Voirie urbaine : travaux d'élargissement et d'aménagement de quais, et de réfection du pavage des ponts et passerelles : dossiers par quais et par ponts, 1917-1927.

15 et 16 : Voirie urbaine : travaux d'aménagement, modification des voies de tramways, acquisition de camions automobiles : dossiers par rues et par bâtiments, 1907-1930.

453 WP 1-25 : Voirie urbaine : plan d'extension de la ville, ouverture, prolongement, alignement et aménagement de rues, 1841-1963.

1-2 : PAEE : Plans sectoriels et schémas directeurs, 1924-1925.

3 : PAEE : Correspondance du maire, rapport de la Commission d'étude avec plans, 1908-1928.

4 : Révision du règlement de voirie : correspondance du directeur du SMV, 1944.

11 : Aménagement de quartiers : plans, rapports, actes de vente, 1931-1941.

12 : Projets de création de voies : boulevards en corniche : rapports, correspondance, plans, 1909-1930.

922 WP 1-103 : Travaux publics et voirie urbaine : mise en état de viabilité : plans, rapports, demandes, 1770-1947.

Ce fonds est riche en dossiers de travaux divers sur la voirie entre la fin du XIX^e siècle et 1940, classés par rue. Pour des raisons de lisibilité, seuls les dossiers effectivement consultés, correspondant aux cas de rue étudiés, sont décrits ici.

20/3 : Pavage, dossiers par rues (dont rue Bugeaud), 1922-1928.

28/2 : Chemin de Choulans : acquisition de terrains, travaux d'élargissement, 1927-1929.

41/2 : Boulevard des États-Unis : construction d'un égout et travaux divers, 1923-1924.

83 : Rue de la République : travaux divers, projets de prolongement, 1880-1936.

86/8 : Rue St Jean : élargissement de ladite rue et de la rue de la Bombarde : rapport, plan, correspondance, 1926.

923 WP 1-470 : Voirie urbaine : rues, ponts, petite et grande voirie ; moyens de transport et travaux divers : tramways, funiculaire, autobus, 1872-193).

19-27, 32-34, 42-70 : élargissement de diverses rues : enquêtes, rapports, plans, arrêtés, correspondance, expropriation, 1879-1932.

80-101 et 105-118 : Moyens de transport, Tramways et omnibus : établissement de lignes diverses : rapports, correspondance, plans, 1880- 1933.

102-103 : Moyens de transport : Tramways et omnibus : demandes, plaintes, réclamations : correspondance, rapports, délibération, 1900-1933.

197-204 : Ponts sur le Rhône et sur la Saône : construction de ponts, recensement de la circulation, réglementation de la circulation, réfection des pavages : rapports, délibération, correspondance, plans, 1872-1931

211, 215/2, 264/3 : Travaux publics : réglementation de la circulation : rapport, correspondance, arrêtés, affiches, décrets présidentiels, plans, 1873-1933.

323-325 : Service des travaux publics et de la voirie municipale : statistiques diverses sur la population et les voies publiques de la ville, comptages de la circulation, statistique des travaux de voirie, 1875-1904.

431 : Service des travaux publics et de la voirie municipale : divers ; accidents d'automobiles : priorité des rues au point de vue de la circulation : correspondance, 1918-1921 ; établissement de garages pour automobiles : correspondance, 1926-1927.

432-435 : Service des travaux publics et de la voirie municipale : renseignements statistiques : travaux neufs exécutés : état des voies publiques ouvertes ou supprimées, des ponts et chaussées, des tramways, des voies urbaines : tableaux, correspondance, 1878-1913.

925 WP 1-303 : Voirie urbaine : aménagements, moyens de transport, amélioration de l'urbanisme, pavage de rues, trottoirs en asphalte, gestion des ponts et cours d'eau, occupation temporaire de la voie publique ; dossiers techniques et projets, 1769-1918.

7-8 : Voirie urbaine : voitures publiques et tramways : réglementation, travaux sur la voie publique, projets, mise en service et exploitation de lignes, stationnement, 1864-1901.

31-38 : Voirie urbaine : Améliorations dans le 2^e arrondissement : prolongement et élargissement de rues, amélioration de chaussée, travaux divers : plans, affiches, croquis, rapports, statistiques des voies publiques du quartier, 1841-1900.

65-69 : Voirie urbaine : améliorations dans le 1^{er} arrondissement : rectification d'alignement et de nivellement, travaux divers, amélioration de trottoirs et chaussées, plaintes et réclamations : cahier des charges, plans, rapports, 1865-1889.

125-145 : Voirie urbaine : Améliorations dans le 3^e arrondissement : pavage, construction de trottoirs, travaux divers, aménagement et élargissement de rues : rapports, plans, 1871-1916.

146-150 : Voirie urbaine : Améliorations dans le 6^e arrondissement : prolongement, percement, nivellement, pavage de rues, travaux divers, plaintes et réclamations : rapports, correspondance, plans, 1870-1886.

188-194 : Voirie urbaine : Améliorations dans le 5^e arrondissement : prolongement et élargissement de rue, amélioration de chaussée, travaux divers : plans, affiches, croquis, rapports, statistiques des voies publiques du quartier, 1875-1900.

195-203 : Voirie urbaine : aménagements urbains, modification de chaussées et trottoirs, pavage de rues (diverses rues), 1871-1902.

215 : Voirie urbaine : renseignements demandés par d'autres municipalités sur le fonctionnement du service de la voirie de la Ville de Lyon, 1871-1900.

217 : Voirie urbaine : améliorations proposées par des personnes extérieures au service de la voirie, 1870-1885.

298-299 : Participation du SMV à des expositions, 1878-1900.

933 WP 1-91 : Vrac de la voirie : trottoirs, Omnibus et Tramways de Lyon, Commission municipale des tramways : procès-verbaux des séances, 1910-1912.

67 : Modification des chaussées : renseignements statistiques : registre, 1906-1939.

83 : Routes nationales et départementales : travaux d'améliorations, 1849-1931

84 : OTL, Commission municipale des tramways : P.V. de réunions, 1909-1914.

937 WP 1-186 : Voirie, construction, aménagement, élargissement de rues : mémoires, devis, rapports, plans, 1873-1952.

Ce fonds s'est avéré très utile pour analyser les travaux du SMV des années 1920-1930 et leur mise en avant dans des expositions urbaines, ainsi que les relations de ses ingénieurs avec d'autres services.

19 : Travaux publics et voirie : correspondance de l'ingénieur en chef, publication d'une étude sur les embellissements de la ville de Lyon, 1910-1925.

46-48/1 : Voirie urbaine : pavage des rues : opérations de réfection des chaussées en asphalte caoutchouté ou pavés d'échantillon : projets avec marchés et plans, 1879-1915.

54-58 et 68-69 : Voirie urbaine : améliorations dans les arrondissements lyonnais (dossiers par arrondissement) : percement et élargissement de rues, empiérement et pavage de chaussées, acquisition et expropriations, alignements, 1852-1920.

62 : Voirie urbaine : travaux de voirie : bilan des travaux entre 1920 et 1934 ; programme des travaux susceptibles d'être compris dans un nouvel emprunt en préparation, 1920-1934.

65 : Voirie urbaine : aménagement : demandes et réclamations, suites données, 1904-1947.

90/1 : Transports : création de nouvelles lignes de tramway et d'autobus, union des voies ferrées et des transports automobiles, 1923-1935.

90/2 : Tramways : modifications des voies de tramways, service de la voie publique, circulation, commission de circulation, droits de stationnement à appliquer aux tramways : rapports, correspondance, 1854-1937.

92 : Electrobus : compte-rendu de la commission municipale des électrobus sur la gestion et l'exploitation du service : études, correspondance, 1937-1938.

112 : Autocars : circulation et stationnement des autocars dans Lyon : projet de réglementation, plan de circulation et délimitation des zones de stationnement, contentieux, projets : arrêtés, rapports, coupures de presse, plans et correspondance, 1937-1941.

137/1 : Participation du SMV à des expositions, 1931-1939.

944 WP 1-62 : Voirie urbaine : chaussées, pavage, voies d'accès : construction, entretien en régie ; moyens de transports, funiculaire de Saint-Paul/Fourvière/Loyasse, prolongement du réseau ; OTL, fonctionnement, 1908-1918.

7, 8/3-10/1, 11 et 12 : Voirie urbaine : affaires contentieuses impliquant la Ville à propos de travaux de voirie : rapports, correspondance, règlements, 1888-1915.

29/2 : Voirie urbaine : entretien des chaussées : essai de goudronnage : correspondance, rapports, 1908-1914.

35, 39-41/1, 42/4, 44, 45/1 : Voirie urbaine : entretien des chaussées, des ponts, des trottoirs : réclamations, entretien : correspondance, rapports, plans, 1825-1918.

36 : Voirie urbaine : chaussées : projets de construction, demandes d'aménagement et de nettoyage des rues : plans, devis, correspondance, rapports, 1909-1920.

41/2 : Voirie urbaine : programme général et classement par ordre d'urgence des travaux publics de la ville : correspondance, tableau récapitulatif, 1886.

42/2 : Voirie urbaine : accidents occasionnés par des chantiers de la Ville : correspondance, arrêtés, 1908-1909.

42/6 : Voirie urbaine : règlements, arrêtés, avis de l'autorité supérieure (le Maire ou le Préfet) sur les travaux à exécuter : affiches, correspondance, 1907-1909.

945 WP 1-86 : Voirie urbaine : prolongement et élargissement des rues, affaires relatives à la guerre, kiosques à journaux, tramways, 1902-1929.

53 : Voirie : affaires diverses, demandes, pétitions, réclamations, 1920-1923.

63/5, 64/8, 65/3 : Voirie urbaine : aménagement de place et de rues : rapports, correspondance, plans, 1905-1914.

63/9 : Voirie urbaine : lutte contre les brouillards : correspondance, rapports, brochure « Le brouillard à Lyon : comment il se forme, comment l'en empêcher », 1913-1914.

70-71 : Voirie urbaine : compagnie OTL : établissement de kiosques, installation et gestion d'abris de voyageurs et de bureaux : correspondance, rapports, plans, 1880-1920.

72-73 : compagnie OTL : dommages causés par la guerre, transport de marchandises sur les voies OTL, amélioration du transport des ouvriers, affaires diverses, 1904-1923.

78 : Voirie urbaine : aménagement de trottoirs en participation avec le Département du Rhône : rapports, correspondance, 1915-1924.

949 WP 1-53 : Voirie urbaine : aménagements urbains ; Electrobus : création, fonctionnement ; Compagnie OTL., fonctionnement, 1882-1932.

10/4 et 11 : Voirie urbaine : projets d'élargissement et d'aménagement de rues : rapports, correspondance, plans, devis, 1920-1928.

11/1-11/5 : Projets de garages souterrains sous diverses places de Lyon : plans, 1928.

32 : Moyens de transport : compagnie OTL : demandes et réclamations adressées au maire : rapports, correspondance, pétitions, 1924-1927.

959 WP 1-201 : Voirie urbaine et bâtiments communaux : compagnie OTL, 1895-1940.

175-178 et 180 : compagnie OTL : modification de lignes, réunions de la Commission Mixte des Tramways : rapports, correspondance, arrêtés, affiches, 1900-1941.

179 : compagnie OTL : modification et suppression de lignes et de voies, exploitation de lignes par des entreprises privée : rapports, correspondance, plans, arrêtés, 1937-1940.

195-200 : Voirie urbaine : service vicinal : demandes et réclamations relatives aux trottoirs et aux chemins : rapports, correspondance, plans, 1883-1939.

963 WP 1-114 : Travaux publics et concessions - Moyens de transport : Compagnie OTL, 1864-1956.

1/8 et 74-76 : compagnie OTL : réclamations, révisions des itinéraires et des tarifs, réunions de la Commission Municipale des Tramways : rapports, correspondance, plans, 1879-1948.

15 : Voirie urbaine : Ponts : projets de construction, travaux de réparations : rapports, correspondance, marchés publics, affiches, plans, 1920-1940.

38/2-42 : Voirie urbaine : aménagement de divers quartiers : demandes de Comités d'Intérêt local : rapports, correspondance, plans, 1910-1945.

65/2-70 : Voirie urbaine : service vicinal : chaussées et trottoirs : travaux de construction et d'entretien : rapports, correspondance, marchés publics, arrêtés, plans, 1934-1947.

73 : Moyens de transport : compagnie OTL : révision des tarifs, aménagement des voies, réunions du STCRL : rapports, correspondance, arrêtés, plans, 1931-1947.

81-82 : Voirie urbaine : projet de plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville : rapports, correspondance, plans, arrêtés, 1912-1956.

95-97 : Voirie urbaine : travaux de pavage, de goudronnage et d'élargissement : rapports, correspondance, arrêtés, marchés publics, plans, 1913-1940.

103/2 : Electrobus : demandes et réclamations, révision des itinéraires, 1936-1946.

966 WP 1-111 : Voirie urbaine : aménagement et entretien des chaussées (élargissement, alignement...), exploitation des lignes de la compagnie OTL, 1889-1954.

15 : Voirie urbaine : commissions (transports en commun, grands travaux et autres), congrès des maires : compte-rendu des réunions : rapports, correspondance, 1924-1951.

26/2 : Voirie urbaine : projet de prolongement de la rue de la République : rapports, correspondance, plans, 1929-1934.

32-34 : Voirie urbaine : aménagement de rues : construction, rescindement et asphaltage de trottoirs : rapports, correspondance, plans, 1940-1953.

66-67 : Moyens de transport : compagnie OTL : demandes et réclamations, stationnement des autocars, projet de création de lignes, substitution de trolleybus aux tramways : rapports, correspondance, arrêtés, plans, 1934-1945.

69 : Moyens de transport : compagnie OTL : réunion du Comité du STCRL : rapports, correspondance, 1944-1948.

70-71 : Moyens de transport : compagnie OTL : réclamations : rapports, correspondance, plans, pétitions, 1940-1950.

87-88 : Voirie urbaine : pétitions des CIL des quartiers et du Conseil Municipal : rapports, correspondance, pièces comptables, plans, 1936-1952.

99 : Voirie urbaine : pont de la Guillotière : projet de reconstruction, mesures de sécurité : rapports, correspondance, plans, 1882-1952.

108-109 : Voirie urbaine : demandes et réclamations, aménagement de rues : rapports, correspondance, plans, 1900-1937.

967 WP 1-66 : Voirie urbaine, fonctionnement du service : chaussées : mise en état de viabilité, bitumage, élargissement ; Moyens de transport : TCRL et OTL, Commissions, travaux, création des lignes, 1913-1953.

26 : Voirie urbaine : réclamations, 1952-1953.

28 : Voirie urbaine : élargissement, prolongement, aménagement et bitumage de rues, enlèvement des voies de tramway, 1950-1954.

40 et 41 : TCRL et TCL : mise en place et révision des arrêts, itinéraires et tarifs, 1942-1953.

42 : Réseau des TCRL : Demandes et réclamations, 1949-1953

50-53 : Voirie urbaine : ponts : construction et aménagement, demandes et réclamations, 1921-1952.

968 WP 1-87 : Bâtiments communaux, égouts, chaussées, voirie, urbanisme ; Electrobus ; réseau routier, 1937-1956.

23-24 et 33 : Voirie urbaine : demandes de renseignements et réclamations, 1945-1956.

31 : Voirie urbaine : trottoirs et trottoirs cyclables : asphaltage et réparations, réclamations, 1937-1956.

32 : Voirie urbaine : aménagement, élargissement et bitumage des rues, 1953-1957.

34 : Voirie urbaine : études et travaux d'urbanisme, 1942-1950.

35 : Voirie urbaine : création et rapports de commissions d'urbanisme, 1934-1956.

38-39 : Voirie urbaine : aménagement de rues et parkings, installation de signalisation lumineuse et d'éclairage, 1946-1956.

62 : Electrobus : création de la ligne Lyon-Villeurbanne, modification des tarifs et itinéraires, exploitation de lignes par l'entreprise Lafond, utilisation du garage Pommerol, 1929-1946.

74-77 : Projet d'aménagement routier de la région lyonnaise : aménagements de voies routières, 1933-1957.

969 WP 1-138 : Direction générale des services techniques : voirie urbaine : alignement, classement, expropriations, entretien, aménagement, 1909-1967.

92 : SMV : renseignements divers, préparation du Bimillénaire de Lyon, 1946-1958.

108 : Classement de voies privées, chaussées : affaires diverses, 1950-1960.

119 : Aménagement de quartiers : pétitions des CIL, 1948-1957.

129 : Pont de la Guillotière et autres voies nationales : affaires diverses, 1957-1958.

Cartons isolés de travaux de voirie :

357 WP 3 : Travaux d'amélioration du quartier Vieux-Lyon : rapports, correspondance, 1960-1963.

419 WP 4 : Travaux de voirie dans le 2^e arrondissement : rapports, correspondance, plans, 1950-1958.

926 WP 67 : Projets de voirie : pont de la Guillotière par Camille Chalumeau, 1919-1920.

928 WP 23 : Voirie : demandes, réclamations et suites données, affaires diverses, 1948-1956.

938 WP 38 : Voirie : aménagement du boulevard des États-Unis : rapports, correspondance, notes, 1919-1934.

938 WP 85 : Voirie : Plan d'Urbanisme Directeur et autres plans d'urbanisme : correspondance, notes, 1894-1970.

946 WP 16 : Voirie urbaine : amélioration de quartiers : création de places, construction et entretien de chaussées, programmes de travaux : correspondance, rapports, plans, 1910-1926.

950 WP 1 : Voirie : affaires diverses, plaintes et réclamations, 1925-1926.

955WP 13-14 : Participation du SMV à des expositions, voyages d'études, 1911-1914.

1.4.2.2. *Archives du 3^e Bureau de la 2^e Division, chargé de la Circulation, puis 1^{er} Bureau de la 8^e Division (1960).*

Ces fonds peu volumineux et dispersés, provenant du service municipal de gestion de la circulation, permettent de comprendre les débats autour des usages circulatoires dans les rues et les réactions des pouvoirs publics face aux conflits d'usages, tant par des réglementations que des projets d'aménagement. L'abondance de la correspondance dans ces dossiers offre également une vision sur le point de vue d'usagers mobilisés et les nombreuses statistiques permettent d'éclairer les outils d'aide à la décision et les manières dont ils sont utilisés par les services ou mobilisés dans les discussions.

1063 WP 1-66 : Transports urbains : gestion des lignes ; Circulation et stationnement : arrêtés municipaux, correspondance 1946-1971.

18/1 et 2 : Commission de coordination des transports, 1934-1956.

25-34 : STCRL : exploitation de lignes, modifications d'itinéraires et d'arrêts, 1951-1970.

35-44 : Circulation et stationnement : arrêtés municipaux approuvés, 1957-1969.

45-48 : Circulation et stationnement : courrier classé par nom de rue, 1957-1968.

1065 WP 1-15 : Circulation et stationnement : réglementation ; exploitation des parcs de stationnement ; accidents sur la voie publique ; administration du service, 1946-1971.

2 : Zone bleue : rapports, correspondance, 1958-1969.

4 : Zone orange : rapports, correspondance, 1964.

10/1 : Statistiques d'accidents de la circulation, 1959-1970.

11 : Nuisances sur la voie publique : pollution atmosphérique, bruits de la circulation : correspondance, coupures de presse, textes officiels, rapports, 1935-1959.

12 : Composition de la Commission municipale de circulation (CMC) et d'autres commissions, P.V. de réunion, 1960-1969.

13-14 : Courrier sur le stationnement et la circulation reçu par l'adjoint à la circulation, 1956-1965.

A compléter par le carton isolé suivant :

1130 WP 11 : CMC : fonctionnement, correspondance, P.V. de réunion, 1948-1954.

1068 WP 1-65 : Circulation et stationnement : réglementation, création de zones payantes, projet, création et exploitation de parcs de stationnement, statistiques, 1930-1978.

- 1 : Circulation et stationnement : réglementation, arrêtés municipaux, 1930-1971.
- 11-44 : Circulation et stationnement : enquêtes, dossiers par rues, 1957-1969.
- 45-47 : Projets de parkings souterrains, 1951-1970.
- 48-51 : Stationnement payant : arrêtés, statistiques, aménagement de parcs, 1957-1977.
- 53 : Circulation et stationnement : correspondance avec la compagnie OTL/TCL, 1962-1973.
- 59 : Signalisation, 1959-1968.
- 60-61 : Circulation : axe nord-sud, agglomération, tunnels urbains : statistiques, 1957-1974.
- 63 : Contentieux : plans de circulation, travaux du métro, 1960-1978.
- 64 : Participation de la CMC à des journées d'études, 1955-1964

1070 WP 1-20 : Circulation et stationnement : aménagement de carrefours et signalisation, statistiques, 1950-1978.

- 1/2 : Circulation et stationnement : organisation et fonctionnement de la surveillance par les services de police : correspondance, textes officiels, rapports, coupures de presse, 1955-1971.
- 2 : Circulation et stationnement : réglementation : stationnement unilatéral alterné : correspondance, textes officiels, rapports, listes nominatives, 1957-1972 ; zones de desserte marchandises et voyageurs : correspondance, textes officiels, liste nominative, 1950-1975.
- 3 : Circulation et stationnement : réglementation : véhicules à deux-roues ; transports en commun, taxis, véhicules prioritaires : couloirs réservés ; poids lourds ; cars ; véhicules d'auto-école : correspondance, rapports, textes officiels, coupures de presse, 1955-1975.
- 6 : Circulation et stationnement : circulation : correspondance, 1963-1973 ; stationnement : correspondance 1955-1974 ; infractions : correspondance 1959-1971.
- 9-12 : Circulation et stationnement : aménagement de carrefours : travaux et signalisation : dossiers par rue (classement alphabétique) : correspondance, rapports, plans, 1958-1973.
- 13 : Circulation et stationnement : aménagement et signalisation de passages pour piétons, projets de création de rues piétonnes, relations avec l'association "Droits du piéton" : correspondance, rapports, plans, coupures de presse, 1960-1975.
- 14/1 : Circulation et stationnement : études statistiques, 1955-1959 ; enquête et projet de réglementation dans divers lieux : rapports, plans, textes officiels, 1957-1958.
- 15-16 : Circulation et stationnement : recensement : contrôle de l'intensité du trafic horaire par rue : statistiques, 1959-1970.

1093 WP 1-102 : Circulation et stationnement : réglementation ; signalisation, statistiques, administration du service, 1926-1982.

Ce fonds est particulièrement éclairant par les courriers reçus par la municipalité au sujet de la circulation : ils ont fait l'objet d'un classement par quartier des années 1950 aux années 1970, puis par rues pour les années 1970-1980. N'ont été dépouillés que les cartons intéressant les cas de rues étudiés.

55/1 : Circulation et stationnement : réglementation : axes prioritaires : correspondance, rapports, plans, textes officiels, 1966-1968 ; véhicules prioritaires : correspondance 1968-1979 ; limitation de vitesse : correspondance 1959-1973 ; signalisation sectorielle : correspondance, rapports, plans, 1969-1974.

55/2 : Circulation et stationnement : réglementation : zone bleue : correspondance, textes officiels, 1959-1976.

56 : Circulation et stationnement : signalisation lumineuse tricolore : régulation, équipement des carrefours : correspondance, rapports, 1970-1975 ; signalisation par panneaux : demandes d'aménagement : correspondance, 1968-1980.

67 : Circulation et stationnement : recensement de la circulation : statistiques, 1965-1980.

71-74 : Circulation et stationnement : courrier par quartier (classement alphabétique), correspondance 1955-1975.

74-100 : Courrier par rue (classement alphabétique), 1970-1980.

1094 WP 1- 8 : Circulation et stationnement : réglementation, stationnement payant, projets de construction de parcs de stationnement, 1961-1984.

1/1, 3, 4 : Stationnement payant, parkings souterrains, gestion par Lyon Parc Auto (LPA), 1965-1984.

1/2 : Circulation et stationnement : mise en place de sens unique et couloirs réservés, signalisation lumineuse : correspondance, statistiques 1968-1971 ; Commission municipale de circulation : réorganisation : rapport 1961.

2 : Stationnement payant : exploitation, fonctionnement, droits de stationnement : correspondance, rapports, statistiques, textes officiels, 1969-1978.

1147 WP 1-19 : Circulation : correspondance, arrêtés, statistiques, documents, 1946-1957.

1-4 et 6-7 : Circulation (CMC) : courrier classé par année, 1951-1956.

5 : Commission de circulation : divers, statistiques et documents, 1946-1952.

8 : Circulation : Arrêtés municipaux, 1953-1954.

À compléter par le carton isolé suivant :

1166 WP 1-2 : Correspondance sur la circulation, dossiers par mois, 1956.

1170 WP 1-25 : Circulation, stationnement : réglementation, 1952-1958.

1 et 2/1 : Stationnement : emplacements réservés : attribution et gestion, plans, correspondance, 1927-1957.

3, 5/1, 6 : Stationnement, circulation : réglementation provisoire : arrêtés du Maire, correspondance, 1954-1960.

7/1 : Circulation : accidents, infractions : statistiques, correspondance, 1956-1958.

7/2 : Circulation : communiqués de presse, 1952-1958.

1.4.2.3. *Archives de la Police municipale*

Ces fonds d'archives concernent en fait davantage la thématique policière que le service en lui-même, qui n'est pas contrôlé par la municipalité sur la majeure partie de la période. Ces archives sont essentielles pour comprendre les débats sur les questions de gestion de la circulation et de maintien de l'ordre dans la rue. Elles comportent notamment les comptes-rendus de débats des commissions de circulation, permettent de retracer l'évolution de la réglementation, du contrôle des transports en commun et des conflits avec les usagers, dont des plaintes ont été conservées.

347 WP 1-21 : Police locale : sièges, kiosques à journaux : concessions ; postes à essence : demande, autorisation, contentieux, 1940-1955.

1 : Révision du règlement de voirie : rapports, correspondance, 1928-1934.

17-18 : Occupation du domaine public : postes d'essence : installation, exploitation, droits de voirie, réclamations, contentieux : instructions, rapports, correspondance, 1919-1943.

1049 WP 1-7 : Police municipale : circulation et stationnement, maintien de l'ordre sur la voie publique, 1947-1969.

3 : Sens uniques : correspondance, 1956.

6/2 : Circulation et stationnement : correspondance, 1961-1968.

7 : Lieux publics : création de taxiphones, 1951-1963.

1108 WP 1-26 : Police municipale : surveillance, circulation, réhabilitations, 1923-1937.

6/2 : Surveillance exercée par les services de police à la suite de réclamations relatives à des actes de vandalismes, des troubles sur la voie et dans les lieux publics, 1923-1936.

8 : Circulation : affaires diverses, fonctionnement de la CMC : procès-verbaux de réunions, arrêtés, rapports, correspondance, pétitions, documentation, plans, 1933-1935.

A compléter par le carton isolé suivant, qui renseigne sur la « guerre des autocars » de 1934 :

1118 WP 17/2 : Transports en commun, autocars : réglementation des transports urbains et intercommunaux par les entreprises privées, réglementation de la circulation et du stationnement, litiges avec les entreprises de service des autocars et les usagers : rapports, correspondance, plans, 1933-1935.

1124 WP 1-66 : 2^e bureau : police urbaine et rurale, police des transports, voirie urbaine, 1859-1919.

11/4 : Police de la voie publique : vente sur la voie publique : réglementation relative aux marchands ambulants : arrêtés, réclamations, 1859-1908.

23-4 : Police de la circulation : réglementation de la circulation des voitures à pétrole, création du service des transports en commun pour Lyon et la banlieue 1885-1899 – Réglementation du numérotage des automobiles circulant à Lyon, arrêté 1900.

1125 WP 1-37 : 2^e bureau : création du service des transports, police urbaine, voirie urbaine, moyens de transport, 1844-1930.

14-16 : Police de la circulation : embarras et manifestations sur la voie publique, réglementation de la circulation, 1896-1910 ; circulation des vélocipèdes, 1887-1896 ; circulation des automobiles et camions, 1868-1912.

29/3 : Stationnement : réglementation du stationnement et des tarifs des voitures de places et voitures publiques, 1897-1903.

1127 WP 1-118 : Police des lieux publics : circulation et stationnement, réglementation : arrêtés du maire, 1923-1945.

6 : Faits de guerre : organisation de la circulation par temps de guerre, véhicules autorisés, recensement des véhicules automobiles : circulaires, instructions, 1941-1944.

35 : Mesures de police : réglementation des bruits nocturnes, 1881-1921.

54 : Circulation et stationnement : commission de circulation : délibération du CM, 1931-1932, procès-verbaux de séances, rapports 1931-1942, plan de circulation 1936.

55-58 : Circulation et stationnement : réglementation de la circulation et du stationnement : arrêtés du maire, plans classés par ordre alphabétique des rues, 1923-1945.

59 : Circulation et stationnement : modification du règlement général de circulation, plans, photos de véhicules publicitaires, 1926-1944.

60 : Circulation et stationnement : réglementation de la circulation et du stationnement dans divers lieux, balisage de grands itinéraires, création de parcs de stationnement : arrêtés du maire, rapports, correspondance, 1926-1941.

61-63 : Circulation et stationnement : stationnement de véhicules privés : application de la réglementation, réclamations, création de parcs automobiles et emplacements réservés au stationnement, 1924-1947.

1140 WP 1-129 : Police – Hygiène – 2^e division, 1789-1959.

89 : Police : autorisations de vente sur la voie publique, kiosques à journaux, 1880-1941.

94 : Police : circulation, réglementation (dossiers par rue), 1912-1927.

123 : Police : circulation : étude de l'emploi des pare-boues, projets d'arrêtés ; pollution de l'air, mesures préventives, 1919-1962.

1172 WP 1-22 : Police locale : transports en commun, omnibus, guerre des cars ; circulation, réglementation, vélos-taxis, manifestations ; journées d'études sur la circulation et plans des grandes villes de France, 1880-1957.

2 : Autobus, commission de coordination des transports, guerre des autocars, 1934-1938.

3 : Compagnie lyonnaise des taxis transport, état du personnel, 1931-1959.

4 : Guerre des autocars, dossier, 1934.

6/1 : Électrobus : plan des lignes, horaires, 1923-1934.

7/2 : Voitures publiques : réglementation de la circulation et du stationnement, 1914-1941.

8/1-9/1 : Voitures hippomobiles et transports, divers, 1871-1957.

1267 WP 1-15 : Police urbaine : circulation : arrêtés, arrêtés temporaires ; manifestations, transports exceptionnels : correspondance, 1936-1952.

9 : Police urbaine : demandes de permis de circuler pour les vélos-taxis, photos, 1940-1942.

10 : Moyens de transport : transports en commun : commission de circulation, 1936-1956.

11/1 : Police urbaine : commission de circulation, 1936-1956.

1533 WP 1-256 : Police municipale : stationnement, circulation, 1949-1997.

168-176 : Circulation dans les rues (classement alphabétique), 1968-1976.

177-181 et 199-201 : Circulation dans différents secteurs de Lyon : plans de circulation, correspondance, 1963-1990.

182 : Stationnements, accidents, 1979.

185 : Rapports ou études divers : dossier sur la CMC, note de synthèse, statistiques, étude RVL, 1963-1990.

188 : 6^e arrondissement : circulation, stationnement résidentiel, 1984-1990.

193 : Mise en place de la circulation, signalisation et inventaire de travaux de voirie, 1971-1985.

197 : Circulation TCL, correspondance, 1980-1986.

198 : Circulation, communication, commission de police municipale, 1982-1985.

200 : 6^e arrondissement : jalonnement sd (années 1980-1990).

202 : Programme d'implantation de la signalisation lumineuse, 1977-1997.

204 : Stationnement : rapports, articles de presse, 1975-1987.

206 : Relations avec l'association « Les Droits du piéton », 1976-1982.

207 : Défilés ; terrasses, cafés, aires piétonnes : rapports, correspondance, arrêtés, 1974-1986.

231 : Lyon Parc Auto : rapports, correspondance, 1963-1990.

1.4.2.4. *Archives de la Direction des Déplacements urbains*

Les fonds de cette direction municipale créée en 1991 sont surtout utiles sur la fin de la période (années 1980-1990), pour des aménagements particuliers concernant les rues étudiées. N'ont été consultés que les cartons susceptibles de concerner nos rues. L'échantillonnage par arrondissement et par année interdit toute étude à l'échelle de la ville de ce type d'aménagements.

1781 W 1-106 : Pôle sectoriel : petits aménagements locaux, plans de déplacements de secteurs, régulation des carrefours à feux, 1989-2000.

9 : Petits aménagements locaux du 5^e arrondissement : étude stationnement et accidentologie, programmation des opérations sur espace public, 1994-1996.

11 : Petits aménagements locaux du 5^e arrondissement : circulation quartiers Saint-Jean et Saint-Just, 1994-1996.

63 : Aménagements locaux importants. Plan Presqu'île 2^e phase : rapports, planning des travaux, 1993-1995.

106 : Programme de régulation des carrefours à feux : fiches descriptives, comptage, programme annuel, plan, études, 1992-1999.

1795 W 1-51 : Pôle thématique : deux-roues, voiture électrique, stationnement, jalonnement, signalétique, taxis, sécurité routière, données statistiques, photographies, 1965-2003.

2 : Modes doux : deux roues : enquêtes, 1981-1997.

13 : Stationnement : groupe de travail stationnement, rapports, enquêtes, 1983-1999.

16 : Stationnement : études, 1980-1996.

17 : Stationnement : études, 1992-1996.

1.4.2.5. Archives de la Direction générale des Services techniques – Bâtiments communaux

Ces fonds, constitués par les Services techniques (auxquels appartient le SMV après 1940), comportent des éléments sur les voies publiques en ce qui concerne la mise en œuvre de leurs travaux : programmes, documents comptables qui renseignent sur les modalités de financement des travaux, plans, ainsi que quelques demandes de riverains.

1469 WP 1-223 : Bâtiments communaux : travaux : marchés, 1948-1990

1-4 : Voies publiques : commission des rues : dénomination des rues : rapports, correspondance, P.V. de réunions, 1949-1977.

5 : Voirie urbaine : FSIR : correspondance, 1960-1973.

12 : Voirie urbaine : programmes de travaux de voirie, 1945-1976.

19 : CIL : dossier par ordre alphabétique de quartiers, 1957-1968.

201 : Dossiers produits par la Semaly : aménagement de la place des Cordeliers, accessibilité du métro, aménagement des rues piétonnes, 1964-1979.

À compléter par les dossiers isolés suivants :

1613 WP 1 et 4 : Étude du CETE sur l'aménagement du quartier Saint-Jean, enquête de la Semaly sur les stations de métro projetées, 1969-1975.

1.4.2.6. *Archives du Bureau d'Hygiène municipale*

Ces fonds ont été utiles pour comprendre la prise en compte des problématiques de nuisances dues aux transports dans la ville : les quelques études effectuées par le Bureau d'Hygiène municipale et les comptes-rendus de débats autour de ces questions, parfois accompagnés de correspondance diverse, ont permis de préciser les différents points de vue qui s'expriment.

462 WP 1-16 : Hygiène urbaine : gestion des espaces publics, voirie, assainissement ; environnement, gestion et réglementation, 1948-1980.

7/1 : Environnement : bruits, plaintes : correspondance, pétitions, 1978.

16/2 : Environnement : plaintes des citoyens concernant les odeurs nauséabondes, les espaces verts, les clochards, les travaux du métro, les voies piétonnes, l'affichage illicite, 1958-1980.

1053 WP 1-3 : Salubrité, pollution atmosphérique, 1966-1970.

3/1 : Hygiène publique : pollution atmosphérique : rapports, statistiques, 1966-1970.

1062 WP 1-20 : nuisances urbaines, 1907-1963.

11/2 : Hygiène publique : nuisances urbaines : bruit : correspondance, rapports, 1907-1963.

13/6 : Feux allumés sur le territoire de la ville : arrêtés, correspondance, rapport, 1961.

À compléter par le carton isolé suivant :

1080 WP 9 : Bureau d'hygiène : règlement sanitaire ; interventions dans les domaines de l'environnement et de l'hygiène publique, 1968-1971.

1.4.2.7. *Archives du Service Cadre de Vie*

Ce service municipal créé en 1991 a versé peu de fonds datant d'avant les années 2000. L'intérêt de celui-ci réside essentiellement dans l'étude des problématiques de conflits d'usage autour du mobilier urbain dans les années 1970-1990.

1850 WP 1-56 : Service Cadre de Vie et Occupation du domaine public, 1872-2003.

54 : Équipements publics – Abribus JC Decaux : implantations : notes, recensements, photographies, correspondance, 1965-1988.

55 : Mobilier de signalisation urbaine JC Decaux : implantation, maintenance : rapports, convention, délibérations, correspondance, notes, 1975-1985.

1.4.2.8. *Archives de la Mission Presqu'île (1531 WP 1-26), 1988-1996*

Ce fonds municipal a principalement été utilisé pour éclairer la période du mandat de Michel Noir, en complément des documents iconographiques et des brochures de communication sur les projets d'aménagement de la Presqu'île. Ce fonds comporte des archives techniques sur la prise de décision et la mise en œuvre des travaux, ainsi que les comptes-rendus des initiatives de concertation avec les divers usagers.

1 : Mission Presqu'île : rapports et dossiers de conception du projet, 1989-1993.

2 : projet Presqu'île, urbanisme et transport : diverses études (axe Nord-Sud, quartier des États-Unis, déplacements urbains, maîtrise des flux, projet PASCAL, rencontre de l'Urbanisme), 1988-1993.

3 : Plan des déplacements urbains : analyse et propositions d'approche, audit du réseau Sytral, plan de circulation de la Presqu'île, 1990-1994.

1.4.3. *Fonds privés conservés aux AML*

1.4.3.1. *Archives de la compagnie OTL*

Les archives de la compagnie OTL sont très fournies sur les aspects techniques et économiques des systèmes de transport, ainsi que sur les évolutions des réseaux. Elles renseignent cette étude sur le rôle de cette compagnie de transport dans les aménagements de voirie et leurs jeux d'acteurs. Un croisement entre ces sources et les archives des pouvoirs publics (qui ont bien souvent un point de vue plus critique sur les réseaux OTL) permet d'étudier les enjeux de la conflictualité autour de certains aménagements. Ce fonds n'est que partiellement inventorié (542 cotes dans l'inventaire actuel) : les cotes hors inventaires ont été explorées par décimation (551 à 651). Il est beaucoup plus abondant sur la période 1920-1960 que sur d'autres époques. En complément, les nombreux fonds photographiques de la compagnie OTL (cotés 38 PH) ont été consultés ponctuellement pour approfondir l'étude du paysage des rues parcourues par les transports en commun.

75 II 1-652 : Société des Transports en Commun Lyonnais (OTL puis TCL), 1825-1993.

1 : Circulation : projets divers, règlement de circulation, 1920-1965.

2-3 : Compagnies de tramways étrangères diverses, 1910-1969.

8 : Conseil général et Conseil municipal, 1933-1950 ; Préfecture : lettres, divers, 1958-1967.

15 : Correspondance ligne 7, 1907-1952.

34 : Tramways : correspondance 1894-1933 ; lignes Pont Tilsitt de Sainte-Foy et Francheville : substitution des trolleybus aux véhicules sur rails, suppression des voies ferrées, 1933-1935.

42 : Panneaux de signalisation, autres informations, 1950-1960 ; lignes de trolleybus : rapports d'exploitation : textes et plans 1949, correspondance et réclamations 1935-1940.

57-62 et 67-70 : Axe Nord-Sud : plans, aménagement, projets d'autoroutes, 1937-1963.

111 : Installations fixes : service des études, programme, 1959-1963 ; Arrêts OTL : frais d'entretien de chaussée, 1960-1961.

116 : Cartes de Lyon et de ses environs avec tracés divers, plans 1880-1891-1896.

121 : Ponts et chaussées, 1905-1921.

200 : Ville de Lyon, Ponts et Chaussées, Préfecture : correspondance, 1932-1943.

268 : Correspondance Mairie de Lyon : affaires diverses, 1899-1954.

273 : Voirie municipale, service vicinal, 1901-1941.

323 : Correspondance avec l'ingénieur en chef de la Ville de Lyon, 1901-1904.

331 : Préfecture du Rhône, affaires diverses, 1901-1941.

333 : Exploitation : installation radio voitures, échelles, ponts, Kitchener, Guillotière, Clémenceau, de Lattre, Axe Nord-Sud, enlèvement des voies, réfection des chaussées.

340-341 : Procès des cars : instances diverses, 1924-1951.

343-347 : divers litiges concernant la compagnie OTL, 1934-1967.

376 : Statistiques techniques, économiques, d'accidents, voyageurs, INSEE, renseignement, personnel, véhicules, 1947-1961.

377-379 : Statistiques accidents, 1956-1970.

429 : Les autobus et électrobus de la Ville de Lyon, Aménagements routiers, 1928-1961.

484 : Cartes, plans : divers OTL-TCL, 1926-1977.

490 : Signalisation, 1946-1967.

498 : Tramway. Projet de TCSP, 1968-1977.

495 : Tramway divers, 1878-1956.

513 : Tramway et transports urbains : études diverses de réseaux d'autres villes, 1969-1977.

535 : Coordination des transports ; affermage des électrobus de la Ville ; Exploitation souterraine des véhicules routiers des transports urbains : rapport préliminaire, 1935-1968.

551 : Rapports et plans sur des projets de transports en commun en site propre, 1977.

561 : Dossiers techniques divers : rapports, correspondance, plans, sur divers travaux d'enlèvement des rails de tramways, inventaire des abribus Decaux, 1953-1967.

93 II 1-675 : TCL : correspondance, 1874-1960.

267-268 : Transport en commun lyonnais : correspondance avec la commission de circulation, 1925-1936.

1.4.3.2. *Archives de la Semaly – dossiers personnels du directeur René Waldmann (fonds 1958 W 1-126)*

Ces fonds se sont avérés importants pour la compréhension des évolutions de la période 1968-1990, autant pour l'urbanisme (notamment les voies piétonnes) que pour le métro, ainsi que les liens entre transports et urbanisme. Les rapports techniques et administratifs collectés par la Semaly sur les moyens de transport et l'aménagement urbain dans l'agglomération lyonnaise permettent de combler les manques des archives des administrations en la matière. La revue de presse très abondante sur les transports, l'urbanisme et les affaires locales dans ces domaines a permis d'éclairer les débats au-delà des cercles administratifs, pour les années 1960 à 1980 principalement.

55-82 : Fonctionnement interne de la Semaly : Documentation de travail, 1957-1981.

83-126 : Fonctionnement interne de la Semaly - Revue de presse sur l'urbanisme et les transports, 1935-1993.

1.4.3.3. *Archives d'Amable Audin (fonds 24 ii 1-38)*

Les papiers personnels d'Amable Audin (1899-1990), fondateur et directeur du Service archéologique municipal de Lyon, ont permis d'éclairer les discussions autour des enjeux patrimoniaux locaux avec un point de vue externe aux administrations concernées (sur l'urbanisme ou la circulation) : défense du patrimoine, fouilles archéologiques, participation à diverses commissions et associations.

24-28 : Participation à diverses commissions et organismes publics (notamment la Commission départementale des Sites, la Commission départementale d'urbanisme, la Commission municipale du Vieux-Lyon), 1948-1985.

29-30 : Fouilles archéologiques : participation à la Commission archéologique municipale, associations de soutien à l'archéologie et de défense du patrimoine, 1947-1987.

1.4.3.4. *Archives de Régis Neyret (fonds 72 ii 1-72)*

Ce fonds privé, légué par un acteur important de l'aménagement du Vieux-Lyon et intéressé par l'urbanisme en général, a beaucoup apporté à la compréhension des débats sur l'urbanisme lyonnais dans les années 1960-1970. Au-delà de l'engagement de cette personnalité importante dans le milieu du patrimoine et de la culture, les nombreuses coupures de presse et les comptes-rendus de réunion des commissions auxquelles il a participé permettent d'éclairer les débats sur l'aménagement des rues et l'urbanisme, en complément des archives des services techniques.

3 : Documentation sur Louis Pradel : Magazines, coupures de presse, textes dactylographiés, correspondance, 1957-1977.

4 et 8 : Urbanisme : Pradel et l'urbanisme, projets d'aménagement de la Presqu'île, Comité Consultatif d'Urbanisme de l'Agurco, revue de presse sur les zones piétonnes, 1957-1983.

5 : « Batailles urbaines » : métro et rues piétonnes, ZAC et autres opérations d'urbanisme, 1971-1982.

6-7 : Rues piétonnes et urbanisme : revue de presse, correspondance, comptes-rendus de réunions, 1970-1981.

66 : Environnement : la vie associative et les quartiers : rapports, études, comptes-rendus de réunion, coupures de presse, correspondance, 1972-1991.

67 : Débats sur les aménagements urbains : rapports, études, comptes-rendus de réunion, notes, documentations, 1978-1992.

1.4.4. Fonds imprimés : rapports techniques faits par des services municipaux ou transmis à l'administration municipale

1 C 300495 : VILLE DE LYON, *L'œuvre municipale*, 1906-1929 et 1929-1935, deux fascicules de 40 p., 1929 et 1935.

1 C 305724 : AICA, Assemblée Générale de l'AICA, 25 avril 1927, 38 p.

1 C 308115 : SYNDICAT D'INITIATIVE DE LYON, *Une cité moderne dans un berceau bimillénaire*, 1958, 75 p.

1 C 308221 : WALDMANN R., *Les transports de personnes dans l'agglomération lyonnaise*, Lyon, 1964, 75 p.

1 C 500275 : VILLE DE LYON, *Étude sur les embellissements de la ville de Lyon et le développement économique de la région lyonnaise*, 1918, 38 p.

1 C 500311 : *Programme de modernisation et d'équipement du Groupement d'Urbanisme de la Région Lyonnaise*, 1962, 150 p.

1 C 500995 : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, *Circulation et transport dans l'agglomération lyonnaise*, Lyon, Service des Études, 1966., 3 vol.

1 C 501086 : ARCADIO F., CATON J., MOULAY A., *Étude des accidents de la circulation sur le territoire de la Communauté urbaine de Lyon en janvier 1971*, 1971, 48 p.

1 C 501464 : *Transports urbains de l'agglomération lyonnaise*, VII^e Plan, 1975, 3 vol., 134, 125, 21 p.

1 C 501881 : PELLET Y., *Réflexion sur la gestion du stationnement payant à Lyon*, 1979, 125 p.

1 C 502428 : WALDMANN R., *Le coût des transports urbains dans les agglomérations*, Paris, Ministère de la Reconstruction, 1962, 106 p.

1 C 700380 : PONTS ET CHAUSSÉES DU RHÔNE, *L'aménagement routier dans l'agglomération lyonnaise*, septembre 1961.

1 C 707305 : AICA, *Notes sur les divers moyens d'améliorer la circulation dans la ville de Lyon*, 1925, 20 f.

1718 W 27 : Brochures diverses de la Ville de Lyon et de la Courly, 1990-2001.

1.4.5. Fonds iconographiques : plans de Lyon et de ses réseaux urbains

Les plans municipaux sont une source essentielle pour notre étude. Ils permettent d'analyser les mutations globales de l'espace urbain lyonnais à différentes échelles, mais aussi les mutations des réseaux de transport en commun car leur tracé figure souvent sur les plans. Croisés avec les autres sources iconographiques et les dossiers d'archives, ils permettent d'affiner les analyses par une meilleure compréhension du contexte local des lieux et servent de support à plusieurs cartes.

4 S : Plans de Lyon par secteurs, échelle 1/500^e, 1861-1990.

1-572/3 : Plan général de la ville de Lyon au 1 : 500^e, classé par secteurs (1 à 572).

5 S : Plans de Lyon par secteurs, échelle 1/2 000^e, 1887-1983.

1-34/3 : Plan général de la ville de Lyon au 1 : 2000, secteurs 1 à 34.

Ces deux séries de plans sont accessibles en ligne : www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ac69v2/visu_affiche.php?PHPSID=8272ccdab1b8ab9b509db6629cd979f7&param=visu&page=1

2 S 1-1335 : Plans divers de Lyon., 1550-1991.

81 : Plan Fournier. Ville de Lyon, 1/15 000^e, vers 1941-1942.

106 : Plan de Lyon, Voirie Municipale, 1/20 000^e, 1922.

155 : Plan général de la Commune de Lyon, 1/20 000^e, v. 1940.

158 : Plan général de la Commune de Lyon, 1/20 000^e, 1929.

164 : Plan géométral de la Commune de Lyon, 1/20 000^e, 1908.

252 : Plan de Lyon, Service Immobilier, 1/15 000^e, 1953.

332 : Lyon, nouveau plan topographique de la Ville de Lyon comprenant et indiquant toutes les améliorations en projet et en voie d'exécution, 1/10 000^e, Agence Fournier éditeur, 1918.

339 : Lyon, nouveau plan topographique de la Ville de Lyon comprenant et indiquant toutes les améliorations en projet et en voie d'exécution, 1/10 000^e, Agence Fournier éditeur, 1892.

341 : Plan Fournier de Lyon, 1/15 000^e. Légende : tramways et monuments publics, v. 1930.

343 : Nouveau plan de Lyon illustré avec Tramways, avec toutes les modifications et changements les plus récents, Ph. Sapin, 1/15.000^e, 1880.

455a : Carte des routes nationales du département du Rhône, 1/100 000^e, 1934.

Autres plans

Les plans municipaux thématiques, inventoriés dans le catalogue d'exposition « Forma Urbis »²¹⁰⁸, se distinguent par leur dispersion dans diverses séries.

1 S 12 : Plan général de la commune de Lyon, révisé par le service municipal de la Voirie, 1/10 000^e. Tracé du réseau OTL avec les nouvelles lignes projetées, 1898.

1 S 116 : Plan du réseau des transports en commun OTL, 1/10 000^e, v. 1960.

1612 WP 163 : OTL, plan du réseau au 1/10 000^e, 1900.

1615 WP 41 : Plan de la voirie 1/10 000^e, 1922.

1615 WP 70 : OTL, plan du réseau au 1/10 000^e, 1977.

1541 WP 157 : PAEE dit Plan Chalumeau, 1935.

1541 WP 117 : Plan directeur du groupement d'urbanisme de la région lyonnaise, 1954-1957.

1.4.6. Fonds iconographiques : cartes postales de Lyon et photographies commandées par les pouvoirs publics

Ces fonds ont été principalement utilisés pour donner un aperçu des usages réels des rues considérées et de leurs aménagements. Les cartes postales n'ont pas pu être exploitées de manière sérielle en raison du manque d'éléments contextuels et de la disparité chronologique et spatiale des sources : la majorité des images date des années 1920-1930 et les rues étudiées sont photographiées de manière très inégale. Certains lieux importants de la ville ont fait l'objet de photographies à intervalles réguliers, ce qui permet d'avoir une vision des changements intervenus dans la voirie sur une longue durée. Les clichés commandés par des services publics permettent d'analyser les éléments importants que ces services veulent mettre en avant, en complément de leurs archives techniques.

4 Fi 1-3759 : cartes postales, accessibles en ligne à l'adresse : http://www.fondsenligne.archives-lyon.fr/ac69v2/carte_postale.php

3 Ph, 10 Ph, 15 Ph, 38 Ph : clichés sur plaque de verre numérisés dans le cadre de l'exposition « Fragile Mémoire »²¹⁰⁹, commandés par les services municipaux de voirie, d'urbanisme et des

²¹⁰⁸ Gérard Bruyère, Noëlle Chiron et Jeanne-Marie Dureau, *Forma urbis : les plans généraux de Lyon, XVIe-XXe siècles*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1997.

²¹⁰⁹ Gérard Bruyère et al., *Fragile mémoire : catalogue illustré des clichés sur verre : sous-séries 3 Ph, 10 Ph, 15 Ph, 38 Ph*, Lyon, Archives municipales, 1997.

bâtiments communaux (ainsi que quelques clichés de la compagnie OTL), entre 1850 et 1950. Ces photographies sont numérisées et disponibles en ligne à l'adresse :

<http://www.archives-lyon.fr/static/archives/contenu/old/fonds/frag/frag.htm>

3 Ph 1-632 : images de Lyon, 1880-1950.

168-212 : Destruction des ponts de Lyon par l'armée allemande, 1^{er} et 2 septembre 1944.

224-323 et 427-452 : photographies de diverses rues lyonnaises faisant l'objet de travaux de construction ou de démolition d'habitat insalubre, 1937-1941.

368-386 et 585-632 : photographies de diverses rues emblématiques de Lyon (rue de la République, cours Gambetta), prises pour des expositions de la voirie municipale, 1937-1942.

10 Ph 1-274 : Fonds du journal *La Vie Française*, 1898-1900.

1 et 2 : ouvriers travaillant sur une ligne de tramway, vers 1900.

148-164 : diverses activités de rue (marchands ambulants, vendeurs de journaux, voiture aux chèvres place Bellecour, joueurs de boule cours du Midi).

15 Ph 1-965 : Versement des services techniques de la Ville de Lyon, 1853-1951.

203 : Plan général d'assainissement de la ville de Lyon, 1937.

322 à 332 : Éclairage public des voies à Lyon : vues de jour et de nuit, vers 1920-1930.

380 à 381 : Avant-projet pour l'aménagement du pont de la Guillotière, diverses variantes, C. Chalumeau, vers 1935.

382 : Avant-projet pour le prolongement au nord de la rue de la République, C. Chalumeau, 1935.

387-390 : Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Lyon, avant-projets et plans, C. Chalumeau, 20 juin 1935.

393 : Projet pour la création d'un quartier industriel à Lyon, avec l'ouverture d'un boulevard dénommé États-Unis desservi par un tramway, Plan d'ensemble, T. Garnier, 19 janvier 1929.

634-654 : Vues de places de Lyon, Expositions de la Voirie municipale, 1937-1942.

667 et 670-672 : Vues de plusieurs grands axes de communication de Lyon, Liste des Expositions de la Voirie municipale, 1937-1942.

683-913 : Vues de plusieurs quais et ponts de Lyon, Liste des Expositions de la Voirie municipale, vues des ponts lors de leur construction, 1890-1942.

38 Ph 1-350 : Fonds de la Société Lyonnaise des Transports en Commun, 1700-1995.

Ce fonds photographique montre surtout des matériels roulants OTL circulant dans les années 1920-1950. Nous avons sélectionné les images présentant ces machines dans leur contexte de circulation urbaine, celles qui montrent les infrastructures mises en place par l'OTL et les quelques vues de quartiers conservées par la compagnie.

16 et 24-25 : Tramway électrique : motrice NLT de la ligne 23, vers 1900-1930.

19-20 et 209-210 : Transport en commun : autobus de la ligne 26, vers 1934-1945.

78-79 : Vue de quartier : vue du 6^e arrondissement, à Lyon, vers 1920-1945.

105 et 107-109 : Transport urbain : trolleybus ligne 29, vers 1935-1947.

119 : Transport urbain : plan des lignes de trolleybus existantes et en construction, vers 1945.

124-131 : Lignes aériennes de trolleybus : travaux divers, vers 1930-1940.

134-137 : Transport en commun : plan du réseau de tramways à chevaux de l'OTL., 1894.

138-139 : Transport en commun : plan du réseau de tramways électriques de l'OTL en 1913.

176-180 et 227-249 : Transport urbain : trolleybus type Vetra-Francheville ligne 30, vues des matériels roulants et des lignes aériennes, vers 1935-1947.

199 : Transport urbain : tramway électrique de la ligne 7, vers 1926-1947.

284, 286, 290 : Transport en commun : rails de tramway, vers 1900-1940.

335 : Urbanisme : plan du boulevard des États-Unis, à Lyon : plan, vers 1920-1947.

1.5. Archives de l'Union des Comités d'Intérêt locaux (UCIL)/Renaissance du Vieux-Lyon (RVL)²¹¹⁰

Ces archives, classées par dossiers thématiques non inventoriés, fournissent un intéressant complément aux archives publiques sur les aménagements de voirie et les mobilisations des riverains dans les années 1950-1990, particulièrement dans le quartier du Vieux-Lyon. Elles concernent souvent les activités de l'UCIL et de RVL de manière indifférenciée, puisque ces deux associations sont localisées au même endroit. Constituées essentiellement de coupures de presse, de brochures associatives et de comptes-rendus de réunion avec les pouvoirs publics, elles ont été dépouillées de manière systématique pour les dossiers concernant la rue :

Dossier « Sécurité, bruits, plaintes » (UCIL)

Dossier « Signalétique et stationnement » (UCIL/RVL)

Dossier « Piétons, circulation » (UCIL/RVL)

Dossier « Rues piétonnes » (UCIL/RVL)

1.6. Archives du CIL des États-Unis²¹¹¹

Ces archives concernent le cas du boulevard des États-Unis et sont classées par ordre chronologique, sans inventaire du contenu des dossiers. Elles ont été consultées pour la période 1933-1995, avec une quasi absence d'archives pour les années 1975-1990, due à plusieurs changements de présidence du Comité. Leur exploitation a permis d'étudier précisément les revendications de ce comité et ses rapports avec les pouvoirs publics, en particulier pour le cas du boulevard des États-Unis.

1.7. Bibliothèque municipale de Lyon (BML, fonds régional)²¹¹²

Plusieurs fonds photographiques numérisés ont été ponctuellement consultés, pour éclairer les débats du moment ou mobiliser des sources iconographiques en complément des archives des services publics. Ils ont aussi servi à compléter l'iconographie des services de voirie, pour les

²¹¹⁰ Archives consultables sur demande au siège de l'UCIL : 54 rue Saint-Jean, 69005 Lyon.

²¹¹¹ Archives consultables sur demande. Voir : <http://cil.etatsunis.free.fr/>

²¹¹² Adresse physique : 30 boulevard Vivier-Merle, 69003 Lyon.

travaux et infrastructures de voirie qui n'ont pas fait l'objet de prises de vues par les pouvoirs publics.

Fonds Jules Sylvestre : photographies de Lyon en partie prises entre 1918 et 1945, dont des séries commandées par la municipalité à l'occasion de travaux.

Accessible en ligne à l'adresse : : [http://collections.bm-lyon.fr/photo-rhone-alpes/search?query\[\]=source:%22Jules%20Sylvestre%20\(1859-1936\)%22](http://collections.bm-lyon.fr/photo-rhone-alpes/search?query[]=source:%22Jules%20Sylvestre%20(1859-1936)%22)

Fonds Georges Vermard : photographies principalement prises à Lyon entre 1945 et 1970 par un photographe de presse quotidienne qui s'intéresse à l'urbanisme et à la circulation.

P0702 B03/04_16 002, 007, 012, 021, 0304 à 0307 : *Urbanisme*, 15 pochettes papier neutre avec un total de 279 négatifs noir et blanc, 1969.

P0702 B03/04_16 858 : *Urbanisme - Construction - Place Bellecour : Parking*, 17 négatifs noir et blanc, 13 octobre 1969.

P0702 B03/04_16 850 : *Quartiers de Lyon*, 23 négatifs noir et blanc, 17 août 1969.

P0702 B03/04_16 691 : *Rues de Lyon*, 28 négatifs noir et blanc, 17 mars 1967.

P0702 B03/04_16 601 : *Circulation dans les vieux quartiers*, 4 négatifs noir et blanc, 1966.

P0702 B03/04_16 685 : *Circulation dans la ville*, 9 négatifs noir et blanc, 28 février 1967.

P0702 B03/04_16 199 : *Les pavés de Lyon*, 12 négatifs noir et blanc, sd.

P0702 B06/07_24 301 : *Parkings de voitures*, 12 négatifs noir et blanc, sd.

P0702 B06/07_24 793 : *Embarras de voitures*, 4 négatifs noir et blanc, 1968.

2. Périodiques locaux

2.1. Revues spécialisées

Revue *La Construction Lyonnaise*, 1889-1914. Intégralement numérisée, disponible en ligne à l'adresse : [http://collections.bm-](http://collections.bm-lyon.fr/presseIllustrée/search?query=id_title_s:%22BML_01PER00303001_La%20Construction%20lyonnaise%22&withinQuery=date:189*%20AND%20type:%22page%22%20AND%20lyonnaises)

[lyon.fr/presseIllustrée/search?query=id_title_s:%22BML_01PER00303001_La%20Construction%20lyonnaise%22&withinQuery=date:189*%20AND%20type:%22page%22%20AND%20lyonnaises](http://collections.bm-lyon.fr/presseIllustrée/search?query=id_title_s:%22BML_01PER00303001_La%20Construction%20lyonnaise%22&withinQuery=date:189*%20AND%20type:%22page%22%20AND%20lyonnaises)

Cette revue, peu durable sur la période, permet d'avoir un point de vue différent de celui de l'administration municipale sur les « grands travaux » de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle. Les projets proposés par des ingénieurs indépendants collaborant à cette revue aident à reconstituer les différentes visions de la voirie à cette époque.

Revue *Technica*, revue des anciens élèves de l'École Centrale de Lyon, consultable en ligne à l'adresse : <https://histoire.ec-lyon.fr/index.php?id=1300>

Consultée de manière exhaustive de 1904 à 1947, plus ponctuellement sur les périodes suivantes, cette revue est intéressante pour étudier le rayonnement des ingénieurs des services de voirie lyonnais et la manière dont ils mettent en avant les innovations de leurs services.

2.2. Revues locales conservées aux ADR

Ces revues spécialisées sont utilisées pour compléter les éléments recueillis dans les archives des services techniques, par des éclairages plus précis. Leur dépouillement permet surtout d'éclairer les jeux d'acteurs, les enjeux et les représentations de certaines catégories de populations sur les aménagements de voirie pour la circulation et les transports. Ces sources, par leur caractère parcellaire, tant dans leurs thèmes que dans leur chronologie (les années 1920-1930 sont surreprésentées), ne permettent d'avoir qu'un éclairage partiel.

PER 319/1 : *En Vélo* (Pour le développement et la défense de la bicyclette), 1931.

PER 855/1 à 3 : *Le Tramway*, 1909-1943 (Organe des employés de la Compagnie OTL), interrompu entre 1935 et 1937.

PER 857/1 : *Les transports automobiles* (Journal officiel du syndicat des entrepreneurs et transporteurs automobiles de Lyon, de la région lyonnaise et du Sud-Est), 1933-1935.

PER 1349/1 : *Bulletin du chauffeur* (Organe officiel de l'Union syndicale des chauffeurs et cochers de place de la ville de Lyon), 1926-1938.

PER 1371/1 : *Bulletin du motorcycle-club de Lyon et du Rhône*, 1925-1934.

PER 1395/1 : *Bulletin mensuel de l'Union automobile de Lyon et du Sud-Est*, 1911-1913.

PER 1780/1 et 2 : *Lyon touriste* (Organe du syndicat d'initiative de Lyon), 1906-1943.

PER 1900/1 à 6 : *Revue de l'Automobile-Club du Rhône*, 1902-1958 sauf 1909-1926, octobre 1935-mai 1937 et 1945-1950.

PER 1901/1 : *Revue auto/moto rhodanienne*, 1934-1935.

PER 2031/1 : *Le Tramway* (Organe des employés de la compagnie OTL), 1930-1935.

2.3. Presse locale

Le recours à la presse locale a été très ponctuel et limité au seul titre paru sans interruption au cours de notre période, *Le Progrès*, disponible à la Bibliothèque municipale de Lyon sous forme de microfilms. L'analyse de ces journaux a principalement porté sur les rubriques locales pour tenter de saisir l'évolution des accidents de la circulation et de la manière dont ils sont vus dans la presse. Un sondage a été effectué sur les mois d'avril, mai et juin tous les 5 ans, de 1879 à 1979, pour dénombrer les accidents et recenser leurs causes et leurs lieux décrits, dans une base de données sur tableur Excel.

Bibliographie

1. Outils de travail

BEGHAIN Patrice, BENOIT Bruno et CORNELOUP Gérard, *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Ed. Stéphane Bachès, 2009.

GAUTHIEZ Bernard, *Espace urbain : vocabulaire et morphologie*, Paris, Monum, 2003.

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 2015.

TOPALOV Christian (dir.), *L'Aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*, Paris, Robert Laffont, 2010.

2. Épistémologie et méthodes

2.1. Histoire urbaine contemporaine

BALDASSERONI Louis et PETERMANN Damien, « Le goût des photographies en ligne, de la mise en bouche à l'indigestion », *Gazette des archives*, 2019, n° 253, p. 21-37.

BAUDOUÏ Rémi, FAURE Alain, FOURCAUT Annie, MOREL Martine et VOLDMAN Danièle, « Écrire une histoire contemporaine de l'urbain », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1990, vol. 27, n° 1, p. 97-106.

BOCQUET Denis, « Les réseaux d'infrastructures urbaines au miroir de l'histoire : acquis et perspectives », *Flux*, 2006, vol. 65, n° 3, p. 6-16.

EWEN Shane, *What is urban history ?*, Cambridge, UK, Polity, 2016.

FLEURY Antoine, « La rue : un objet géographique ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 2004, n° 5, p. 33-44.

FOURCAUT Annie, « Les historiens et la monographie, l'exemple de la banlieue parisienne », *Politix*, 1989, vol. 2, n° 7, p. 30-34.

FOURCAUT Annie, « Les habits neufs des politiques de la ville depuis 1980 », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, 1999, vol. 64, n° 1, p. 113-119.

FOURCAUT Annie, « Les vertus de la rue », *Urbanisme*, 2007, n° 353, p. 66-67.

FOURCAUT Annie et VADELORGE Loïc, « Où en est l'histoire urbaine du contemporain ? », *Histoire urbaine*, 2011, vol. 32, n° 3, p. 137-159.

LEPETIT Bernard, « La ville : cadre, objet, sujet. Vingt ans de recherches françaises en histoire urbaine », *Enquête*, 1996, n° 4, p. 11-34.

NEYRET Régis, « Du monument isolé au “tout patrimoine” », *Géocarrefour*, 2004, vol. 79, n° 3, p. 231-237.

RONCAYOLO Marcel, « Conceptions, structures matérielles, pratiques : réflexions autour du “projet urbain” », *Enquête*, 1996, n° 4, p. 59-68.

VADELORGE Loïc, « Grands ensembles et villes nouvelles : représentations sociologiques croisées », *Histoire urbaine*, 2006, vol. 17, n° 3, p. 67-84.

VADELORGE Loïc, *Gouverner les villes nouvelles : le rôle de l'État et des collectivités locales (1960-2005)*, Paris, Le Manuscrit, 2005.

VADELORGE Loïc, *Rouen sous la III^e République : politiques et pratiques culturelles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005.

VOLDMAN Danièle, « Sur les « crises » urbaines », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1999, n° 64, p. 5-10.

VORMS Charlotte, *Bâtisseurs de banlieue : Madrid, le quartier de la Prosperidad, 1860-1936*, Grâne, Créaphis, 2012.

2.2. Histoire environnementale

AMBROISE-RENDU Anne-Claude, TRESPEUCH-BERTHELOT Anna et VRIGNON Alexis (eds.), *Une histoire des conflits environnementaux : luttes locales, enjeu global (XIX^e - XXI^e siècles)*, Limoges, Presses Universitaires de Limoges, 2018.

CHARVOLIN Florian et FRIOUX Stéphane, *Un air familial ? sociohistoire des pollutions atmosphériques*, Paris, Mines Paris-Tech, 2015.

FRIOUX Stéphane, « Jalons pour une histoire environnementale contemporaine », *Le Mouvement Social*, 2018, n° 262, p. 3-15.

FRIOUX Stéphane, « Aux origines de la ville durable : améliorer l'environnement urbain en France, fin XIX^e-milieu XX^e siècles », *Responsabilité & Environnement*, 2008, n° 52.

FRIOUX Stéphane et LEMIRE Vincent, « Pour une histoire politique de l'environnement au 20^e siècle », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2012, vol. 113, n° 1, p. 3-14.

GRANGER Christophe, « Le coq et le klaxon, ou la France à la découverte du bruit (1945-1975) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2014, vol. 123, n° 3, p. 85-100.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », *Histoire urbaine*, 2007, vol.18, n°1, p.5-21.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève et FOURNIER Patrick (dir.), *Aménagement et environnement : perspectives historiques*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

NIGET David et PETITCLERC Martin, *Pour une histoire du risque : Québec, France, Belgique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.

WELLS Christopher W., *Car country : an environmental history*, Seattle, University of Washington Press, 2012.

2.3. Socio-histoire de l'action publique

AMIOT Michel, *Contre l'État, les sociologues : éléments pour une histoire de la sociologie urbaine en France, 1900-1980*, Paris, EHESS, 1986.

CADIOU Stéphane (dir.), *Gouverner sous pression ? La participation des groupes d'intérêt aux affaires territoriales*, Issy-les-Moulineaux, LGDJ, 2016.

DESROSIÈRES Alain, *Prouver et gouverner : une analyse politique des statistiques publiques*, Paris, La Découverte, 2014.

DESROSIÈRES Alain, *L'argument statistique. II. Gouverner par les nombres*, Paris, Presses des Mines, 2008.

DUBOIS Vincent et DULONG Delphine (dir.), *La question technocratique : de l'invention d'une figure aux transformations de l'action publique*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999.

DUMONS Bruno et POLLET Gilles (dir.), *Administrer la ville en Europe : XIX^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 2003.

FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1993.

KALUSZYNSKI Martine et PAYRE Renaud, *Savoirs de gouvernement : circulation(s), traduction(s), réception(s)*, Paris, Economica, 2013.

LASCOUMES Pierre et LE GALÈS Patrick (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004.

LE BIANIC Thomas et VION Antoine (eds.), *Action publique et légitimités professionnelles*, Paris, LGDJ, 2008.

MAZOYER Harold, « Réformer l'administration par le savoir économique », *Genèses*, 2013, vol. 93, n° 4, p. 29-52.

PAYRE Renaud, *Une science communale ? Réseaux réformateurs et municipalité providence*, Paris, CNRS éditions, 2007.

PAYRE Renaud, « Un savoir « scientifique, utilitaire et vulgarisateur » : la ville de *La vie urbaine*, objet de science et objet de réforme (1919-1939) », *Genèses*, 2005, n° 60, p. 5-30.

ROSANVALLON Pierre, *La nouvelle question sociale : repenser l'État-providence*, Paris, Seuil, 1995.

SUPIOT Alain, *La gouvernance par les nombres : cours au Collège de France, 2012-2014*, Nantes, Institut d'Études Avancées, 2015.

ZITTOUN Philippe (dir.), *Des indicateurs pour gouverner : boussoles ou miroirs déformants ?*, La Défense, PUCA, 2009.

2.4. Conflits d'usages et d'aménagement

CLERVAL Anne, *Paris sans le peuple : la gentrification de la capitale*, Paris, La Découverte, 2013.

GRAVARI-BARBAS Maria, « La « ville festive » ou construire la ville contemporaine par l'événement », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 2009, vol. 86, n° 3, p. 279-290.

HUMEZ Jonathan et MARTINAIS Emmanuel, « La construction sociale de la nuisance », *Annales de la Recherche Urbaine*, 2010, n° 106, p. 177-184.

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

MEHL Dominique, « Les voies de la contestation urbaine », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1980, vol. 6, n° 1, p. 26-62.

MELÉ Patrice, LARRUE Corinne et ROSEMBERG Muriel, *Conflits et territoires*, Tours, Presses universitaires François Rabelais, 2003.

PESSIS Céline, TOPÇU Sezin et BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses » : modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013.

PIGENET Michel et TARTAKOWSKY Danielle, « Les marches en France aux XIX^e et XX^e siècles : récurrence et métamorphose d'une démonstration collective », *Le Mouvement Social*, 2003, vol. 202, n° 1, p. 69-96.

POIRIER Valérie, « « L'autoroute est-ouest, c'est pas le progrès ! » : environnement et mobilisation citoyenne en opposition au projet d'autoroute est-ouest à Montréal en 1971 », *Bulletin d'histoire politique*, 2015, vol. 23, n° 2, p. 66-91.

ROBERT Vincent, *Les chemins de la manifestation, 1848-1914*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1996.

SUBRA Philippe, *La géopolitique locale : territoires, acteurs, conflits*, Paris, A. Colin, 2016.

TARTAKOWSKY Danielle et PIGENET Michel (eds.), *Histoire des mouvements sociaux en France, de 1814 à nos jours*, Paris, La Découverte, 2012.

WIEVIORKA Michel, « Lutttes urbaines : leurs acteurs et les chercheurs », *International Review of Community Development*, 1980, n° 4, p. 149.

ZANCARINI-FOURNEL Michelle, « Généalogie des rébellions urbaines en temps de crise (1971-1981) », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, 2004, vol. 4, n° 84, p. 119-127.

ZAVESTOSKI Stephen et AGYEMAN Julian (eds.), *Incomplete streets : processes, practices, and possibilities*, Londres, Routledge, 2015.

3. Histoire de l'aménagement urbain

3.1. Ouvrages et articles généraux

BARJOT Dominique, *La politique d'aménagement du territoire. Racines, logiques et résultats*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002.

CHOAY Françoise, *Espacements : l'évolution de l'espace urbain en France*, Milano, Skira, 2003.

DELORME Jean-Claude, GENET-DELACROIX Marie-Claude, LENIAUD Jean-Michel et HARLAUT Yann (eds.), *Historicisme et modernité du patrimoine européen : reconstruction, restauration, mise en valeur aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 2007.

DES CARS Jean et PINON Pierre, *Paris-Haussmann. « le pari d'Hausmann »*, Paris, Picard, 1991.

DESPORTES Marc et PICON Antoine, *De l'espace au territoire : l'aménagement en France, XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1997.

DUBY Georges, AGULHON Maurice, CHOAY Françoise et CRUBELLIER Maurice (dir.), *Histoire de la France urbaine : le cycle haussmannien. Tome 4. La ville de l'âge industriel*, Paris, Seuil, 1983.

FOURCAUT Annie (dir.), *La Ville divisée : les ségrégations urbaines en question : France XVIII^e-XX^e siècles*, Grâne, Créaphis, 1996.

GAUDIN Jean-Pierre, *L'avenir en plan : technique et politique dans la prévision urbaine 1900-1930*, Seyssel, Champ Vallon, 1985.

GUILLERME André, *Bâtir la ville : révolutions industrielles dans les matériaux de construction : France-Grande-Bretagne, 1760-1840*, Seyssel, Champ Vallon, 1995.

JACQUEMET Gérard, *Belleville au XIX^e siècle : du faubourg à la ville*, Paris, EHESS, 1984.

KUISEL Richard F., *Le capitalisme et l'État en France : modernisation et dirigisme au XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1984.

MARGAIRAZ Michel, *L'État, les finances et l'économie. Histoire d'une conversion 1932-1952*, Vincennes, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2013.

MERLIN Pierre, *L'urbanisme*, Paris, Seuil, 2016.

OBLET Thierry, *Gouverner la ville : les voies urbaines de la démocratie moderne*, Paris, Presses universitaires de France, 2005.

PINOL Jean-Luc (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine : expansion et limite d'un modèle. 2. De l'Ancien Régime à nos jours*, Paris, Seuil, 2003.

POIRRIER Philippe et VADELORGE Loïc (dir.), *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, Paris, La Documentation française, 2003.

3.2. L'administration de la ville et de l'urbanisme

BACKOUCHE Isabelle, *Aménager la ville : les centres urbains français entre conservation et rénovation (de 1943 à nos jours)*, Paris, A. Colin, 2013.

BENOIT Bruno et BERNARD Mathias (eds.), *Le maire et la ville dans la France contemporaine*, Clermont-Ferrand, Presses universitaires Blaise-Pascal, 2012.

BENTAYOU Gilles, « De « l'atelier » à « l'agence » d'urbanisme de Lyon : nouveaux regards sur les quartiers anciens (1961-1983) », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, 2007, n° 2, p. 31-43.

BERDOULAY Vincent et CLAVAL Paul, *Aux débuts de l'urbanisme français : regards croisés de scientifiques et de professionnels fin XIX^e-début XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2001.

BERSTEIN Serge, *Édouard Herriot ou la République en personne*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1985.

BERTHET Claire, *Contribution à une histoire du logement social en France au XX^e siècle : des bâtisseurs aux habitants : les HBM des États-Unis de Lyon*, Mons, Autrement dit, 1997.

BONHOMME Bernard, MALVERTI Xavier, BERTIN Dominique, CLÉMENÇON Anne-Sophie, *Ville, plan, architecture : l'art urbain en Rhône-Alpes Grenoble, Lyon, Saint-Etienne rapport final*, Lyon, Programme pluriannuel en sciences humaines Rhône-Alpes, 1990.

BOURILLON Florence et FOURCAUT Annie, *Agrandir Paris, 1860-1970*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2012.

BOWIE Karen (dir.), *La modernité avant Haussmann : formes de l'espace urbain à Paris 1801-1853*, Paris, Recherches, 2001.

CHATRIOT Alain, CHESSEL Marie-Emmanuelle et HILTON Matthew, *Au nom du consommateur : consommation et politique en Europe et aux États-Unis au XX^e siècle*, Paris, La Découverte, 2004.

CLAUDE Viviane, *Faire la ville : les métiers de l'urbanisme au XX^e siècle*, Marseille, Parenthèses, 2006.

CLAUDE Viviane, *Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940) : sources et questions*, Paris, Délégation à la recherche et à l'innovation, 1990.

DELUERMOZ Quentin, *Policiers dans la ville : la construction d'un ordre public à Paris (1854-1914)*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2012.

EWEN Shane, « Rational Reform in an Age of War: Creating a Modern Fire Service, 1914–38 », in Shane Ewen (ed.), *Fighting Fires : Creating the British Fire Service, 1800–1978*, London, Palgrave Macmillan UK, 2010, p. 110-128.

EWEN Shane, « Central Government and the Modernization of the British Fire Service, 1900–38 », *Twentieth Century British History*, 2003, vol. 14, n° 4, p. 317-338.

FOURQUET François, *Les comptes de la puissance : histoire de la comptabilité nationale et du Plan*, Paris, Recherches, 1980.

FRIOUX Stéphane, « Henri Sellier : Un maire au service de la circulation des savoirs sur et pour la ville ? 1919-1939 », *Histoire urbaine*, 2013, vol. 37, n° 2, p. 107-123.

GUILLERME André, LEFORT Anne-Cécile et JIGAUDON Gérard, *Dangereux, insalubres et incommodes : paysages industriels en banlieue parisienne, XIX^e-XX^e siècles*, Seyssel, Champ Vallon, 2004.

HAROUEL Jean-Louis, *L'embellissement des villes : l'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Paris, Picard, 1993.

HÉRAN Frédéric, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica, 2011.

LE GOULLON Gwenaëlle, *Les grands ensembles en France : genèse d'une politique publique 1945-1962*, Paris, CTHS, 2014.

MANFREDINI Julie, *Les syndicats d'initiative : naissance de l'identité touristique de la France*, Tours, Presses Universitaires François Rabelais, 2017.

MAUMI Catherine, « L'urbanisme tri-dimensionnel de Victor Gruen à l'épreuve du "futur prévisible" des villes nouvelles parisiennes », <http://www.inventerlegrandparis.fr/article/lurbanisme-tri-dimensionnel-de-victor-gruen-a-lepreuve-du-futur-previsible-des-villes-nouvelles-parisiennes>, 2018, consulté le 23 août 2019.

PICON-LEFÈBVRE Virginie, *Construire la ville sur dalle : Maine-Montparnasse et la Défense : 1950-1975*, Thèse de doctorat d'Histoire de l'art, Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, Paris, 2000.

PRÉVOT Maryvonne, « Aux origines du BERU », *Histoire urbaine*, 2017, n° 48, n° 1, p. 77-93.

PRÉVOT Maryvonne, BENTAYOU Gilles, CHATELAN Olivier, DESAGE Fabien, GARDON Sébastien, LINOSSIER Rachel, MEILLERAND Marie-Clotilde et VERDEIL Éric, « Les agences d'urbanisme en France », *Métropoles*, 2008, n° 3.

QUÉRÉEL Patrice, *La ville évanouie, Rouen : un demi-siècle de vandalisme*, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Ed. Page de Garde, 1999.

RATOUIS Olivier, « L'autonomisation de l'expertise dans l'urbanisme français d'après-guerre », *Histoire urbaine*, 2005, vol. 14, n° 3, p. 9-27.

ROBERT Jean-Louis, *Plaisance près Montparnasse : quartier parisien 1840-1985*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2012.

ROBERT Jean-Louis et TSIKOUNAS Myriam (eds.), *Les Halles : images d'un quartier*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2004.

SAUNIER Pierre-Yves, « Les hommes et les organismes de la Ville », *Recherches Contemporaines*, 1995, n° 3, p. 121-137.

SAUNIER Pierre-Yves et CLAUDE Viviane, « L'urbanisme au début du siècle : de la réforme urbaine à la compétence technique », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1999, n° 64, p. 25-40.

SAUNIER Pierre-Yves et EWEN Shane, *Another global city : historical explorations into the transnational municipal moment, 1850-2000*, New York, Palgrave Macmillan, 2008.

TELLIER Thibault, « Humaniser le béton ou les politiques publiques au service de l'humanisation de la ville », *Histoire urbaine*, 2017, n° 48, n° 1, p. 117-131.

THISSE Jacques-François et VAN YPERSELE Tanguy, « Métropoles et concurrence territoriale », *Économie et Statistique*, 1999, vol. 326, n° 1, p. 19-30.

TOPALOV Christian, « La ville « congestionnée ». Acteurs et langage de la réforme urbaine à New York au début du XX^e siècle », *Genèses*, 1990, vol. 1, n° 1, p. 86-111.

VERSACI Antonella, *L'origine des secteurs sauvegardés : intentions et difficultés dans la mise en place des premières opérations*, Thèse de doctorat d'Architecture, Université Paris-8, Saint-Denis, 2005.

3.3. Lyon dans la recherche urbaine

AMZERT Malika, « Les comités d'intérêt locaux de l'agglomération lyonnaise, Grandeurs et incertitudes d'une forme associative », *Annales de la Recherche Urbaine*, 2001, n° 89, p. 70-78.

ANGLERAUD Bernadette et PELLISSIER Catherine, *Les dynasties lyonnaises : des Morin-Pons aux Mérieux, du XIX^e siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2003.

AUTHIER Jean-Yves, GRAFMEYER Yves, MALLON Isabelle et VOGEL Marie, *Sociologie de Lyon*, Paris, La Découverte, 2010.

BALDASSERONI Louis, *Une usine lyonnaise dans son quartier : Berliet à Monplaisir - Grand trou : 1901-1964*, Mémoire de Master 1 d'Histoire Contemporaine, Université Jean Moulin Lyon III, Lyon, 2010.

BEGAG Azouz, *Lyon, place du Pont : la place des hommes debout*, Lyon, ELAH, 2011.

BEGHAIN Patrice et KNEUBÜHLER Michel, *La perte et la mémoire : vandalisme, sentiment et conscience du patrimoine à Lyon*, Lyon, Fage, 2015.

BENOIT Bruno, *L'identité politique de Lyon : entre violences collectives et mémoire des élites, 1786-1905*, Paris, L'Harmattan, 1999.

BERTHET Claire, « Des bâtisseurs aux habitants : le quartier en question. Les États-Unis à Lyon (1917-1939) », *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, 1993, vol. 105, n° 2, p. 301-315.

BONNEVAL Loïc et ROBERT François, *De la rente immobilière à la finance : la Société de la rue Impériale (Lyon 1854-2004)*, Lyon, ENS Éditions, 2019.

BONNEVAL Loïc et ROBERT François, « Mesurer la rentabilité du placement immobilier : Le cas de l'immeuble de rapport à Lyon (1890-1968) », *Histoire & mesure*, 2010, vol. 25, n° 1, p. 127-163.

BRUYÈRE Gérard, CHIRON Noëlle et DUREAU Jeanne-Marie, *Forma urbis : les plans généraux de Lyon, XVI^e-XX^e siècles*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1997.

BRUYÈRE Gérard, SANTAILLER Chrystèle, CHIRON Noëlle, GASTINEAU Jacques et DUREAU Jeanne-Marie, *Fragile mémoire : catalogue illustré des clichés sur verre : sous-séries 3 Ph, 10 Ph, 15 Ph, 38 Ph*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1997.

BURNOUF Joëlle, *Le pont de la Guillotière : franchir le Rhône à Lyon : approche interdisciplinaire*, Lyon, Alpara, 2016.

CHAMBON Catherine, *Lyon 8^e arrondissement : histoire et métamorphoses*, Lyon, E.L.A.H., 2009.

CHARBONNEAU Jean-Pierre, « La politique d'espaces publics à Lyon », *Revue de géographie de Lyon*, 1997, vol. 72, n° 2, p. 127-130.

CHATELAN Olivier, *Les catholiques et la croissance urbaine dans l'agglomération lyonnaise pendant les Trente Glorieuses (1945-1975)*, Thèse de doctorat d'Histoire, Lyon 2, Lyon, 2009.

CLÉMENÇON Anne-Sophie, *La ville ordinaire : généalogie d'une rive, Lyon, 1781-1914*, Marseille, Parenthèses, 2015.

COLLECTIF DE LA GRANDE CÔTE, *Lyon en luttés dans les années 68 : lieux et trajectoires de la contestation*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 2018.

DE LA SELLE Xavier (dir.), *Lyon sur le divan : les métamorphoses d'une ville*, Lyon, Libel, 2017.

DELFAnte Charles, *La Part-Dieu : le succès d'un échec*, Lyon, Libel, 2009.

DELFAnte Charles et DALLY-MARTIN Agnès, *Cent ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, LUGD, 1994.

DE ROGALSKI LANDROT Boris, *La fabrique matérielle et symbolique de la ville : le cas de Villeurbanne de 1900 à 1950*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2014.

FORET Catherine, *Quand les mobilisations citoyennes interpellent l'action publique : les conflits territoriaux comme « apparition de la démocratie »*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2014.

FORET Catherine, *L'invention d'un vocabulaire des espaces publics (1990-1994) ou comment renforcer l'unité de l'agglomération par « l'harmonisation des signes du territoire »*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2008.

FORET Catherine, *La création d'un service « Espace Public » au sein de la Communauté urbaine de Lyon (1990) : une initiative pionnière en France*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2008.

FORET Catherine, *Un nouveau mobilier urbain pour l'agglomération lyonnaise (1991)*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2008.

FORET Catherine, *Aménager les espaces publics en intégrant les « contraintes d'usage » : Le recours aux enquêtes sociologiques et à la concertation sur les projets (1990-2008)*, Lyon, Grand Lyon - Direction de la Prospective, 2008.

FORET Catherine, *En passant par le centre... : la rue de la République à Lyon, anthropologie d'un espace public*, Marseille, CERFISE, 1990.

GARDEN Maurice, *Lyon et les Lyonnais au XVIII^e siècle*, Paris, Les Belles Lettres, 1970.

GARDON Sébastien, *Goût de bouchons : Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2011.

GARDON Sébastien, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Thèse de doctorat en Sciences Politiques, IEP de Lyon, Lyon, 2009.

GAUTHIEZ Bernard, *Lyon, entre Bellecour et Terreaux : urbanisme et architecture au XIX^e siècle*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1999.

JAILLARD Laurence et CLÉMENÇON Anne-Sophie, *Régis Neyret et Lyon : un humaniste engagé dans sa ville*, Lyon, France, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2013.

JOLIVEAU Thierry, *Associations d'habitants et urbanisation : l'exemple lyonnais (1880-1983)*, Paris, CNRS, 1987.

LEQUIN Yves, *Les ouvriers de la région lyonnaise (1848-1914)*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1977, vol. 2.

LINOSSIER Rachel, *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950-2005) : politiques, acteurs, territoires*, Thèse de doctorat de Géographie, Université Lumière – Lyon II, Lyon, 2006.

MATHIAN Nathalie, *Du monument historique au site : évolution de la notion de patrimoine à Lyon, de la Révolution à la Seconde Guerre mondiale*, Thèse de doctorat d'Histoire de l'art, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 1994.

MAZOYER Harold, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », *Métropoles*, 2009, n° 6, p. 171-215.

MEILLERAND Marie-Clotilde, « Les terrains militaires comme ressort de l'urbanisation au XX^e siècle dans l'agglomération lyonnaise », *In Situ*, 2011, n° 16.

MEILLERAND Marie-Clotilde, *Penser l'aménagement d'une métropole au 20^e siècle : enjeux territoriaux, acteurs locaux et politiques publiques dans la région lyonnaise*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2010.

MICHALSKI Nina, *Le quartier des Pentes de la Croix-Rousse : un laboratoire inédit pour la politique de la ville (1989-1995)*, Mémoire de Master 2 d'Histoire Contemporaine, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2016.

MONTÈS Christian, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003.

NUGUES-BOURCHAT Alexandre, *La police et les Lyonnais au XIX^e siècle : contrôle social et sociabilité*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2010.

PAWŁOWSKI Krzysztof Kazimierz et VÉCHAMBRE Jean-Michel, *Tony Garnier : pionnier de l'urbanisme du XX^e siècle*, Lyon, Éditions du Pélican, 1993.

PAYRE Renaud (ed.), *Lyon, ville internationale : la métropole lyonnaise à l'assaut de la scène internationale, 1914-2013*, Lyon, Libel, 2013.

PELLETIER André, ROSSIAUD Jacques, BAYARD Françoise et CAYEZ Pierre, *Histoire de Lyon : des origines à nos jours*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2007.

PERENON Jacques, *Transports et déplacements à Lyon en 1960*, Lyon, EMCC, 2010.

PERENON Jacques, CHAPPELET Robert et CLAVAUD René, *Lyon en tram au temps de l'OTL : l'histoire*, Breil-sur-Roya, Les Éditions du Cabri, 2014.

PINOL Jean-Luc, *Les mobilités de la grande ville : Lyon, fin XIX^e-début XX^e*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1991.

POLÈRE Cédric, *De la Courly au Grand Lyon : histoire d'une communauté urbaine*, Lyon, Lieux dits, 2014.

POUZET Pierre-Lucien, *La grande aventure de l'automobile lyonnaise*, Châtillon-sur-Chalaronne, Éditions de la Taillanderie, 2006.

PRADEL Louis et MOREAU Roger, *Mon Lyon superbe*, Paris, Solar, 1976.

PRIVAT-SAVIGNY Maria-Anne (dir.), *Lyon, centre du monde L'Exposition internationale urbaine de 1914*, Lyon, Fage, 2013.

PRUD'HOMME Véronique et VANT André, « L'évolution du centre commerçant de Saint-Etienne (1971-1981) », *Revue de géographie de Lyon*, 1985, vol. 60, n° 1, p. 57-76.

RENAISSANCE DU VIEUX-LYON, *Vieux Lyon : 30 ans de secteur sauvegardé 1964 - 1994*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1995.

REVERDY Georges, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, LUGD, 1994.

ROMEYER Benoit, *Refaire la rue pour recomposer la ville : rues artérielles en théories et en projets : mise en regard de deux cas d'études à Londres et Lyon*, Thèse de doctorat d'Urbanisme, Aix-Marseille Université, Aix-en-Provence, 2016.

SAUNIER Pierre-Yves, « Au Service du plan : hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au XX^e siècle », in *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon du XVI^e au XX^e siècle*, Lyon, Archives municipales de Lyon, 1996, p. 135-144.

SAUNIER Pierre-Yves, *Lyon au XIX^e siècle : les espaces d'une cité*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 1992.

SAUZAY Laurent, *Louis Pradel, maire de Lyon : voyage au cœur du pouvoir municipal*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998.

SCHERRER Franck, *L'égout, patrimoine urbain : l'évolution dans la longue durée du réseau d'assainissement de Lyon*, Thèse de doctorat d'Urbanisme, Université Paris XIII, Saint-Denis, 1992.

SCHERRER Franck, *Une association de défense du cadre de vie urbain en quartier ancien*, Mémoire de Maîtrise de Géographie, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 1982.

VATÉ Henri, *L'arrêt et le stationnement des véhicules en milieu urbain*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 1977.

WALDMANN René, *Les charmes de Maggaly*, Lyon, ELAH, 1993.

WALDMANN René, *La grande traboule*, Lyon, ELAH, 1991.

4. Histoire des mobilités urbaines au XX^e siècle

4.1. Ouvrages et articles généraux

BARDOU Jean-Pierre, CHANARON Jean-Jacques et FRIDENSON Patrick, *La Révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977.

CONCHON Anne (dir.), *Policer les mobilités : Europe - États-Unis, XVIII^e-XXI^e siècle*, Paris, Édition de la Sorbonne, 2018.

DUC Gérard et PERROUX François (dir.), *Histoire des transports et de la mobilité : transport and mobility history*, Neuchâtel, Alphil, 2014.

DUPUY Gabriel, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos/Economica, 1999.

DUPUY Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos/Economica, 1995.

FLINK James J., *The automobile age*, Cambridge, MIT Press, 1988.

FLONNEAU Mathieu (dir.), *Automobile : les cartes du désamour*, Paris, Descartes & Cie, 2009.

FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005.

FLONNEAU Mathieu et GUIGUENO Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? : état des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard et PASSALACQUA Arnaud (dir.), *Les transports de la démocratie : approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.

GABORIAU Philippe, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1991, vol. 29, n° 1, p. 17-34.

HÉRAN Frédéric, *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014.

LADD Brian, *Autophobia : love and hate in the automotive age*, Chicago London, University of Chicago press, 2008.

LIVET Georges, *Histoire des routes et des transports en Europe : des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2003.

ORSELLI Jean, *Usages et usagers de la route : requiem pour un million de morts : 1860-2010*, Paris, L'Harmattan, 2011.

STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995.

4.2. Les réseaux de transports : évolutions et représentations

ARRIVETZ Jean, *Lyon, du tram au tram*, Chanac, Éd. la Régordane, 2001.

BERTHO-LAVENIR Catherine, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

BORGÉ Guy, BORGÉ Marjorie et CLAUDAUD René, *Les transports à Lyon : du tram au métro*, Lyon, Ed. J. Honoré, 1984.

CARON François, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier. 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997.

COMMENGES Hadrien, « La mobilité comme variabilité temporelle de la présence spatiale », *Flux*, 2014, n° 95, p. 41-55.

FAUGIER Etienne, *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, Thèse d'Histoire contemporaine, Université Lumière-Lyon II, Lyon, 2013.

FLONNEAU Mathieu, « Victoire modale, victoire morale ? Le système automobile dans le jeu des transports publics parisiens au début du XX^e siècle », *Histoire urbaine*, 2012, vol. 33, n° 1, p. 107.

FLONNEAU Mathieu, « La concurrence tramway-automobile au cours de l'entre-deux-guerres à Paris. Pour une relecture des représentations liées à la disparition des chemins de fer urbains », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2007, n° 36-37, p. 279-303.

GARDON Sébastien (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Lyon, Libel, 2018.

LAISNEY François, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Paris, Recherches, 2011.

LARROQUE Dominique, « L'expansion des tramways urbains en France avant la Première guerre mondiale », *Histoire, économie & société*, 1990, vol. 9, n° 1, p. 135-168.

LARROQUE Dominique, MARGAIRAZ Michel et ZEMBRI Pierre (dir.), *Paris et ses transports : XIX^e-XX^e siècles deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Recherches, 2002.

LOUBES Tristan, *La voiture comme nuisance dans la ville fordiste*, Mémoire de Master 2 d'Histoire Contemporaine, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2016.

MERLIN Pierre, *Les transports en région parisienne*, Paris, La Documentation française, 1997.

PASSALACQUA Arnaud, *L'autobus et Paris : histoire de mobilités*, Paris, Économica, 2011.

PASSALACQUA Arnaud, « La hiérarchie des transports en commun parisiens : discussion d'une doctrine de 1900 à nos jours », Communication à la journée d'étude *Les savoirs, de leur production à leur mobilisation : enquêtes sur les politiques de transport*, Lyon, 2008.

REVERDY Georges, *Les routes de France du XX^e siècle, t.1, 1900-1951*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 2007.

REVERDY Georges, *Les routes de France du XX^e siècle, t. 2, 1952-2000*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2007.

SCHIPPER Frank, *Driving Europe : Building Europe on Roads in the Twentieth Century*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2008.

4.3. Acteurs et méthodes de la gestion des mobilités

BALDASSERONI Louis et CHARANSONNEY Luc, « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours. », *Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires*, 2018/3, n° 113, p. 24-40.

BALDASSERONI Louis, « Dénombrer pour décider : comptages de circulation et politiques urbaines, réflexions sur le cas lyonnais, XIX^e-XX^e siècles », *Géocarrefour*, 2017, 91/3.

BARDET Fabrice et BERNARDIN Stève, *Statistiques et expertises de la sécurité routière : une comparaison France - États-Unis*, Paris, PREDIT, 2006.

BROWN Jeffrey, « From Traffic Regulation to Limited Ways: The Effort to Build a Science of Transportation Planning », *Journal of Planning History*, 2006, vol. 5, n° 1, p. 3-34.

CHATZIS Konstantinos, « La circulation urbaine et son ingénieur : la constitution de la figure du traffic engineer dans les États-Unis de l'entre-deux-guerres », *e-Phaïstos. Revue d'histoire des techniques / Journal of the history of technology*, 2018, V-1 2016.

CHATZIS Konstantinos, « La modélisation des déplacements urbains en France depuis les années 1980, ou la domination progressive du champ par le secteur privé », *Flux*, 2011, n° 85-86, p. 22-40.

CHATZIS Konstantinos, *La pluie, le métro et l'ingénieur : contribution à l'histoire de l'assainissement et des transports urbains, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 2000.

DEBIZET Gilles, *Déplacements urbains de personnes : de la planification des transports à la gestion durable de la mobilité : mutations d'une expertise*, Thèse de doctorat de Géographie, Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, Paris, 2004.

DELUERMOZ Quentin, « Rouler à la baguette ? Les agents du service des voitures et la difficile codification des circulations à Paris (1892-1914) », *Crime, Histoire & Sociétés*, 2010, vol. 14, n° 1, p. 5-27.

DUPUY Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile, les modèles de trafic urbain*, Paris, Ministère de l'Équipement, 1975.

FACQ Benoît, *Les fondements statistiques de la science française des déplacements urbains*, Mémoire de Maîtrise de Sciences Politiques, IEP Lyon, 2006.

FAURE Alain, « Les invasions barbares ou le tramway criminel (Paris, 1872-1914) », *Le Mouvement Social*, 2019, vol. 266, n° 1, p. 87-110.

FLONNEAU Mathieu et LEVESQUE Stéphane, *Choc de mobilités : histoire croisée au présent des routes intelligentes et des véhicules communicants*, Paris, Descartes & Cie, 2016.

GUILLERME André, *Corps à corps sur la route : les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1984.

HURÉ Maxime, *Les mobilités partagées : nouveau capitalisme urbain*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2017.

HURÉ Maxime, « Une action publique hybride ? Retour sur l'institutionnalisation d'un partenariat public-privé, JCDecaux à Lyon (1965–2005) », *Sociologie du Travail*, 2012, vol. 54, n° 2, p. 233-253.

MC SHANE Clay et TARR Joel A., *The horse in the city : living machines in the nineteenth century*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007.

NORTON Peter, « Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States », *Technology and Culture*, 2015, vol. 56, n° 2, p. 319-334.

NORTON Peter D, *Fighting traffic: the dawn of the motor age in the American city*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2011.

ODDY Nicholas, « This Hill Is Dangerous », *Technology and Culture*, 2015, vol. 56, n° 2, p. 335-369.

4.4. L'administration des mobilités

BALDASSERONI Louis, « “Rues-garages” et parkings souterrains : la gestion du stationnement à Lyon au XX^e siècle », *Pour Mémoire*, 2019, n° 20, p. 90-103.

BARLES Sabine, « L'essor de la circulation à Paris au cours du premier XIX^e siècle : quantification, réponses techniques et réglementaires », Berlin, 2000.

BARLES Sabine et GUILLERME André, « Gestion des congestions : Seculum miserabile », *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 2000, n° 94, p. 4-12.

BARLES Sabine et GUILLERME André, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, Paris, Rapport, LTMU/IFU/Paris 8-ARDU, METL-Plan urbanisme construction et architecture, 1998.

BRIAND Nicolas, *Le problème du stationnement à Lyon ou comment la "place" de l'automobile devient un (en)jeu d'acteurs et de société*, Thèse de doctorat de Géographie, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 2005.

BROCHE Martine, *La ville à pied : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton*, Bagnaux, CETUR, 1986.

DUVERNEY-PRÊT CÉCILE, *L'acceptabilité des politiques de stationnement restrictives*, INSA, Lyon, 2008.

COURTY Guillaume, « Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route (1894-1922) », *Politix*, 1990, vol. 3, n° 10, p. 7-20.

COUV RAT DESVERGNES Marie, DU CREST Thierry, *Les premières mises en place du stationnement payant sur voirie : quelle acceptabilité pour les mesures de tarification ?*, Lyon, CERTU, 2000.

FAIVRE D'ARCIER Bruno, *La voirie urbaine : de l'accumulation à la gestion patrimoniale*, Thèse de doctorat en Sciences Économiques, Université Lumière - Lyon II, Lyon, 1992.

FAIVRE D'ARCIER Bruno, OFFNER Jean-Marc et BIEBER Alain, *Les Plans de circulation : évolution d'une procédure technique*, Arcueil, I.R.T., 1979.

FLONNEAU Mathieu, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1999, vol. 61, n° 1, p. 30-43.

GARDON Sébastien, « Modéliser la ville ? La difficile modélisation de la gestion du stationnement en France dans les années 1950 et 1960 », *Flux*, 2011, n° 85-86, p. 51-61.

GLASSON Denis, « Un siècle de congrès mondiaux de la route », *Pour Mémoire*, 2007, n° 3, p. 7-58.

GLASSON Denis et GUILLERME André, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées entre 1950 et 1970 : une construction technique, administrative et sociale originale au sein de l'administration des Travaux Publics*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.

GUNN Simon, « The Buchanan Report, Environment and the Problem of Traffic in 1960s Britain », *Twentieth Century British History*, 2011, vol. 22, n° 4, p. 521-542.

HÉRAN Frédéric, « Le reflux des rues à sens unique », *Flux*, 2002, n° 48-49, p. 83-93.

LARROUY Muriel, *L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité des transports urbains de voyageurs en France de 1975 à 2005*, Thèse de Sociologie, Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, Paris, 2007.

NEIERTZ Nicolas, *La coordination des transports en France : de 1918 à nos jours*, Paris, CTHS, 1999.

ORSELLI Jean, « Aux origines du Code de la route (1842-1921) », *Pour Mémoire*, 2006, n° 1, p. 32-45.

PASSALACQUA Arnaud et HURÉ Maxime, « Un changement de braquet dans l'action municipale des années 1970 ? », *Histoire urbaine*, 2015, n° 42, p. 123-141.

THÆNIG Jean-Claude, *L'ère des technocrates : le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1987.

THÆNIG Jean-Claude, *L'administration des routes et le pouvoir départemental : vie et mort de la vicinalité*, Paris, Cujas, 1980.

VEILLEUX Denis, *La motorisation, ou, « La rançon du progrès » : tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930)*, Thèse de doctorat d'Histoire contemporaine, Université de Montréal, Montréal, 1998.

WEINSTEIN Asha, « Congestion as a cultural construct: The 'congestion evil' in Boston in the 1890s and 1920s », *The Journal of Transport History*, 2006, vol. 27, n° 2, p. 97-115.

5. La rue et ses approches

5.1. La rue comme espace social public

AMBROISE-RENDU Anne-Claude, *Petits récits des désordres ordinaires : les faits divers dans la presse française des débuts de la IIIe République à la Grande Guerre*, Paris, Seli Arslan, 2004.

ASCHER François et APEL-MULLER Mireille (eds.), *La rue est à nous... tous !*, Vauvert, Au diable Vauvert, 2007.

AUTHIER Jean-Yves, BACQUÉ Marie-Hélène et GUÉRIN-PACE France, *Le quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, 2006.

BACKOUCHE Isabelle, LYON-CAEN Nicolas, MONTEL Nathalie, THEIS-ANHEIM Valérie, VADELORGE Loïc et VORMS Charlotte, *La ville est à nous ! Aménagement urbain et mobilisations sociales depuis le Moyen Âge*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018.

BALDASSERONI Louis, *La bataille de la rue*, Mémoire de Master 2 d'Histoire Contemporaine, Université Lyon 3, Lyon, 2015.

BALDWIN Peter C., *Domesticating the street: the reform of public space in Hartford, 1850-1930*, Columbus, OH, Ohio State University Press, 1999.

BÉTIN Christophe, « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon », *Géocarrefour*, 2001, vol. 76, n° 1, p. 47-54.

BOUCHERON Patrick et OFFENSTADT Nicolas (eds.), *L'espace public au Moyen Âge. Débats autour de Jürgen Habermas*, Paris, Presses universitaires de France, 2011.

BRODY Jeanne, *La rue*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2005.

CASTELLS Manuel, *The city and the grassroots : a cross-cultural theory of urban social movements*, Londres, E. Arnold, 1983.

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

FARGE Arlette, *Vivre dans la rue à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1992.

FLEURY Antoine, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines : réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Thèse de doctorat de Géographie, Université Paris 1, Paris, 2007.

FOURNIER Pierre, MAZZELLA Sylvie et CHAMBOREDON Jean-Claude (dir.), *Marseille, entre ville et ports : les destins de la rue de la République*, Paris, La Découverte, 2004.

FRANCIS Mark, « The Making of Democratic Streets », in VERNEZ-MOUDON Anne (dir.) *Public Street for Public Uses*, New York, Columbia university press, 1987, p. 23-39.

GARDEN Maurice, « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, 2006, n° 116, p. 5-17.

HAZEL HAHN Heajeong, « Du flâneur au consommateur : spectacle et consommation sur les Grands Boulevards, 1840-1914 », *Romantisme*, 2006, vol. 36, n° 134, p. 67-78.

JOSEPH Isaac, *Le passant considérable : essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens, 1984.

KALIFA Dominique, *Les bas-fonds : histoire d'un imaginaire*, Paris, Éditions du Seuil, 2013.

KALIFA Dominique, RÉGNIER Philippe et THERENTY Marie-Ève, *La civilisation du journal : histoire culturelle et littéraire de la presse française au XIX^e siècle*, Paris, Le Nouveau monde éditions, 2011.

LEMÉNOREL Alain (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? : rencontres de la rue actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, 1997.

LEVASSEUR Aurelle, *Définir la rue publique du bas Moyen Âge : contribution à l'histoire du droit administratif des biens*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté, 2017.

MARCON Jérémy, OLIVERO Colette, *L'enfant et la rue éduquer pour protéger*, Lyon, CERTU, 2005.

NORTON Peter D., « Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street », *Technology and Culture*, 2007, vol. 48, n° 2, p. 331-359.

PAQUOT Thierry, *L'espace public*, Paris, La Découverte, 2010.

PAQUOT Thierry, *Des corps urbains : sensibilités entre béton et bitume*, Paris, Autrement, 2006.

ROSENTAL Paul-André, « La rue mode d'emploi », *Enquête*, 1996, n° 4, p. 123-143.

VAN DAMME Stéphane, « Farewell Habermas ? Deux décennies d'études sur l'espace public », *Les Dossiers du Grihl*, 28 juin 2007.

5.2. La rue, sa morphologie, ses aménagements

ALONZO Éric, *L'architecture de la voie : histoire et théories*, Marseille, Parenthèses, 2018.

ALONZO Éric, *Du rond-point au giratoire*, Marseille, Parenthèses, 2005.

BALDASSERONI Louis, « La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? », *Annales de la Recherche Urbaine*, 2019, n° 113, p. 12-23.

BARLES Sabine (ed.), *Espace et urbanisme souterrains*, Paris, GECUS, 1997.

BARLES Sabine, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *Ethnologie française*, 2015, vol. 153, n° 3, p. 421-430.

BOURJAILLAT Vincent et RABILLOUD Hervé, « Les rues piétonnes lyonnaises ou le renforcement de la spécialisation commerciale au service de la centralité ? », *Revue de géographie de Lyon*, 1989, vol. 64, n° 2, p. 99-110.

CARMONA Michel, *Le mobilier urbain*, Paris, Presses universitaires de France, 1985.

DUHAMEL-HERZ Marina, *Un demi-siècle de signalisation routière : naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France, 1894-1946*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1994.

DUHAMEL-HERZ Marina et NOUVIER Jacques, *La signalisation routière en France de 1946 à nos jours*, Paris, AMC, 1998.

FERIEL Cédric, « La piétonnisation des centres-villes dans les années 1960-1970. Patrimonialisation ou modernisation ? », *Ciudades*, 2018, vol. 3, p. 99-111.

FERIEL Cédric, *Piétonniser les centres-villes (1960-1980), États, pouvoirs municipaux et sociétés urbaines face aux mutations des centres urbains du second XX^e siècle (Europe, États-Unis)*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université Paris-Saclay, Versailles, 2015.

FERIEL Cédric, « L'invention du centre-ville européen », *Histoire urbaine*, 2015, vol. 42, n° 1, p. 99-122.

FLEURY Antoine, « Aménager les rues pour changer la ville » dans *La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin, 2007, p. 253-276.

FLONNEAU Mathieu (dir.), *Parcourir et gérer la rue parisienne à l'époque contemporaine : pouvoirs, pratiques et représentations*, Paris, L'Harmattan, 2008.

FLONNEAU Mathieu, « Du profil de la rue à la forme de la ville : l'intégration parisienne du 18^e arrondissement (1860-1940) », *Recherches Contemporaines*, 1997, n° 4, p. 49-73.

GOURDON Jean-Loup, « La rue : permanences et renouvellement », *Annales de la Recherche Urbaine*, 2003, vol. 92, p. 115-122.

GOURDON Jean-Loup, *La rue : essai sur l'économie de la forme urbaine*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 2001.

GYÉJACQUOT Jean-Pierre, *Conception, réalisation et entretien de la voirie : chaussées, trottoirs, carrefours, signalisation*, Antony, Éditions Le Moniteur, 2015.

HÉNARD Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, Paris, Ed. de la Villette, 2012.

LANDAU Bernard, « La fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle. Un territoire d'innovation technique et politique », *Annales de la recherche urbaine*, 1992, vol. 57-58, p. 24-45.

LÉVY Albert, « Infrastructure viaire et forme urbaine : genèse et développement d'un concept », *Espaces et sociétés*, 1999, vol. 1, p. 31-50.

MACKINTOSH Phillip Gordon, « Asphalt Modernism on the Streets of Toronto, 1890–1900 », *Material Culture Review / Revue de la culture matérielle*, 2005, vol. 62.

PINCIN Fabrice et AUREL Marc, *Domestiquer l'espace public : 20 ans de design de mobilier urbain*, Paris, Archibooks + Sautereau Ed., 2011.

PINON Pierre, *Lire et composer l'espace public*, Paris, Ed. du STU, 1991.

SAINSAULIEU Gérard, *Les trottoirs de la liberté : les rues, espace de la République*, Paris, L'Harmattan, 2012.

SCHOONBAERT Sylvain, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2007.

SCHOONBAERT Sylvain, *Voirie et circulation à Bordeaux du Moyen Âge à nos jours*, Bordeaux, Société historique de Bordeaux, 2006.

SMITS Florence, « Le réseau commercial souterrain montréalais : un précurseur ébranlé (The underground commercial network of Montreal : a precursor today controversial) », *Bulletin de l'Association des géographes français*, 1993, 70/3, p. 281-285.

TOUSSAINT Jean-Yves et ZIMMERMAN Monique, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001.

6. Infrastructures et réseaux techniques urbains

6.1. Ouvrages et articles généraux

BONNET Jacques, *Aménagement et développement territorial*, Paris, Ellipses, 2012.

DUPUY Gabriel, *Urbanisme et technique : chronique d'un mariage de raison*, Paris, Centre de Recherche d'Urbanisme, 1978.

EDGERTON David, *Quoi de neuf ? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris, Seuil, 2013.

MONTEL Nathalie, *Écrire et publier des savoirs au XIX^e siècle : une revue en construction, les « Annales des ponts et chaussées », 1831-1866*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.

PICON Antoine, « Imaginaires de l'efficacité, pensée technique et rationalisation », *Réseaux*, 2001, vol. 5, n° 109, p. 18-50.

PICON Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1992.

PORTER Theodore M., *La confiance dans les chiffres : la recherche de l'objectivité dans la science et dans la vie publique*, Paris, Les Belles Lettres, 2017.

PRELORENZO Claude et ROUILLARD Dominique (dir.), *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard, 2009.

PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique (dir.), *Le temps des infrastructures*, Paris, L'Harmattan, 2007.

ROSEAU Nathalie, « Pouvoirs des infrastructures », *Histoire urbaine*, 2016, n° 45, p. 5-16.

6.2. Études sur les réseaux techniques hors transports

BARJOT Dominique, « L'industrie française des travaux publics (1940-1945) », *Histoire, économie & société*, 1992, vol. 11, n° 3, p. 415-436.

BARLES Sabine, *La ville délétère : médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIII^e-XIX^e siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1999.

BOCQUET Denis, *Rome ville technique, 1870-1925 : une modernisation conflictuelle de l'espace urbain*, Rome, École française de Rome, 2007.

BOCQUET Denis et FETTAH Samuel, *Réseaux techniques et conflits de pouvoir : les dynamiques historiques des villes contemporaines*, Rome, École française de Rome, 2007.

CARON François, *Paris et ses réseaux : naissance d'un mode de vie urbain XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Mairie de Paris, 1990.

FRIoux Stéphane, *Les batailles de l'hygiène : villes et environnement de Pasteur aux Trente Glorieuses*, Paris, Presses universitaires de France, 2013.

GRABER Frédéric, *Paris a besoin d'eau : Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Éditions, 2016.

HUGUES Thomas P., *Networks of power : electrification in western society : 1800-1930*, Baltimore, Johns University Press, 1993.

JARRIGE François et LE ROUX Thomas, *La contamination du monde : une histoire des pollutions à l'âge industriel*, Paris, Éditions du Seuil, 2017.

LE GALLIC Stéphanie, *Lumières publicitaires : Paris - Londres - New York*, Paris, CTHS, 2019.

LEMIRE Vincent, *La soif de Jérusalem : essai d'hydrohistoire 1840-1948*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2010.

REULIN Sophie, « Le règne de la nuit désormais va finir ». *L'invention et la diffusion de l'éclairage public dans le royaume de France (1697-1789)*, Thèse de doctorat d'Histoire, Université de Lille 3, Lille, 2017.

6.3. Infrastructures de transports et aménagement urbain

BALDASSERONI Louis, « De la rue à la route ? Aménager la Nationale 7 à Lyon, fin XIX^e-fin XX^e siècle », *Bulletin de la Société Académique du Nivernais*, 2019, n° 88, p. 67-81.

BALDASSERONI Louis, « La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? », *Annales de la Recherche Urbaine*, 2019, n° 113, p. 12-23.

BALDASSERONI Louis, « Des ponts vers l'avenir, quelles images pour une voirie moderne ? », Communication au colloque Imago, Lyon, 2 février 2017, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01581935> (consulté le 20 août 2019).

BARJOT Dominique, « L'innovation, moteur de la croissance : le procédé Colas (1920-1944) », *Histoire, économie & société*, 1983, vol. 2, n° 1, p. 41-61.

DESORTES Marc, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005.

FLEURY Dominique, « L'intégration de la sécurité routière dans l'action locale : à la recherche d'une cohérence entre espace et réseau », *Espaces et sociétés*, 2004, n°118, n° 3, p. 63-77.

FLEURY Dominique, *Sécurité et urbanisme : la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1998.

FLONNEAU Mathieu, « La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile », *Cahiers de la Sécurité*, 2005, vol. 58, p. 159-172.

GARDON Sébastien, « Impasses et limites dans la ville, les projets d'autoroutes urbaines », *Pour Mémoire*, 2009, n° 7, p. 52-60.

GARDON Sébastien, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État. La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, 2007, n° 2.

HARISMENDY Patrick, « Du caillou au bitume, le passage à la « route moderne » (1900-1936) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 1999, vol. 106, n° 3, p. 105-128.

LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps long : le cas de Marseille*, Thèse de doctorat d'Urbanisme, Université Paris-Est, Marne-la-Vallée, 2011.

MC SHANE Clay, *Down the asphalt path : the automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 1994.

MITCHELL Allan, *Rêves parisiens : l'échec de projets de transport public en France au XIXe siècle*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 2005.

OLAGNIER Pierre-Jacques, « Les « nouvelles » pratiques d'aménagement des rues des villes britanniques. Les Home Zones : la variante anglaise des expériences de voirie partagée », *Flux*, 2008, n° 66-67, p. 39-49.

PASSALACQUA Arnaud, « Séparer ou périr : conception et pratique du couloir réservé à Paris (1960-1975) », *Mélanges de l'école française de Rome*, 2008, vol. 120, n° 1, p. 59-76.

ROSEAU Nathalie, *Aerocity : quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses, 2012.

TERRIN Jean-Jacques, *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé*, Marseille, Parenthèses, 2011.

TEXIER Simon et CAFFET Jean-Pierre (dir.), *Voies publiques : histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2006.

WACHTER Serge, *Trafics en ville : l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Paris, Ed. Recherches, 2004.

WERQUIN Ann-Carol et DEMANGEON Alain, *Boulevards, rondas, parkways : des concepts de voies urbaines*, Lyon, CERTU, 2000.

ZELLER Thomas, *Driving Germany : the landscape of the German autobahn, 1930-1970*, traduit par Thomas Dunlap, New York, Berghahn, 2007.

Annexes

Annexe 1: Carte des quartiers et arrondissements de Lyon en 2009 (ville de Lyon)



Annexe 2 : Typologie sommaire des rues étudiées, par l'auteur

USAGES	CARACTÉRISTIQUES GÉOGRAPHIQUES				
	Situation centrale (Presqu'île)	Situation péricentrale	Rue étroite (moins de 8 mètres de large)	Rue ancienne (créée avant le XX ^e siècle)	Contrainte de relief
Axe commerçant	Rue de la République	Boulevard des États-Unis	Rue Saint-Jean	Rue Saint-Jean (Renaissance)	Montée de Choulans (partie haute)
		Rue Saint-Jean		Rue de la République (années 1850)	
Voie de circulation générale	Pont de la Guillotière	Montée de Choulans	Pont de la Guillotière (avant reconstruction)	Pont de la Guillotière (avant reconstruction)	Montée de Choulans
	Rue de la République				
Voie de circulation de transit	Pont de la Guillotière	Montée de Choulans			Montée de Choulans
Faible densité de riverains	Pont de la Guillotière	Montée de Choulans	Pont de la Guillotière (avant reconstruction)	Pont de la Guillotière (avant reconstruction)	Montée de Choulans (partie basse)
Voie résidentielle	Rue de la République	Rue Saint-Jean	Rue Saint-Jean	Rue Bugeaud (XVIII ^e siècle)	Montée de Choulans (partie haute)
		Rue Bugeaud			
Lignes de transports en commun (tramway, puis autobus/trolley-bus)	Rue de la République	Rue Bugeaud	Rue Bugeaud (portions)	Rue Bugeaud	Montée de Choulans
	Pont de la Guillotière	Boulevard des États-Unis		Rue de la République	

Annexe 3: Chronologie des maires de Lyon entre 1881 et 1995

Dates	Maire	Tendance politique
1881-1890	Antoine Gailleton	Parti radical
1890-1905	Victor Augagneur	Parti radical
1905-1957 (sauf 1940-1945)	Édouard Herriot	Parti radical
1940-1945	Période de guerre, plusieurs maires provisoires : Georges Cohendy, Georges Villiers, Pierre Bertrand, Justin Godart	
1957-1976	Louis Pradel	Parti radical
1976-1989	Francisque Collomb	Parti radical
1989-1995	Michel Noir	Rassemblement Pour la République (RPR)

Amable Audin (1899-1990) : issu d'une famille d'imprimeurs, il se passionne pour l'archéologie, jouant un rôle fondamental dans la plupart des chantiers de fouilles à Lyon entre les années 1930 et 1980. Directeur du Service archéologique de la ville de Lyon en 1957 à 1975, il est aussi à l'origine du Musée gallo-romain, dont il devient le premier conservateur, jusqu'à sa mort²¹¹³.

Henry Chabert (1945-2017) : conseiller municipal de Lyon de 1983 à 1989, il devient ensuite adjoint à l'urbanisme sous Michel Noir, à la Ville et à la Communauté urbaine. Il est le maître d'œuvre de la politique d'Espaces Publics menée entre 1989 et 1995 et plus généralement des grandes opérations d'urbanisme menées entre 1989 et 2001, puisqu'il reste adjoint à l'urbanisme sous Raymond Barre, successeur de Michel Noir comme maire de Lyon.

Camille Chalumeau (1879-1972) : ingénieur diplômé de l'École Centrale (Paris), ingénieur directeur des travaux de la ville d'Oran (Algérie) entre 1906 et 1910 puis ingénieur en chef, directeur de la voirie municipale de Lyon entre février 1910 et octobre 1940. Après-guerre, il demeure ingénieur-conseil auprès des tribunaux. Il a été président de l'Association des Hygiénistes et Techniciens Municipaux (AGHTM) en 1927-1928 et fait partie des membres fondateurs de l'Association des Ingénieurs des Villes de France (AIVF), qu'il préside en 1938²¹¹⁴.

Charles Delfante (1926-2014) : architecte-urbaniste, formé à l'École nationale supérieure des Beaux-Arts de Lyon puis à l'Institut d'Urbanisme de Paris. Il est chargé par le ministère de la Construction du Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région lyonnaise (PADOG) puis du plan directeur de Lyon en 1961. Cela conduit à la fondation, la même année, de l'Atelier Municipal d'Urbanisme de Lyon, auteur de nombreuses études pour le compte de la municipalité lyonnaise dans les années 1960-1970. De 1961 à 1978, il est ainsi à la tête de l'urbanisme de la ville puis de l'agglomération lyonnaise (l'atelier devenant Atelier d'Urbanisme de la Communauté Urbaine en 1969). Connue pour la conception du quartier de la Part-Dieu, il a aussi travaillé sur les transformations du centre-ville et mené des réflexions sur les espaces piétonniers.

Jean Frébault (1948-...) : ingénieur X-Ponts, il se définit comme un « urbaniste de traverse », venu à l'urbanisme après une spécialisation dans les transports. Il crée et anime la division Transports urbains au SERC du ministère de l'Équipement entre 1966 et 1971, puis dirige l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Toulouse. Il prend la succession de Charles Delfante à l'Atelier d'Urbanisme en 1978, qu'il transforme en Agence d'urbanisme et dirige jusqu'en 1988²¹¹⁵.

²¹¹³ Patrice Beghain, Bruno Benoit et Gérard Corneloup, *Dictionnaire historique de Lyon*, Lyon, Ed. Stéphane Bachès, 2009, p. 80.

²¹¹⁴ G. Bruyère, N. Chiron et J.-M. Dureau, *Forma urbis*, op. cit., p. 219.

²¹¹⁵ Témoignage de Jean Frébault, recueilli dans les archives orales du ministère de la Transition Énergétique 2008. Voir http://www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr/docs/Entretien/0001/Entretien-0001007/Autobiographie_J.FREBAULT.pdf

Tony Garnier (1869-1948) : architecte formé à l'École des Beaux-arts de Lyon puis Paris, Grand Prix de Rome 1899, architecte des hospices civils de Lyon puis de bon nombre de bâtiments municipaux dans les années 1900-1910 (sans avoir été architecte en chef de la ville). Il est membre de la commission municipale du PAEE de Lyon en 1912, enseignant à l'École régionale d'architecture de Lyon entre 1913 et 1938²¹¹⁶.

Paul Gsell : ingénieur des Mines (Paris), employé dans les Services Techniques de la ville de Lyon puis ingénieur en chef entre 1948 et 1972. Il participe aux réflexions sur l'aménagement routier et la gestion de la circulation (à travers la CMC), mais la plupart des grands projets d'aménagement (autoroutes, métro, parkings) et la planification de l'urbanisme ne relèvent plus de la compétence du SMV. Sébastien Gardon le décrit comme un ingénieur « généraliste » intéressé par les problèmes d'urbanisme et de circulation, ce qui se voit par sa participation aux activités de l'AIVF et à plusieurs conférences de l'Union internationale des Transports publics²¹¹⁷.

Édouard Herriot (1872-1957) : agrégé de Lettres et enseignant au lycée Ampère de Lyon, il entre au Conseil municipal en 1904, remplace Victor Augagneur à la mairie en 1905 et garde le fauteuil de maire de Lyon jusqu'à sa mort en 1957 (hormis une interruption entre 1940 et 1945). Figure du Parti radical, il mène en parallèle une carrière nationale, comme ministre, président du Conseil et président de la Chambre à plusieurs reprises entre 1916 et 1953²¹¹⁸.

Régis Neyret (1927-...) : journaliste spécialisé dans les affaires culturelles et les questions patrimoniales, il œuvre dans diverses revues spécialisées avant de créer le magazine *Résonance*, centré sur la vie culturelle lyonnaise. Après 1945, il s'implique dans la Jeune Chambre économique lyonnaise puis dans l'association Renaissance du Vieux-Lyon, qu'il préside entre 1961 et 1964. Par son rôle médiatique et ses bonnes relations avec les élus locaux, il siège dans diverses commissions sur les questions de patrimoine et de politiques culturelles lyonnaises entre les années 1960 et les années 1990, en même temps qu'il s'investit dans la protection du patrimoine à l'échelle européenne à travers l'association Civitas Nostra²¹¹⁹.

Louis Pradel (1906-1976) : né à Lyon, adhérant très tôt au Parti radical, il débute sa carrière politique dans les pas d'Édouard Herriot, dont il est adjoint aux finances de 1953 à 1957. Il lui succède au poste de maire de 1957 à 1976 et devient le premier président de la Communauté urbaine de Lyon le 11 décembre 1968. Réputé pro-automobile (il a été commercial chez Peugeot et expert automobile en assurances), son bilan est marqué par une activité importante en matière d'urbanisme et d'aménagement d'infrastructures de transport²¹²⁰. Durant ses mandats ont ainsi été réalisés des opérations de rénovation urbaine dans les quartiers de la Part-Dieu, Perrache et Croix-Rousse, la création de plusieurs quartiers de grands ensembles (La Duchère, Champvert), l'aménagement de la première ligne de métro ou encore les premières opérations de piétonnisation. Il reste une figure controversée, très critiqué pour un bilan social (manque de concertation avec les populations) et environnemental (bétonisation de la ville) qui mérite d'être nuancé à la lumière des réalisations effectives.

²¹¹⁶ G. Bruyère, N. Chiron et J.-M. Dureau, *Forma urbis*, op. cit., p. 230.

²¹¹⁷ S. Gardon, *Gouverner la circulation urbaine*, op. cit., p. 227-228.

²¹¹⁸ P. Beghain, B. Benoit et G. Corneloup, *Dictionnaire historique de Lyon*, op. cit., p. 621-626.

²¹¹⁹ Voir Laurence Jaillard et Anne-Sophie Cléménçon, *Régis Neyret et Lyon : un humaniste engagé dans sa ville*, Lyon, ELAH, 2013.

²¹²⁰ Sébastien Gardon, *Gouverner la circulation urbaine* : op. cit., t. 3, p. 220.

Jacques Rérolle : ingénieur des Ponts-et-Chaussées, il arrive dans le SOPC du Rhône en 1945 comme adjoint de l'ingénieur en chef Thiollière, qu'il remplace en 1951. Il dirige le SOPC jusqu'en 1959, avec une implication particulière dans des projets d'aménagement routier en milieu urbain, comme l'axe Nord-Sud. Très inséré dans les milieux politiques locaux, il entretient de bonnes relations avec les autorités municipales²¹²¹.

Paul Scherrer (1920-2008) : né à Lyon, professeur de lettres, il s'investit dans plusieurs comités de quartier et dans l'urbanisme à l'échelle municipale. Président du CIL de Sans-Souci (3^e arrondissement) en 1958, il fonde en 1960 l'Union des Comités d'Intérêt locaux, qu'il préside de 1963 à 2001. Il figure aussi parmi les membres fondateurs de l'association Lyon-Métro en 1964 (aujourd'hui Lyon-Métro-Transports publics), puis du CIL Centre Presqu'île en 1971²¹²².

René Waldmann (1929-2014) : polytechnicien et ingénieur des Ponts-et-Chaussées, il arrive au SOPC du Rhône en 1957. Il se spécialise dans les études sur les transports collectifs urbains, militant pour la construction d'un métro dès le début des années 1960. En 1968, il prend la tête de la société d'économie mixte Semaly²¹²³. Auteur de plusieurs ouvrages historiques sur le métro de Lyon²¹²⁴, sa documentation conservée aux Archives municipales de Lyon (fonds AML 1958 W) constitue une source précieuse pour l'histoire de ce mode de transport et des débats qu'il suscite.

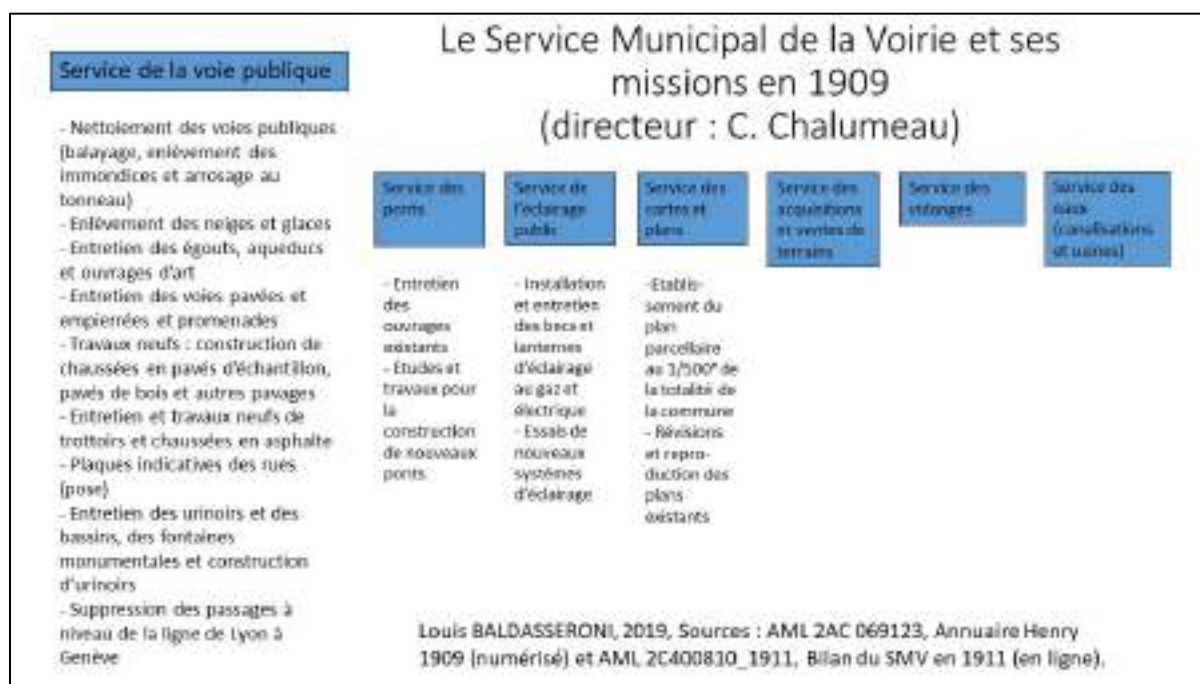
Jean-Michel Wilmotte (1948-...) : architecte, urbaniste et designer français, fondateur de l'agence Wilmotte&associés, il est le concepteur de nombreux grands projets de réhabilitation de bâtiments (comme le musée du Louvre à Paris ou le centre culturel Bunkamura à Tokyo) et se spécialise dans le mobilier urbain. Il remporte ainsi le concours pour une ligne de mobilier urbain à Lyon en 1991, travaille aussi à celui de l'avenue des Champs-Élysées à Paris en 1994 et, dans les années 2000, au mobilier urbain des tramways de plusieurs grandes villes (Lyon, Orléans, Valenciennes, Paris).

²¹²¹ *Ibid.*, p. 261-262.

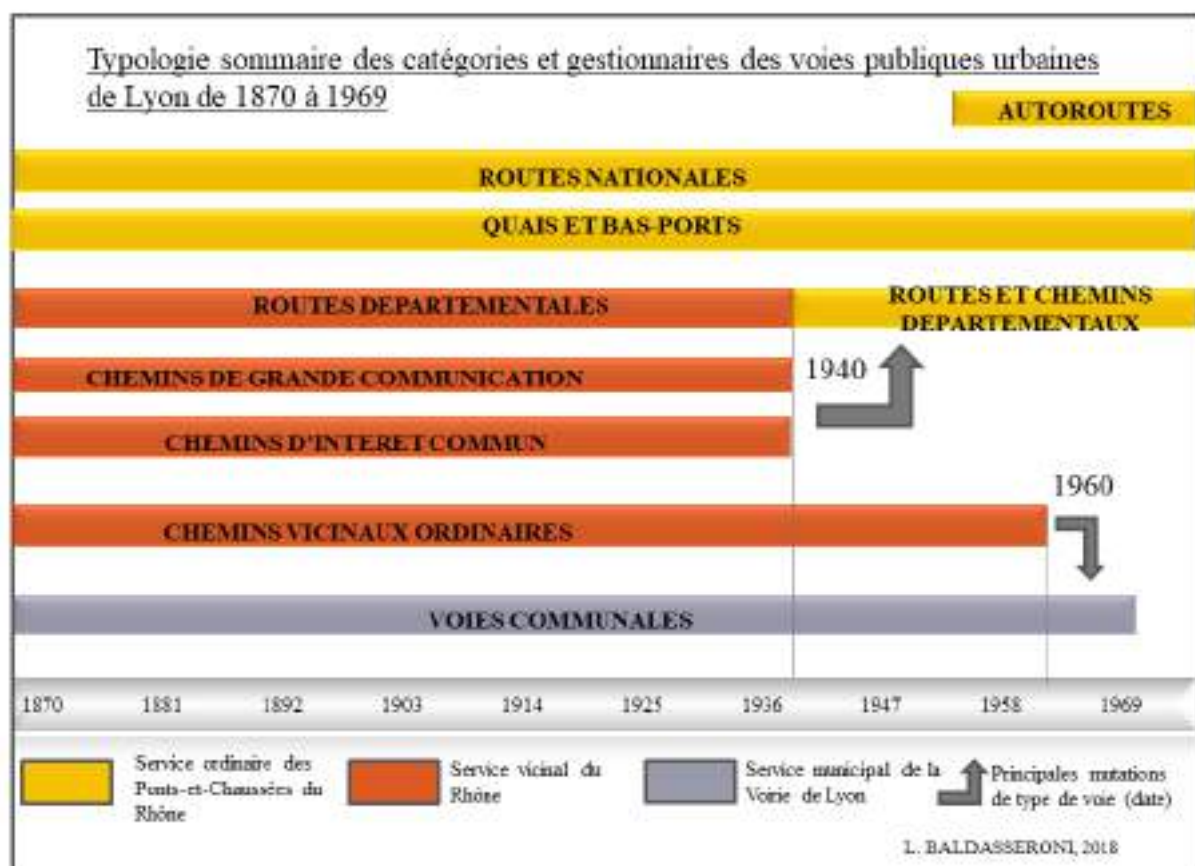
²¹²² P. Beghain, B. Benoit et G. Corneloup, *Dictionnaire historique de Lyon, op. cit.*, p. 1215-1216.

²¹²³ H. Mazoyer, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1971) », *art cit.*, p. 181.

²¹²⁴ R. Waldmann, *La grande traboule, op. cit.* ; René Waldmann, *Les charmes de Maggaly*, Lyon, ELAH, 1993.



Annexe 6 : Schéma de l'évolution des gestionnaires des rues entre 1870 et 1970



VENTE SUR LA VOIE PUBLIQUE ARRÊTÉ-RÈGLEMENT

Le MAIRE de la Ville de Lyon, Chevalier de la Légion d'honneur,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Il est interdit d'exposer en vente et d'offrir aux acheteurs, sur la voie publique, des marchandises ou denrées de quelque nature que ce soit, sans une autorisation spéciale de l'Administration municipale.

Les mêmes défenses s'appliquent aux marchands qui exercent leur industrie dans les cafés, brasseries ou autres établissements publics.

ART. 2. — Les demandes d'autorisation seront adressées au Maire de Lyon, à l'Hôtel de Ville.

Elles devront très exactement indiquer les objets ou denrées pour la vente desquels l'autorisation est sollicitée.

ART. 3. — Les permissions, toujours essentiellement révocables, sont délivrées pour un an, du 1^{er} janvier au 31 décembre, et devront être renouvelées avant le 31 janvier de chaque année, sous peine de déchéance.

Etant strictement personnelles, elles seront immédiatement retirées à ceux qui les auront prêtées, louées ou vendues.

Cette mesure sera également appliquée aux marchands qui feront le commerce de produits autres que ceux pour lesquels ils seront régulièrement autorisés, et à ceux qui se feront accompagner par un tiers, ce qui demeure interdit.

ART. 4. — Les marchandises exposées en vente sans autorisation, ou dans des conditions contraires à l'autorisation délivrée, ou sur des points interdits, devront être immédiatement enlevées sur l'injonction des agents de l'autorité. En cas de refus ou de récidive, elles seront transportées soit au greffe du Tribunal de simple police, soit à la fourrière, ainsi que les voitures, tables, bruyettes, paniers ou autres ustensiles et appareils servant au transport ou à l'étalage desdits objets. Dans les deux cas, des procès-verbaux seront dressés contre le contrevenant.

ART. 5. — Toutes personnes circulant ou stationnant sur la voie publique, pour y vendre des marchandises, devront, à toutes réquisition de MM. les Commissaires de police, Gardiens de la paix, Inspecteurs municipaux ou tous autres Agents de l'autorité, présenter leur permission et, s'il y a lieu, leur patente acquittée. A défaut, il sera fait application, à leur égard, des dispositions de l'article précédent.

ART. 6. — La délivrance d'une patente ne donne pas le droit à ceux qui en sont pourvus d'offrir, d'annoncer et d'étaler des marchandises, ou d'exercer des industries quelconques sur la voie publique. Toute infraction à cette disposition les placera dans le cas prévu par l'article 4.

ART. 7. — Les marchandises et objets enlevés de la voie publique, en vertu des articles 4, 5 et 6, seront rendus après l'acquiescement des frais de transport et de fourrière.

ART. 8. — Les personnes autorisées à vendre des objets fabriqués sur la voie publique devront, quelle que soit la nature de ces objets et sauf stipulations contraires du titre de permission, les tenir à la main ou dans un éventaire portatif dont les dimensions ne devront pas dépasser 70 centimètres de côté et qui, en aucun cas, ne pourra être déposé à terre.

ART. 9. — Les marchands ambulants de denrées alimentaires et les marchands de lait et de glace sont seuls autorisés à faire usage de petites voitures à bras pour le transport de leurs marchandises. Ces voitures devront avoir les dimensions maxima suivantes :

Encaissement	}	Diamètre des roues.....	0 ^m 72
		Hauteur.....	0 ^m 20
		Longueur.....	1 ^m 62
		Largeur.....	0 ^m 90

Elles seront constamment tenu en parfait état de propreté.

Elles porteront toutes, en outre, sur le brancard, à gauche et à hauteur du devant du corps, dans la forme et les dimensions données par l'Administration, une plaque indiquant le nom et le domicile du marchand, ainsi que le numéro de sa permission.

T. S. V. P.

Art. 10. — Les marchands de denrées alimentaires dits de « quatre saisons » ne sont autorisés à vendre que les produits du sol non manufacturés et les poissons frais. La vente des bonbons, petits fours, chocolats, etc., et en général de tout ce qui se rapporte à la confiserie et à la pâtisserie leur est formellement interdite.

Les marchands de « quatre saisons » doivent constamment circuler. Ils ne sont autorisés à stationner que pendant le temps qui leur est strictement nécessaire pour servir le client. Cette opération ne doit jamais avoir lieu à une distance de moins de 60 mètres de commerçants en boutique vendant les mêmes produits.

Cette dernière disposition est d'ailleurs applicable à tous les marchands ambulants et à toute époque.

Art. 11. — Il est interdit aux marchands ambulants de s'arrêter pour vendre et même offrir leurs marchandises sur les ponts et à moins de 20 mètres, au minimum, de leur entrée ; il leur est également interdit pendant la tenue des marchés, et un quart d'heure après leur clôture, de vendre à moins de 150 mètres de ces marchés.

Art. 12. — La circulation dans les rues de la République, de l'Hôtel-de-Ville, Centrale, de la Barre, du Président-Carnot, Lafont, Puits-Gaillot, Victor-Hugo et sur les places Tolozan, Carnot, des Terreaux, de la République, des Jacobins, des Cordeliers et Bellecour est complètement interdite aux marchands ambulants.

Les marchands munis d'éventaires ne pourront, sous aucun prétexte, circuler sur les trottoirs.

Art. 13. — Les permissions délivrées aux marchands ambulants pourront déterminer les quartiers dans lesquels ils pourront exercer leur industrie. Celles délivrées aux marchands autres que les marchands de quatre saisons devront, s'ils sont autorisés à stationner, indiquer le ou les points de stationnement.

Art. 14. — Chaque fois qu'un marchand ambulant changera de domicile, il sera tenu d'en donner avis au Commissaire de police de son quartier, qui en informera immédiatement la Mairie. L'oubli de cette prescription entraînera d'office le retrait de la permission.

Art. 15. — Toutes infractions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux et poursuivies conformément aux lois, sans préjudice des saisies prévues à l'article 5, non plus que des mesures administratives qui pourront être prises à l'égard des contrevenants, et notamment du retrait temporaire ou définitif de leur permission.

Art. 16. — L'arrêté du 8 août 1896 réglementant la vente sur la voie publique est rapporté.

Les règlements de police des 14 juin 1853, 11 avril 1864, 25 mars 1889, 14 juin 1898, concernant les marchands forains, sont et demeurent abrogés en ce que leurs dispositions ont de contraire à celles du présent arrêté.

Art. 17. — MM. les Commissaires de police de la ville de Lyon, M. le Commandant du corps des Gardiens de la paix et les agents de la force publique sont chargés d'assurer l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché.

Lyon, le 12 janvier 1922.

Le Maire de Lyon,

Edouard HERRIOT.

VU POUR EXÉCUTION IMMÉDIATE :

Lyon, le 21 Janvier 1922.

POUR LE PRÉFET DU RHÔNE ET PAR DÉLÉGATION

Le Secrétaire général pour la Police,

L BRESSOT.

REPUBLIQUE FRANÇAISE. — MAIRIE DE LYON

Circulation des Voitures

MOTOCYCLETTES ET BICYCLETTES

ARRÊTÉ

Le MAIRE de la Ville de Lyon, Chevalier de la Légion d'honneur,

Vu la loi du 5 Avril 1884.
Considérant que pour assurer la libre circulation sur la voie publique et la sécurité des passants il y a lieu de préciser et de compléter les mesures déjà prises pour le passage sur les voies publiques de Lyon.

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Il est expressément ordonné à tous conducteurs de voitures quelconques, suspendues ou non suspendues, chargées ou non chargées (automobiles, camions automobiles, motocyclettes, bicyclettes, voitures à chevaux, voitures à bras, etc...), de prendre toujours leur droite en se tenant le plus près possible du trottoir.

ART. 2. — Quand un conducteur doit tourner dans une rue à gauche, il doit le faire en gardant toujours sa droite et avertir, en étendant le bras de façon visible, les conducteurs venant derrière lui. Le conducteur qui a à traverser la voie doit de même avertir par un signe, avant de traverser.

ART. 3. — Les conducteurs doivent doubler à gauche les voitures qu'ils dépassent. Les tramways doivent être doublés à droite quand le stationnement est réservé, c'est-à-dire lorsqu'il existe entre le rail le plus rapproché du trottoir et le trottoir, l'espace suffisant pour le passage d'une voiture. Dans ce cas, les tramways ne doivent, sous aucun prétexte, être doublés à gauche.

Le conducteur de la voiture en marche doit, s'il y a lieu, s'arrêter en cas d'embarras de la partie de voie publique qu'il doit emprunter. Il doit aussi s'arrêter si le tramway est à l'arrêt au moment où il se propose de le doubler, afin de permettre au public d'ascender au tramway ou de le quitter librement.

ART. 4. — Les tramways sont tenus de s'arrêter strictement aux points fixés et de ne jamais obstruer, soit l'accès des rues transversales, soit l'accès des gares.

ART. 5. — Toute voiture qui, circulant sur une voie secondaire, veut entrer sur une voie principale ou la couper, doit ralentir, s'arrêter même si c'est nécessaire, les voitures de la voie principale ayant la priorité pour la circulation.

ART. 6. — Il est interdit de laisser stationner sur la voie publique des véhicules attelés ou non attelés ne servant pas à un besoin immédiat. Ce stationnement est spécialement interdit au droit des arrêts de tramways. Ce stationnement, quand il est nécessaire, ne peut avoir lieu qu'à main droite. Dans tous les cas, la circulation doit demeurer possible.

ART. 7. — Tout véhicule venant de la place de la Comédie et allant du côté de la place des Terreaux doit emprunter la rue Puits-Gaillot. Tout véhicule venant de la rue de l'Hôtel-de-Ville ou de la place des Terreaux et allant du côté de la place de la Comédie doit passer rue Lafont.

Les voitures venant de la place des Terreaux et allant du côté de la Saône doivent emprunter la rue d'Algérie. Celles venant de la Saône et allant du côté de la place des Terreaux doivent passer rue Constantine.

Il est interdit aux voitures automobiles et aux motocyclettes de circuler sur la rive gauche de la Saône, entre le pont de La Feuillée et le pont de Serin. Cette disposition ne s'applique pas aux camions automobiles. Exception est faite pour les automobiles ayant à s'arrêter sur le quai St-Vincent. Les conducteurs devront, le cas échéant, justifier cette exception.

Les voitures allant ou venant du côté de la Croix-Rousse et qui empruntent le tronçon sud de la rue Terme et les rues Ste-Catherine et Ste-Marie-des-Terreaux doivent toujours, dans ces voies, se diriger dans le même sens que les tramways.

Pour faciliter la circulation aux abords de la gare de Perrache, les voitures allant du côté de la gare doivent emprunter la chaussée latérale Ouest du cours du Midi. Celles venant en sens inverse doivent passer sur la chaussée latérale Est.

Sont rappelés : 1° L'arrêté du 2 Octobre 1910, qui ordonne à tout conducteur de véhicule, quel qu'il soit, de laisser libre passage aux voitures du service de secours contre l'incendie ;

2° L'arrêté du 7 Décembre 1911 qui réglemente la circulation dans la Montée de la Grande-Côte.

ART. 8. — Les appareils à moteur mécanique doivent être disposés de telle manière que leur emploi ne présente aucune cause particulière de danger et ne puisse ni effrayer les chevaux, ni répandre d'odeurs insupportables ou des fumées. L'échappement libre est interdit.

ART. 9. — Il est interdit de se servir pour n'importe quel véhicule, de la corne à deux tons dont fait usage les Sapeurs-Pompiers.

ART. 10. — Sont maintenues toutes les dispositions antérieurement prises relativement à la circulation, qui ne sont pas contraires à celles qui précèdent.

ART. 11. — M. le Commandant du corps des Gardiens de la Paix, MM. les Commissaires de Police, MM. les Inspecteurs du Service municipal des voitures publiques, et tous les agents de la force publique sont chargés d'assurer l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché.

Lyon, le 16 Novembre 1912.

VE MUR EXÉCUTIS INDESTE
Lyon, le 16 Novembre 1912
Le Maire de Lyon,
V. RAULT.

Le Maire de Lyon.
Edouard HERRIOT.

LYON — ASSOCIATION TYPOGRAPHIQUE, rue de la Barre, 12. — H. GARRION, Directeur

SYNDICAT ... ENTREPRENEURS DE TRANSPORTS de la Région lyonnaise ... 71, Rue Pierre-Corneille, 71 LYON ... Téléphone: 5-72 	<i>Lyon, le 18 Novembre 1912</i>
	Monsieur le MAIRE de LYON.
Monsieur le MAIRE,	
Permettez-moi de vous faire part d'une observation complémentaire au sujet du projet d'arrêté concernant la police du roulage sur lequel vous avez bien voulu demander l'avis de notre syndicat . Cet arrêté sera publié, nous avez vous dit, le dimanche 24 novembre courant. Il sera ^{donc} sans doute applicable dès cette publication. Mais en ce qui concerne la circulation à droite sur le quai Pierre Scize et sur le quai St Vincent, nous avons tout lieu de croire que ledit arrêté ne sera applicable que du jour de la mise en état de viabilité du quai Pierre Scize et d'une partie du quai de Bondy en amont du Pont la Feuillée, et de l'achèvement des travaux du Quai St Vincent vers l'entrée du Pont de l'Homme de la Roche. Il est indispensable en effet de remédier à la forte déclivité de cette partie du quai de Bondy et du quai Pierre Scize comprise entre le pont La Feuillée et la rue St Paul, où la circulation des gros transports venant de la gare de Vaise est impossible . D'autre part, il sera de toute urgence de rendre le Pont de l'Homme de la Roche à la circulation des voitures afin de permettre à un même voiturier , <u>en suivant toujours sa droite</u>, d'effectuer en un seul voyage des livraisons et sur le quai Pierre-Scize et sur le quai StVin-	

cent, et ce sans avoir à faire un long détour par le Pont de Serin.

Je suis certain Monsieur le MAIRE, que vous voudrez bien Prendre cette demande en considération. Je vous en remercie d'avance.

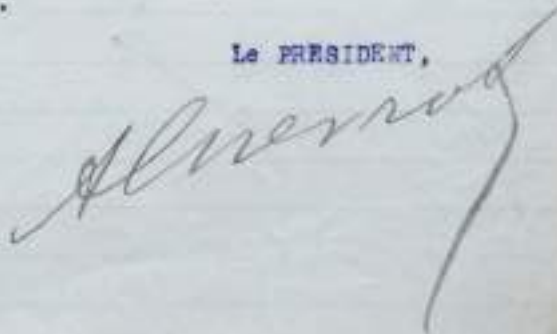
Il ne restera encore à insister vivement auprès de vous, Monsieur le MAIRE, pour faire enlever dans le plus bref délai possible les caniveaux qui bordent encore de nombreux trottoirs dans notre ville. L'existence de ces caniveaux rend impossible en effet la circulation à droite des voitures, le long de ces trottoirs .

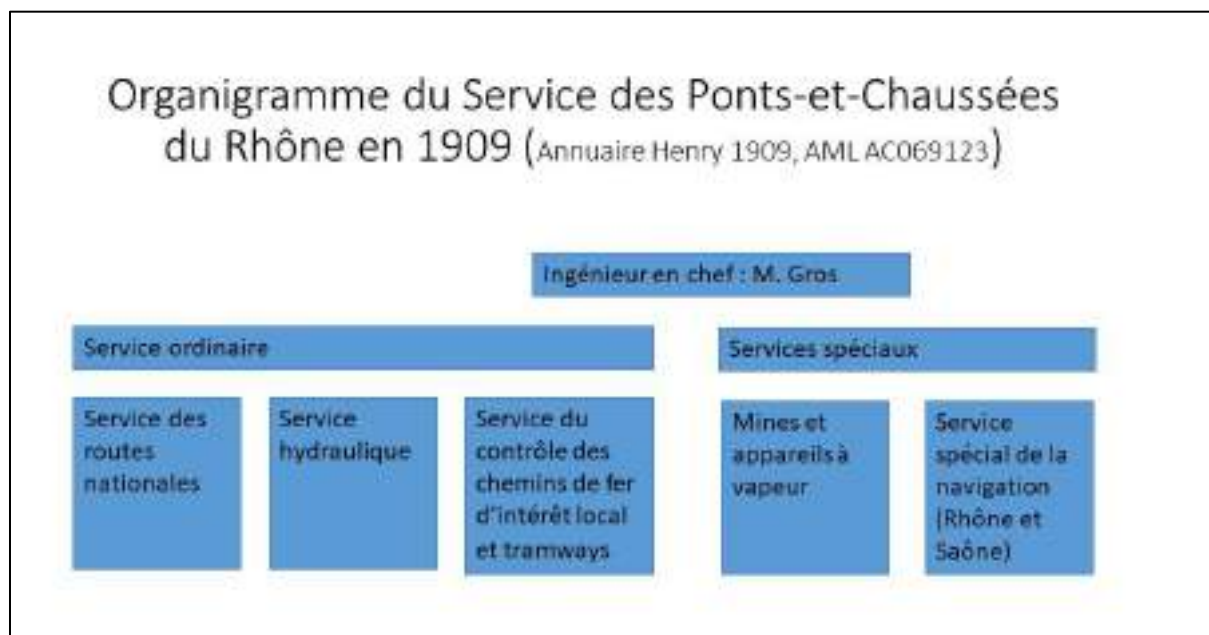
Je n'ai pas besoin en outre d'appeler votre attention , Monsieur le MAIRE, sur la nécessité de l'entretien constant et du pavage des principales voies charretières de notre ville, où il existe trop souvent de nombreuses fondrières, et du pavage longeant les voies de tramways, qui est presque toujours plus ou moins défoncé. Le mauvais entretien actuel de ces pavages joint au défaut de sablage des ponts et des rampes le matin, de très bonne heure, provoquent la plus grande partie de l'encombrement de nos rues .

Enfin, j'aurai l'honneur, Monsieur le MAIRE, de vous adresser, dans quelques jours , une liste de rues parallèles à quelques grandes artères aillonnées de voies de tramways, et dont nous vous demanderons le pavage en pavés d'échantillons, afin d'y permettre la circulation de nos voitures pour le dégagement des dites artères .

Veuillez agréer, Monsieur le MAIRE, la nouvelle assurance de nos sentiments les plus respectueux .

Le PRÉSIDENT,





Annexe 11 : Chronologie synthétique des principaux moyens de transport utilisés à Lyon et de leurs aménagements

Dates	Moyens de transport	Principaux acteurs
1881	Tramway hippomobile : premier réseau de 10 lignes de la compagnie OTL, rapidement prolongées et rejointes par des lignes d'autres compagnies au cours des années 1890-1900.	Compagnies de tramways (OTL, CLT, FOL)
1895-1905	Tramway électrique : électrification progressive des réseaux et extension des lignes existantes	Compagnies de tramways (OTL, CLT, FOL)
1924-1957	Début du déploiement d'autobus, d'abord en renforcement puis en remplacement des tramways (dernier tramway remplacé en 1957)	Compagnie OTL
1925-1938	Electrobus municipaux, petits bus électriques à accumulateurs destinés à desservir des quartiers nouvellement urbanisés et non desservis par le réseau OTL	Municipalité
1935-1968	Déploiement de trolleybus sur certaines lignes, puis remplacement par des autobus	Compagnie OTL
1957	Inauguration du premier parking souterrain, place Bellecour	Municipalité, Société Laurent
1975	Inauguration de la première rue piétonne (rue de la République, 5 septembre 1975)	Municipalité, Semaly, commerçants
1978	Inauguration de la première ligne de métro (ligne A : Perrache-Charpennes)	Municipalité, Semaly
1991-1995	Politique d'Espaces Publics : réaménagement de places avec creusement de parkings souterrains	Courly/Grand Lyon, ville de Lyon
2000	Inauguration de la première ligne de tramway « nouvelle formule » (ligne T2 Perrache-Porte des Alpes)	Grand Lyon, TCL

LES TRAMWAYS *Électriques*

Le Conseil municipal de Lyon, à la fin de son mandat, a-t-il l'autorité morale suffisante pour concéder à la C^e des Tramways **un nouveau Monopole** de près d'un demi-siècle, d'autant plus qu'il s'agit d'un mode de traction aussi discuté que le Trolley ?

C'est la question qui a été posée par un Membre de la Commission des Travaux publics à la séance de samedi.

Sept voix sur quatorze votants ont affirmé qu'ils ne se reconnaissaient pas l'autorité morale nécessaire.

La même question sera posée au Conseil municipal mardi prochain 31 courant.

Electeurs,

Comme pour le Monopole du Gaz, on voit surgir les manœuvres autoritaires de la dernière heure.

Les Lyonnais ont confiance dans le Conseil municipal qui, déjà, a prouvé son indépendance en repoussant le Monopole du Gaz malgré toutes les pressions administratives.

Ils invitent donc les Conseillers qui, de leur aveu même, n'ont pas eu le temps matériel d'examiner les exigences de la C^e, à laisser à leurs successeurs la responsabilité d'élaborer et d'étudier le traité qui doit assurer **l'avenir des employés et la sécurité du public.**

102 101 — Imp. A. Welter — P. Lapeyre et L. Baudin, 14, rue Balzac — Lyon.

LETTRE ADRESSÉE A MONSIEUR

LE MAIRE DE LA VILLE DE LYON

POUR ÊTRE COMMUNIQUÉE

A SES CONCITOYENS

New-York, le 10 Septembre 1895.

MONSIEUR,

Notre éminent Consul à Philadelphie, M. Louis VOSSION, vient de me transmettre votre lettre demandant des renseignements sur les avantages et les inconvénients des Cars mus par l'électricité.

Ce moyen de locomotion et de transport, si populaire aux Etats-Unis, qui a supplanté tous les autres à Philadelphie, à Brooklyn et dans toutes les villes de grande et moyenne dimension, n'a cependant pas pu envahir New-York où la municipalité l'a, jusqu'à présent, considéré comme trop dangereux et trop disgracieux. Il a bien été autorisé sur quelques lignes, mais sur des lignes suburbaines seulement, et pas une seule ligne de l'intérieur de la ville ne l'emploie.

Les avantages du Trolley sont trop connus pour que j'insiste : commodité et rapidité du transport ; arrêts presque instantanés ; magnifique éclairage des voitures ; régularité de la marche ; enfin économie considérable dans les dépenses d'exploitation.

Je vous envoie à ce sujet, par le même courrier, un paquet de brochures qui vous donnera des renseignements précis et détaillés.

Quant aux inconvénients, ils sont de deux sortes : d'abord le danger, danger double : l'un provenant de la vitesse, ce qui occasionne de nombreux accidents (à Brooklyn, par exemple, il y a en moyenne une personne **TUÉE** par jour ; l'autre provenant du réseau de fils aériens qui couvre les rues.

Si l'un de ces fils ou câbles se rompt et tombe à terre, il TUE net la personne ou le cheval qu'il peut heurter ; ensuite la laideur ; rien n'est affreux comme ce réseau de fils aériens qui couvre les rues comme une vaste toile d'araignée, et comme ces poteaux plantés le long des trottoirs pour supporter les fils.

A ces différents points de vue, l'adoption des TROLLEYS est peu désirable pour nos villes de France où l'amour du beau n'a pas encore été tué par l'amour de ce qui est pratique et où le désir d'aller vite n'a pas encore tué l'amour du bien-être et de la sécurité personnelle.

En vous renouvelant l'assurance du plaisir que j'aurais à vous fournir tous les détails et toutes les informations que vous pouvez désirer,

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à mon profond respect et à mon entier dévouement.

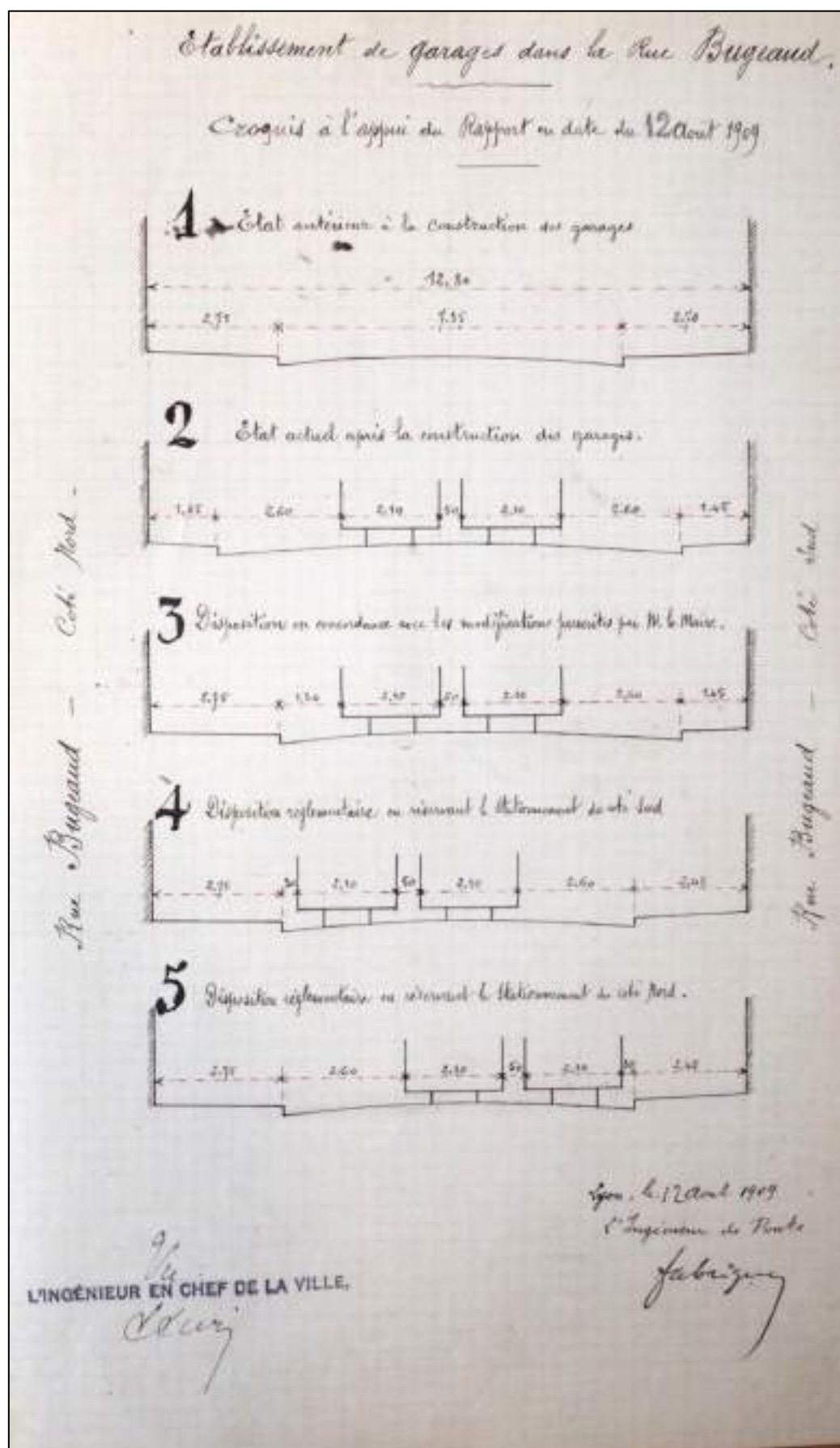
Signé : H.-J. LECOMTE.

Après de tels renseignements, comment se fait-il que, M. le Maire de Lyon dans son rapport, et la sous-commission chargée de la question de tramways, proposent avec tant d'empressement au Conseil municipal d'adopter pour 40 ans (véritable monopole d'un demi-siècle) et pour toute la ville de Lyon le système électrique dit « trolley » ?

MYSTÈRE !...

Les Lyonnais espèrent qu'à l'instar de la ville de Paris qui a toujours rejeté le « trolley » et de nombreuses villes de provinces, le Conseil municipal, quelques semaines avant son renouvellement, n'entrera pas dans la voie qu'on lui indique et attendra pour la transformation à faire qu'on lui présente un meilleur système plus conforme aux désirs d'une belle et grande ville comme Lyon.

Imprimerie des Facultés, 20, rue Carnot, Lyon



— 22 —

REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION des véhicules automobiles dits de « poids lourds »

Arrêté

Le Maire de la Ville de Lyon, chevalier de la Légion d'honneur,

Vu la loi du 30 mai 1851, concernant la police de roulage;

Vu la loi du 5 avril 1884;

Vu le décret du 27 mai 1921;

Considérant que le transport des matériaux ou des marchandises et le transport en commun des personnes par véhicules automobiles prend chaque jour un développement de plus en plus considérable;

Que la circulation, sur le territoire de la Ville de Lyon, de ces véhicules dits de « poids lourds » cause des trépidations qui troublent la tranquillité et le repos des habitants et compromettent gravement la solidité des immeubles, celle des égouts et des canalisations souterraines;

Qu'il y a là un danger pour la sécurité et la salubrité publiques;

Considérant, d'autre part, que souvent leur vitesse excessive fait courir aux piétons des risques continuels;

ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — *a)* Dans la Ville de Lyon et dans la partie non agglomérée, sur tous les chemins dépendant de la petite voirie, relevant de la police municipale, la circulation des véhicules automobiles dits de « poids lourds », servant soit au transport en commun des personnes, soit au transport des matériaux et des marchandises, est inter-

dite, à moins que ces véhicules soient munis de ressorts atténuant les trépidations ou de dispositifs reconnus équivalents, et que leurs roues soient pourvues de bandages amortisseurs en caoutchouc ou d'autres bandages reconnus susceptibles de remplir le même objet.

Sont considérés comme véhicules de poids lourds ceux dont le poids total en charge est supérieur à 3.000 kilos.

b) La vitesse de ces véhicules ne devra pas excéder 12 kilomètres à l'heure.

c) Les véhicules automobiles de « poids lourds », munis de bandages métalliques, pourront, à titre transitoire, continuer à circuler par application de l'article 60 du Code de la route, mais ils devront se conformer, pour leurs itinéraires, aux prescriptions de l'article 2, paragraphe *b*, du présent arrêté.

ART. 2.— La circulation des véhicules automobiles munis de remorques est soumise aux prescriptions suivantes :

a) Il ne pourra être attelé à ces véhicules qu'une seule remorque;

b) Leur circulation devra s'établir surtout par les quais de la Saône et du Rhône et les grandes artères (cours, avenues et boulevards); sauf dans le cas d'absolue nécessité, il leur est interdit d'emprunter les rues du centre et celles d'une largeur inférieure à 8 mètres.

c) A titre tout à fait exceptionnel, des convois comportant plusieurs remorques pourront être autorisés à circuler sur des itinéraires déterminés de la Ville de Lyon, la demande d'autorisation devra être adressée à M. le Maire de Lyon, dans les formes prescrites par l'article 32, paragraphe C du Code de la route.

ART. 3. — La charge totale d'un véhicule automobile de « poids lourds », tare et chargement compris, ne pourra excéder 15 tonnes.

Au-dessus de ce poids, la circulation restera soumise à une demande d'autorisation spéciale.

ART. 4. — En dehors des prescriptions ci-dessus, les conducteurs de véhicules automobiles de « poids lourds » sont tenus de se conformer aux lois, règlements et arrêtés en vigueur, auxquels il n'est pas dérogé par le présent arrêté.

Il est rappelé en particulier l'arrêté municipal du 30 mai 1919, réglementant la circulation sur les ponts suspendus, celui du 17 novembre 1919 (art. 9) relatif à l'interdiction de circulation dans la rue de la République, ainsi que l'article 3 du même arrêté prescrivant que la vitesse des véhicules automobiles doit être ramenée à l'allure d'un homme au pas, à l'intersection des rues, dans les passages encombrés et toutes les fois que les circonstances l'exigeront.

ART. 5. — Le présent arrêté abroge celui du 28 février 1921.

ART. 6. — M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Service municipal de la Voirie, M. l'Inspecteur principal, Chef du Service des Voitures, MM. les Commissaires de police, M. le Commandant des Gardiens de la paix et, d'une façon générale, tous les agents de la force publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent arrêté, qui sera publié et affiché.

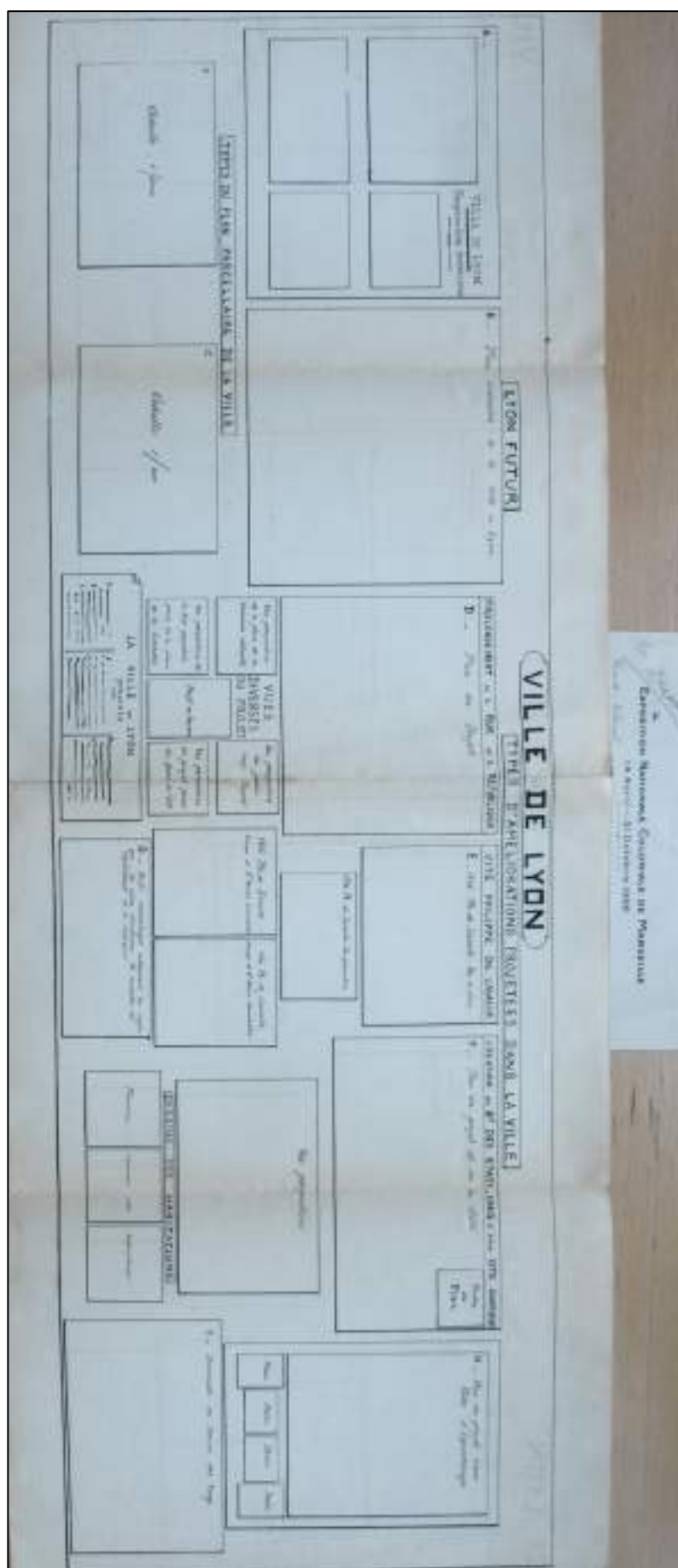
Lyon, le 17 octobre 1921.

Le Maire de Lyon,
Edouard HERRIOT.

Vu pour exécution immédiate :
Lyon, le 22 octobre 1921.

Le Préfet du Rhône,
Signé : CANAL.





Introduction

Depuis quelques années déjà, à Lyon, comme dans toutes les grandes villes, la circulation est devenue plus intense et la surface dont disposent les véhicules n'est plus en rapport avec leur nombre.

Cette disproportion grandit chaque jour. Elle crée un problème très grave par les accidents fréquents et la perte de temps, d'où ralentissement d'activité dans la cité, qui résulte des embouteillages nombreux.

Les solutions à intervenir pour résoudre ce problème de circulation sont de deux sortes : l'extension et la meilleure utilisation de la surface d'encombrement consacrée aux véhicules. Ces deux solutions générales se complètent. Les véhicules se multiplient. Il apparaît bien que d'ici quelques années leur nombre, déjà élevé, sera tel que si parfaitement réglementé que sera leur écoulement, cet écoulement sera trop étroitement canalisé. Il n'est pas moins vrai, par contre, qu'une chaussée très large deviendrait vite insuffisante si une discipline très stricte n'intervenait pas pour assurer l'ordre.

EXTENSION DE LA SURFACE D'ENGORGEMENT CONSACRÉE AUX VEHICULES

Il faut entendre : tracé de voies nouvelles, élargissement des chaussées anciennes, démolitions d'immeubles, confection de voies souterraines et aériennes, suppression des édifices occupant les trottoirs, etc. Mais ce sont là des projets de voirie dont la réalisation, si ardemment poussée qu'elle soit, ne peut être que très lente, sinon très onéreuse, en regard des nécessités.

Disons simplement que pour l'établissement de ces projets, il faut penser plus à l'avenir qu'au présent. Élargir rapidement, voir grand. D'aucuns prétendent que la démolition d'immeubles pour l'élargissement ou la création des rues signifie la crise du logement ; le problème du logement peut toutefois être considéré comme un problème de transport. Les vieux logements démolis, en outre, seront reconstruits ailleurs, au mieux du confort et surtout de l'hygiène.

MEILLEURE UTILISATION DE LA SURFACE D'ENGORGEMENT CONSACRÉE AUX VEHICULES

Cette meilleure utilisation de la surface d'encombrement consacrée aux véhicules entraîne une foule de décisions qui peuvent être exécutées immédiatement et améliorer sensiblement la circulation dans la ville (modifications de signalisations, de sens, d'arrêt, de voies de tramways, etc.). La plupart d'entre elles n'exigent que des frais de peu de chose, les autres des dépenses minimes en raison des bénéfices qui en résulteront pour la collectivité.

Avant d'entrer dans l'examen des cas particuliers que nous vont signaler, convenons que la situation est assez spéciale à Lyon. Elle est rendue particulièrement difficile par la présence d'un réseau de tramways désert, tortueux, dont les embranchements sont maladroits, les garages disproportionnés, les arrêts insensibles. Il semble bien que ces lignes, dont il faut prévoir en grande partie la suppression dans un avenir évidemment lointain, ont été construites en un temps où lerolley était un phénomène rarissime.

Les tramways sont à Lyon à tel point encombrants qu'en est venu de les rendre entièrement responsables et qu'ils ont suggéré la plupart des observations qui suivent.

Précisons encore que nous nous sommes efforcés d'appliquer partout quelques règles générales, afin que les conducteurs de véhicules se puissent diriger au moyen de quelques principes de circulation très simples, là où une règle particulière nous a paru absolument nécessaire nous avons recommandé une signalisation très apparente pour l'indiquer péremptoirement.

PONT GUILLOTIERE (côté place Raspail). — Maintenir l'arrêt actuel avec création de refuges de la même façon que pour la place Morand, c'est-à-dire élargir la chaussée de chaque côté au détriment de square Raspail, en laissant libre entièrement le quai Claude-Bernard.

PONT GUILLOTIERE (côté rue de la Harpe). — Reporter l'arrêt des tramways empruntant la rue de la Harpe, à hauteur du Central Télégraphique et création d'un refuge. A cet effet, diminuer la largeur du trottoir de ce côté. Fixer l'arrêt des tramways débouchant du pont et empruntant le quai Gailleton, à hauteur du numéro 1 de ce quai. La place est encore suffisante pour l'installation d'un refuge.

Pont de la Guillotière



Plan actuel



Plan proposé

PLACE DE LA REPUBLIQUE. — Pour le moment, la circulation y est encore facile, mais on peut prévoir qu'elle deviendra prochainement difficile. Nous proposons donc dès maintenant une série de mesures, à titre de prévoyance :

Par un déplacement léger de la ligne 26, analogue à ceux que l'on voit fréquemment dans Paris, il serait également possible de faire le service voyageurs de cette ligne à l'aide des voitures, sur des refuges longs. Le croquis joint donne une idée de cette réalisation.

PLACE LE VISTE ET PLACE BELLECOUR. — La place Le Viste constitue l'un des carrefours les plus importants du centre de la ville, auquel aboutissent cinq grandes artères, que traversent sept lignes de tramways, plusieurs lignes d'autobus ou électrobuses — sans compter les nombreuses voitures de toutes catégories qui, à certaines heures de la journée, alimentent en cet endroit une circulation intense.

Il importerait donc, pour éviter ces embouteillages, d'éliminer toute cause susceptible de ralentir la circulation sur ce point. Or, à l'heure actuelle, la circulation est, au contraire, réglée de telle sorte que les embouteillages sont inévitables.

Ces défauts sont imputables surtout :

1° A un mauvais agencement des aiguillages des tramways :

Les tramways de la ligne 13 (Pomacle-Croix-Rouge) doivent, pour changer de voie, subir deux aiguillages devant la porte bitumée de la place Bellecour.

L'agent de la Compagnie qui procède à cet aiguillage doit aller à pied d'une aiguille à l'autre, d'où retard pour le tramway et sa remorque qui, étant placée en travers de la rue paralyse pendant ce temps la circulation vers le Sud.

Il en est de même pour le tram N° 3 (Bellecour-Trois-Rivières) qui, toutefois, n'a à subir qu'un seul aiguillage.

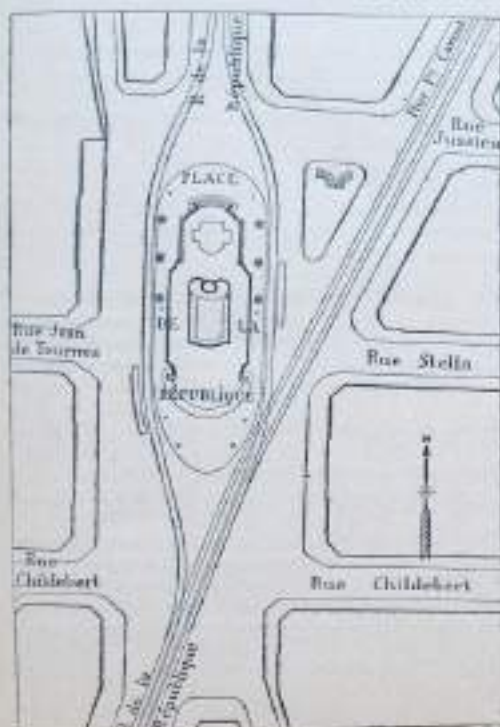
Une première réforme indispensable consisterait donc à installer un système d'aiguillage souterrain fonctionnant à l'aide de leviers manœuvrés du trottoir par un employé de la Compagnie, qui n'aurait plus à se déplacer pour donner la direction à ces tramways. Cet aiguillage placé devant le N° 16 de la place Bellecour permettrait en outre desservir la ligne 11 (Bon-Coin) qui doit subir également place Le Viste un aiguillage pour emprunter la rue de la Barre.

Ce procédé aurait l'avantage d'assurer la sécurité personnelle de l'employé et enfin d'éviter un stationnement à chacun de ces tramways, stationnement qui paralyse la circulation générale, qui subit des à-coups susceptibles de provoquer des collisions.

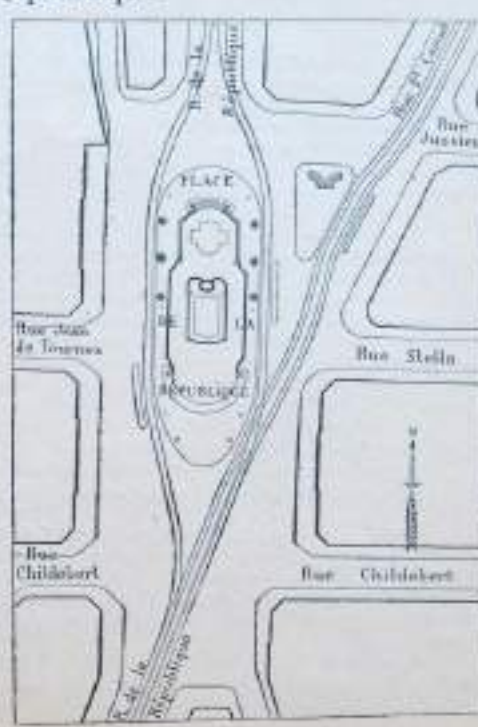
2° A une mauvaise répartition des arrêts des tramways :

A l'heure actuelle, les trams venant de la rue de la Barre et se dirigeant vers le pont Tilsitt marquent un premier arrêt rue de la Barre avant de s'engager place Le Viste, puis un deuxième arrêt devant le kiosque de tramways après avoir traversé la place Le Viste (Café Miro).

Place de la République



Plan actuel



Plan modifié

Annexe 18 : Carte de l'enlèvement des rails de tramways sur les voies dépendant du SOPC du Rhône - situation au 1er janvier 1955 (ADR 1650 W 105)



Le Comité a également que les tickets
concernent un départ d'ici l'été, et
sur les heures sur lesquelles de l'un à
l'autre, selon.

Conferme-moi, sans délai, l'envoi de la C. survenant à mes dévotion. Me faire de même l'avis, approuver la forme, l'eff. qui sera, d'après par le 10 décembre. Tu pourras en dire, 2000 francs. L. B.

J. A. H. J. & J. J. J.
Eds. and Trans.

Mise en vente de stabilité des vins Paul-Bourd, Chateau et Cognac.

Environ. Toxicol. Chem. 19:2102-2108 (2000)

[illegible]

De ce côté, M. le directeur de l'Yvette a écrit les lignes suivantes :

On a donc tout réorganisé et depuis
plus de 250000 hommes se consacrent
à la tâche.

How far did you go?	How far
How much did it cost?	How much
How long did it take?	How long

2014

Enfin, depuis le confinement des navires de transport, le rôle principal de la bilboiserie de l'habitation est de protéger les locaux d'habitation des nuisances sonores et de garantir une certaine confidentialité.

de nous proposer. Maintenant, si vous le voulez, vous pouvez aller faire des études de géologie qui les traitent comme des objets d'opérations et cela, ce que je trouve intéressant de la façon d'une recherche en leurs manières communes.

Le dévotisme du 15^e et du 16^e siècle est une véritable superstition morale et religieuse. Les réformateurs du 17^e siècle ont cherché à le combattre, mais ils ont échoué. Le dévotisme est resté une partie intégrante de la culture française.

15th December 1991

Let $\mathcal{V}_0$ and $\mathcal{V}_1$ be $\mathbb{Z}$ -modules
 $\mathbb{Z}[t]$ and $\mathbb{Z}[t]$ respectively.

Mesures à D'ondra en vue d'améliorer la situation

1. 10^3 to 10^4 molecules per cell
2. 10^5 to 10^6 molecules per cell
3. 10^7 to 10^8 molecules per cell
4. 10^9 to 10^{10} molecules per cell
5. 10^{11} to 10^{12} molecules per cell
6. 10^{13} to 10^{14} molecules per cell
7. 10^{15} to 10^{16} molecules per cell
8. 10^{17} to 10^{18} molecules per cell
9. 10^{19} to 10^{20} molecules per cell
10. 10^{21} to 10^{22} molecules per cell
11. 10^{23} to 10^{24} molecules per cell
12. 10^{25} to 10^{26} molecules per cell
13. 10^{27} to 10^{28} molecules per cell
14. 10^{29} to 10^{30} molecules per cell
15. 10^{31} to 10^{32} molecules per cell
16. 10^{33} to 10^{34} molecules per cell
17. 10^{35} to 10^{36} molecules per cell
18. 10^{37} to 10^{38} molecules per cell
19. 10^{39} to 10^{40} molecules per cell
20. 10^{41} to 10^{42} molecules per cell
21. 10^{43} to 10^{44} molecules per cell
22. 10^{45} to 10^{46} molecules per cell
23. 10^{47} to 10^{48} molecules per cell
24. 10^{49} to 10^{50} molecules per cell
25. 10^{51} to 10^{52} molecules per cell
26. 10^{53} to 10^{54} molecules per cell
27. 10^{55} to 10^{56} molecules per cell
28. 10^{57} to 10^{58} molecules per cell
29. 10^{59} to 10^{60} molecules per cell
30. 10^{61} to 10^{62} molecules per cell
31. 10^{63} to 10^{64} molecules per cell
32. 10^{65} to 10^{66} molecules per cell
33. 10^{67} to 10^{68} molecules per cell
34. 10^{69} to 10^{70} molecules per cell
35. 10^{71} to 10^{72} molecules per cell
36. 10^{73} to 10^{74} molecules per cell
37. 10^{75} to 10^{76} molecules per cell
38. 10^{77} to 10^{78} molecules per cell
39. 10^{79} to 10^{80} molecules per cell
40. 10^{81} to 10^{82} molecules per cell
41. 10^{83} to 10^{84} molecules per cell
42. 10^{85} to 10^{86} molecules per cell
43. 10^{87} to 10^{88} molecules per cell
44. 10^{89} to 10^{90} molecules per cell
45. 10^{91} to 10^{92} molecules per cell
46. 10^{93} to 10^{94} molecules per cell
47. 10^{95} to 10^{96} molecules per cell
48. 10^{97} to 10^{98} molecules per cell
49. 10^{99} to 10^{100} molecules per cell
50. 10^{101} to 10^{102} molecules per cell
51. 10^{103} to 10^{104} molecules per cell
52. 10^{105} to 10^{106} molecules per cell
53. 10^{107} to 10^{108} molecules per cell
54. 10^{109} to 10^{110} molecules per cell
55. 10^{111} to 10^{112} molecules per cell
56. 10^{113} to 10^{114} molecules per cell
57. 10^{115} to 10^{116} molecules per cell
58. 10^{117} to 10^{118} molecules per cell
59. 10^{119} to 10^{120} molecules per cell
60. 10^{121} to 10^{122} molecules per cell
61. 10^{123} to 10^{124} molecules per cell
62. 10^{125} to 10^{126} molecules per cell
63. 10^{127} to 10^{128} molecules per cell
64. 10^{129} to 10^{130} molecules per cell
65. 10^{131} to 10^{132} molecules per cell
66. 10^{133} to 10^{134} molecules per cell
67. 10^{135} to 10^{136} molecules per cell
68. 10^{137} to 10^{138} molecules per cell
69. 10^{139} to 10^{140} molecules per cell
70. 10^{141} to 10^{142} molecules per cell
71. 10^{143} to 10^{144} molecules per cell
72. 10^{145} to 10^{146} molecules per cell
73. 10^{147} to 10^{148} molecules per cell
74. 10^{149} to 10^{150} molecules per cell
75. 10^{151} to 10^{152} molecules per cell
76. 10^{153} to 10^{154} molecules per cell
77. 10^{155} to 10^{156} molecules per cell
78. 10^{157} to 10^{158} molecules per cell
79. 10^{159} to 10^{160} molecules per cell
80. 10^{161} to 10^{162} molecules per cell
81. 10^{163} to 10^{164} molecules per cell
82. 10^{165} to 10^{166} molecules per cell
83. 10^{167} to 10^{168} molecules per cell
84. 10^{169} to 10^{170} molecules per cell
85. 10^{171} to 10^{172} molecules per cell
86. 10^{173} to 10^{174} molecules per cell
87. 10^{175} to 10^{176} molecules per cell
88. 10^{177} to 10^{178} molecules per cell
89. 10^{179} to 10^{180} molecules per cell
90. 10^{181} to 10^{182} molecules per cell
91. 10^{183} to 10^{184} molecules per cell
92. 10^{185} to 10^{186} molecules per cell
93. 10^{187} to 10^{188} molecules per cell
94. 10^{189} to 10^{190} molecules per cell
95. 10^{191} to 10^{192} molecules per cell
96. 10^{193} to 10^{194} molecules per cell
97. 10^{195} to 10^{196} molecules per cell
98. 10^{197} to 10^{198} molecules per cell
99. 10^{199} to 10^{200} molecules per cell
100. 10^{201} to 10^{202} molecules per cell
101. 10^{203} to 10^{204} molecules per cell
102. 10^{205} to 10^{206} molecules per cell
103. 10^{207} to 10^{208} molecules per cell
104. 10^{209} to 10^{210} molecules per cell
105. 10^{211} to 10^{212} molecules per cell
106. 10^{213} to 10^{214} molecules per cell
107. 10^{215} to 10^{216} molecules per cell
108. 10^{217} to 10^{218} molecules per cell
109. 10^{219} to 10^{220} molecules per cell
110. 10^{221} to 10^{222} molecules per cell
111. 10^{223} to 10^{224} molecules per cell
112. 10^{225} to 10^{226} molecules per cell
113. 10^{227} to 10^{228} molecules per cell
114. 10^{229} to 10^{230} molecules per cell
115. 10^{231} to 10^{232} molecules per cell
116. 10^{233} to 10^{234} molecules per cell
117. 10^{235} to 10^{236} molecules per cell
118. 10^{237} to 10^{238} molecules per cell
119. 10^{239} to 10^{240} molecules per cell
120. 10^{241} to 10^{242} molecules per cell
121. 10^{243} to 10^{244} molecules per cell
122. 10^{245} to 10^{246} molecules per cell
123. 10^{247} to 10^{248} molecules per cell
124. 10^{249} to 10^{250} molecules per cell
125. 10^{251} to 10^{252} molecules per cell
126. 10^{253} to 10^{254} molecules per cell
127. 10^{255} to 10

Massachusetts, the first of its kind in the country, is now open to the public. The building is a fine example of the architecture of the period, and is well worth a visit. The building is located at 100 North Main Street, Boston, Massachusetts.

... to be happy ...

There are two other important differences between the two groups. First, the mean age of the patients with aortic aneurysms was 65 years, whereas the mean age of the patients with aortic dissections was 50 years. Second, the patients with aortic aneurysms had a mean aortic diameter of 4.5 cm, whereas the patients with aortic dissections had a mean aortic diameter of 3.5 cm.

[illegible][illegible]

Le développement de l'humanité a été le résultat complexe d'un processus de coopération, tels que la coopération se poursuit à l'heure actuelle, de la coopération pour les besoins de la coopération pour les besoins de la coopération.

1. L'absence d'un capital fixe, en particulier
 l'absence d'un capital fixe susceptible d'être
 affecté par la participation financière à
 l'entreprise, est une condition essentielle de
 l'existence d'un contrat de travail. En outre,
 il est à noter que la question de savoir si
 une personne peut prétendre à la sécurité
 sociale dépend uniquement des conditions
 matérielles de son double statut de salarié
 et d'associé.

En 1994, l'investissement de l'Etat dans les infrastructures de transport a été de 17,9 milliards de francs, soit 1,2 % du PIB. A titre de comparaison, les dépenses de l'Etat dans les infrastructures de transport ont été de 1,3 % du PIB en 1993, de 1,4 % en 1992, de 1,5 % en 1991, de 1,6 % en 1990, de 1,7 % en 1989, de 1,8 % en 1988, de 1,9 % en 1987, de 2,0 % en 1986, de 2,1 % en 1985, de 2,2 % en 1984, de 2,3 % en 1983, de 2,4 % en 1982, de 2,5 % en 1981, de 2,6 % en 1980, de 2,7 % en 1979, de 2,8 % en 1978, de 2,9 % en 1977, de 3,0 % en 1976, de 3,1 % en 1975, de 3,2 % en 1974, de 3,3 % en 1973, de 3,4 % en 1972, de 3,5 % en 1971, de 3,6 % en 1970, de 3,7 % en 1969, de 3,8 % en 1968, de 3,9 % en 1967, de 4,0 % en 1966, de 4,1 % en 1965, de 4,2 % en 1964, de 4,3 % en 1963, de 4,4 % en 1962, de 4,5 % en 1961, de 4,6 % en 1960, de 4,7 % en 1959, de 4,8 % en 1958, de 4,9 % en 1957, de 5,0 % en 1956, de 5,1 % en 1955, de 5,2 % en 1954, de 5,3 % en 1953, de 5,4 % en 1952, de 5,5 % en 1951, de 5,6 % en 1950, de 5,7 % en 1949, de 5,8 % en 1948, de 5,9 % en 1947, de 6,0 % en 1946, de 6,1 % en 1945, de 6,2 % en 1944, de 6,3 % en 1943, de 6,4 % en 1942, de 6,5 % en 1941, de 6,6 % en 1940, de 6,7 % en 1939, de 6,8 % en 1938, de 6,9 % en 1937, de 7,0 % en 1936, de 7,1 % en 1935, de 7,2 % en 1934, de 7,3 % en 1933, de 7,4 % en 1932, de 7,5 % en 1931, de 7,6 % en 1930, de 7,7 % en 1929, de 7,8 % en 1928, de 7,9 % en 1927, de 8,0 % en 1926, de 8,1 % en 1925, de 8,2 % en 1924, de 8,3 % en 1923, de 8,4 % en 1922, de 8,5 % en 1921, de 8,6 % en 1920, de 8,7 % en 1919, de 8,8 % en 1918, de 8,9 % en 1917, de 9,0 % en 1916, de 9,1 % en 1915, de 9,2 % en 1914, de 9,3 % en 1913, de 9,4 % en 1912, de 9,5 % en 1911, de 9,6 % en 1910, de 9,7 % en 1909, de 9,8 % en 1908, de 9,9 % en 1907, de 10,0 % en 1906, de 10,1 % en 1905, de 10,2 % en 1904, de 10,3 % en 1903, de 10,4 % en 1902, de 10,5 % en 1901, de 10,6 % en 1900, de 10,7 % en 1899, de 10,8 % en 1898, de 10,9 % en 1897, de 11,0 % en 1896, de 11,1 % en 1895, de 11,2 % en 1894, de 11,3 % en 1893, de 11,4 % en 1892, de 11,5 % en 1891, de 11,6 % en 1890, de 11,7 % en 1889, de 11,8 % en 1888, de 11,9 % en 1887, de 12,0 % en 1886, de 12,1 % en 1885, de 12,2 % en 1884, de 12,3 % en 1883, de 12,4 % en 1882, de 12,5 % en 1881, de 12,6 % en 1880, de 12,7 % en 1879, de 12,8 % en 1878, de 12,9 % en 1877, de 13,0 % en 1876, de 13,1 % en 1875, de 13,2 % en 1874, de 13,3 % en 1873, de 13,4 % en 1872, de 13,5 % en 1871, de 13,6 % en 1870, de 13,7 % en 1869, de 13,8 % en 1868, de 13,9 % en 1867, de 14,0 % en 1866, de 14,1 % en 1865, de 14,2 % en 1864, de 14,3 % en 1863, de 14,4 % en 1862, de 14,5 % en 1861, de 14,6 % en 1860, de 14,7 % en 1859, de 14,8 % en 1858, de 14,9 % en 1857, de 15,0 % en 1856, de 15,1 % en 1855, de 15,2 % en 1854, de 15,3 % en 1853, de 15,4 % en 1852, de 15,5 % en 1851, de 15,6 % en 1850, de 15,7 % en 1849, de 15,8 % en 1848, de 15,9 % en 1847, de 16,0 % en 1846, de 16,1 % en 1845, de 16,2 % en 1844, de 16,3 % en 1843, de 16,4 % en 1842, de 16,5 % en 1841, de 16,6 % en 1840, de 16,7 % en 1839, de 16,8 % en 1838, de 16,9 % en 1837, de 17,0 % en 1836, de 17,1 % en 1835, de 17,2 % en 1834, de 17,3 % en 1833, de 17,4 % en 1832, de 17,5 % en 1831, de 17,6 % en 1830, de 17,7 % en 1829, de 17,8 % en 1828, de 17,9 % en 1827, de 18,0 % en 1826, de 18,1 % en 1825, de 18,2 % en 1824, de 18,3 % en 1823, de 18,4 % en 1822, de 18,5 % en 1821, de 18,6 % en 1820, de 18,7 % en 1819, de 18,8 % en 1818, de 18,9 % en 1817, de 19,0 % en 1816, de 19,1 % en 1815, de 19,2 % en 1814, de 19,3 % en 1813, de 19,4 % en 1812, de 19,5 % en 1811, de 19,6 % en 1810, de 19,7 % en 1809, de 19,8 % en 1808, de 19,9 % en 1807, de 20,0 % en 1806, de 20,1 % en 1805, de 20,2 % en 1804, de 20,3 % en 1803, de 20,4 % en 1802, de 20,5 % en 1801, de 20,6 % en 1800, de 20,7 % en 1799, de 20,8 % en 1798, de 20,9 % en 1797, de 21,0 % en 1796, de 21,1 % en 1795, de 21,2 % en 1794, de 21,3 % en 1793, de 21,4 % en 1792, de 21,5 % en 1791, de 21,6 % en 1790, de 21,7 % en 1789, de 21,8 % en 1788, de 21,9 % en 1787, de 22,0 % en 1786, de 22,1 % en 1785, de 22,2 % en 1784, de 22,3 % en 1783, de 22,4 % en 1782, de 22,5 % en 1781, de 22,6 % en 1780, de 22,7 % en 1779, de 22,8 % en 1778, de 22,9 % en 1777, de 23,0 % en 1776, de 23,1 % en 1775, de 23,2 % en 1774, de 23,3 % en 1773, de 23,4 % en 1772, de 23,5 % en 1771, de 23,6 % en 1770, de 23,7 % en 1769, de 23,8 % en 1768, de 23,9 % en 1767, de 24,0 % en 1766, de 24,1 % en 1765, de 24,2 % en 1764, de 24,3 % en 1763, de 24,4 % en 1762, de 24,5 % en 1761, de 24,6 % en 1760, de 24,7 % en 1759, de 24,8 % en 1758, de 24,9 % en 1757, de 25,0 % en 1756, de 25,1 % en 1755, de 25,2 % en 1754, de 25,3 % en 1753, de 25,4 % en 1752, de 25,5 % en 1751, de 25,6 % en 1750, de 25,7 % en 1749, de 25,8 % en 1748, de 25,9 % en 1747, de 26,0 % en 1746, de 26,1 % en 1745, de 26,2 % en 1744, de 26,3 % en 1743, de 26,4 % en 1742, de 26,5 % en 1741, de 26,6 % en 1740, de 26,7 % en 1739, de 26,8 % en 1738, de 26,9 % en 1737, de 27,0 % en 1736, de 27,1 % en 1735, de 27,2 % en 1734, de 27,3 % en 1733, de 27,4 % en 1732, de 27,5 % en 1731, de 27,6 % en 1730, de 27,7 % en 1729, de 27,8 % en 1728, de 27,9 % en 1727, de 28,0 % en 1726, de 28,1 % en 1725, de 28,2 % en 1724, de 28,3 % en 1723, de 28,4 % en 1722, de 28,5 % en 1721, de 28,6 % en 1720, de 28,7 % en 1719, de 28,8 % en 1718, de 28,9 % en 1717, de 29,0 % en 1716, de 29,1 % en 1715, de 29,2 % en 1714, de 29,3 % en 1713, de 29,4 % en 1712, de 29,5 % en 1711, de 29,6 % en 1710, de 29,7 % en 1709, de 29,8 % en 1708, de 29,9 % en 1707, de 30,0 % en 1706, de 30,1 % en 1705, de 30,2 % en 1704, de 30,3 % en 1703, de 30,4 % en 1702, de 30,5 % en 1701, de 30,6 % en 1700, de

Le tableau ci-dessous récapitule les différents éléments constitutifs des politiques de la prise en compte de l'environnement. Principalement, il s'agit de la prise de conscience, au sein des entreprises, de la nécessité de prendre en compte l'environnement, mais également de la mise en place d'un système d'information et de suivi qui est important pour la mise en œuvre d'une politique de développement durable.

[illegible]

For more information, please contact:

The authors' development of the English translation of the 11-item Zurich Inventory of Life Satisfaction Inventory (ZLSI) has been a complex process. The inventory is composed of 11 items, each with a 5-point Likert scale. The items are: (1) "I am satisfied with my life," (2) "I am satisfied with my health," (3) "I am satisfied with my family," (4) "I am satisfied with my friends," (5) "I am satisfied with my work," (6) "I am satisfied with my money," (7) "I am satisfied with my house," (8) "I am satisfied with my car," (9) "I am satisfied with my education," (10) "I am satisfied with my religion," and (11) "I am satisfied with my life in general." The authors have found that the ZLSI is a reliable and valid measure of life satisfaction, and it is easy to use in a variety of settings.

[illegible][illegible]

de la "Comisión de la Verdad" y el "Informe de la Verdad" de la Comisión de la Verdad, que se publicaron en 2002 y 2003, respectivamente. El informe de la Comisión de la Verdad, que se publicó en 2003, es el más reciente y el más completo de los tres.

Alors, le genre *Leptocarpus* est caractérisé par la présence d'un seul type de sporangium, celui qui est le plus commun, les autres étant de plus en plus rares. Les formes les plus communes sont les formes qui ont une structure simple, celle qui est la plus commune, celle qui est la plus commune, celle qui est la plus commune.

$$S_{\text{eff}} = S_{\text{eff}}^{\text{tree}} + S_{\text{eff}}^{\text{1-loop}} + S_{\text{eff}}^{\text{2-loop}} + \dots$$

Le fait que l'usage que l'on peut faire des techniques est à l'origine du débat est apparemment évident. Mais, pour qu'il soit approuvé, le débat peut aussi être basé sur des principes éthiques ou politiques. Les modalités de la mise en œuvre de la technique est une des possibilités de la technique pour être utilisée de façon responsable. Les principes éthiques ou politiques peuvent être le point de départ de la mise en œuvre de la technique.

de op de markt te brengen, per eenheid van gewicht, een maximum van 1,5 mg/kg, berekend op basis van de hoeveelheid die in de melk wordt afgevoerd, per schakel van de productieketen, met inbegrip van de transport van de melk naar de afnemer. Het maximum is gebaseerd op de hoeveelheid melk die wordt afgevoerd, met inbegrip van de transport van de melk naar de afnemer, met inbegrip van de transport van de melk naar de afnemer.

1. *pro* = 'before' (in a spatial sense)
2. *pro* = 'before' (in a temporal sense)
3. *pro* = 'before' (in a logical sense)
4. *pro* = 'before' (in a moral sense)

Le club est dirigé par des bénévoles. Les membres se gèrent eux-mêmes et se financent eux-mêmes. Ils ont le droit de proposer des idées et des actions.

to give the soldiers a better chance of survival.

[illegible]

Titre	Lettre	Titre	Préfixe	Préfixe	Préfixe
Phonétique internationale	0000	Chapitre de la phonétique	0000	Chapitre de la phonétique	0000
Phonétique internationale	0000	Chapitre de la phonétique	0000	Chapitre de la phonétique	0000
Phonétique internationale	0000	Chapitre de la phonétique	0000	Chapitre de la phonétique	0000
Phonétique internationale	0000	Chapitre de la phonétique	0000	Chapitre de la phonétique	0000
Phonétique internationale	0000	Chapitre de la phonétique	0000	Chapitre de la phonétique	0000

Phonétique internationale

Phonétique internationale

Phonétique internationale

Phonétique internationale

Phonétique internationale

INFORMATIONS ET AVIS DIVERS

Congrès municipal. — Séances publiques. — Ordre du jour.

Le Congrès municipal se réunira en séance publique le dimanche 10 septembre 1934 à 8 heures, à l'Hôtel de Ville, dans la salle des séances du Conseil municipal.

Le Congrès municipal se réunira en séance publique le dimanche 10 septembre 1934 à 8 heures, à l'Hôtel de Ville, dans la salle des séances du Conseil municipal.

Ordre du jour.

Approuver le

Approuver le

Approuver le

Approuver le

Approuver le

Approuver le

Approuver le

Approuver le

Approuver le

Approuver le

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Chapitre de la phonétique

Reçu n° 1108 WP 8

MAIRIE DE LYON

18 SEP 1934

pour avis

Communiqué à M. l'ingénieur le Directeur
Général des Services de Voirie

Rappel d'uy communiqué du
18 août 1934

LYON, le 13-9

Pour le Maire de Lyon
L'Adjoint délégué

REPOSE :

Par pétition déposée par M. RIVIERE, Conseiller Municipal, à la séance du Conseil Municipal du 6 Août dernier, les habitants de la rue Bugeaud se plaignent de la circulation des véhicules lourds dans cette rue.

Il est exact en effet que dans cette rue pavée en pavés d'échantillon, comme d'ailleurs dans bon nombre d'autres rues pavées et à grand trafic, le passage des poids lourds présente de grands inconvénients, soit pour la circulation des piétons, et des autres véhicules, soit pour la conservation des immeubles, du fait des trépidations dues notamment aux véhicules encore pourvus de roues à bandages pleins.

Pour remédier partiellement à cette situation, on pourrait évidemment envisager l'application, sur ce pavage en pavés

Monsieur

Soumis à Monsieur l'Adjoint, le 22/9/34

1 copie

Service des Travaux Publics
Mairie Municipale

Service des Travaux Publics
Mairie Municipale

Service des Travaux Publics
Mairie Municipale

d'échantillon, d'un revêtement bitumineux, mais outre que ce pavage est en bon état, il y a lieu de considérer qu'il existe encore de nombreuses chaussées en cailloux roulés sur la rive gauche du Rhône où la circulation est encore beaucoup plus défectueuse et présente par suite des inconvénients autrement sérieux.

Quant à la question d'interdire la circulation des poids lourds sur cette artère, elle ne pourrait pas être envisagée sans inconvénients pour les rues parallèles avoisinantes encore totalement pavées en cailloux roulés, comme la rue Cuvier, ou partiellement comme la rue Vauban.

En conséquence, nous serions d'avis de nous en tenir au statu quo, en priant toutefois l'Administration de vouloir bien demander à M. le Commandant des Gardiens de la Paix qu'il donne toutes instructions nécessaires pour que la vitesse maximum de 15 km. à l'heure, prévue pour les poids lourds dans la réglementation de la circulation, ne soit pas dépassée.

Enfin, si l'Administration décidait, néanmoins, de grouddonner la chaussée pavée de la rue Bugeaud, en vue d'amortir les trépidations causées par le passage des poids lourds, la dépense qu'entraînerait l'application de ce revêtement, serait d'environ 170.000 f. pour une surf. approx. de 8500 m² à 20 f. le m².

L'Administration voudra bien nous faire connaître la décision qu'elle aura prise à ce sujet.

LYON, le 18 Septembre 1934
l'Ingénieur Principal;

P. l'Ingénieur en Chef de la Ville,
l'Ingénieur délégué :

COMITÉ D'INTÉRÊT LOCAL DES ÉTATS-UNIS

Siège Social : 3, Rue Rochambeau

===== LYON =====

Madame, Monsieur,

Notre Comité a l'honneur de vous soumettre ses travaux de l'année 1946 et ses projets pour l'année en cours.

Des questions importantes pour notre quartier ont spécialement fait l'objet de nos interventions auprès des Pouvoirs Publics :

- La réfection des caves et leur nettoyage qui sont actuellement en voie d'exécution.
- Le rétablissement de la ligne de cars N° 35 qui a été décidé par la Municipalité; ces cars sont actuellement en construction aux Usines BERLIET et nous sommes assurés d'avoir la priorité pour leur attribution.
- La création sur le Boulevard, du marché forain que nous avons réussi à obtenir après 10 ans de démarches et qui prend rapidement de l'extension.
- La promesse de l'amélioration du réseau de distribution d'eau au cours de l'été 1947.

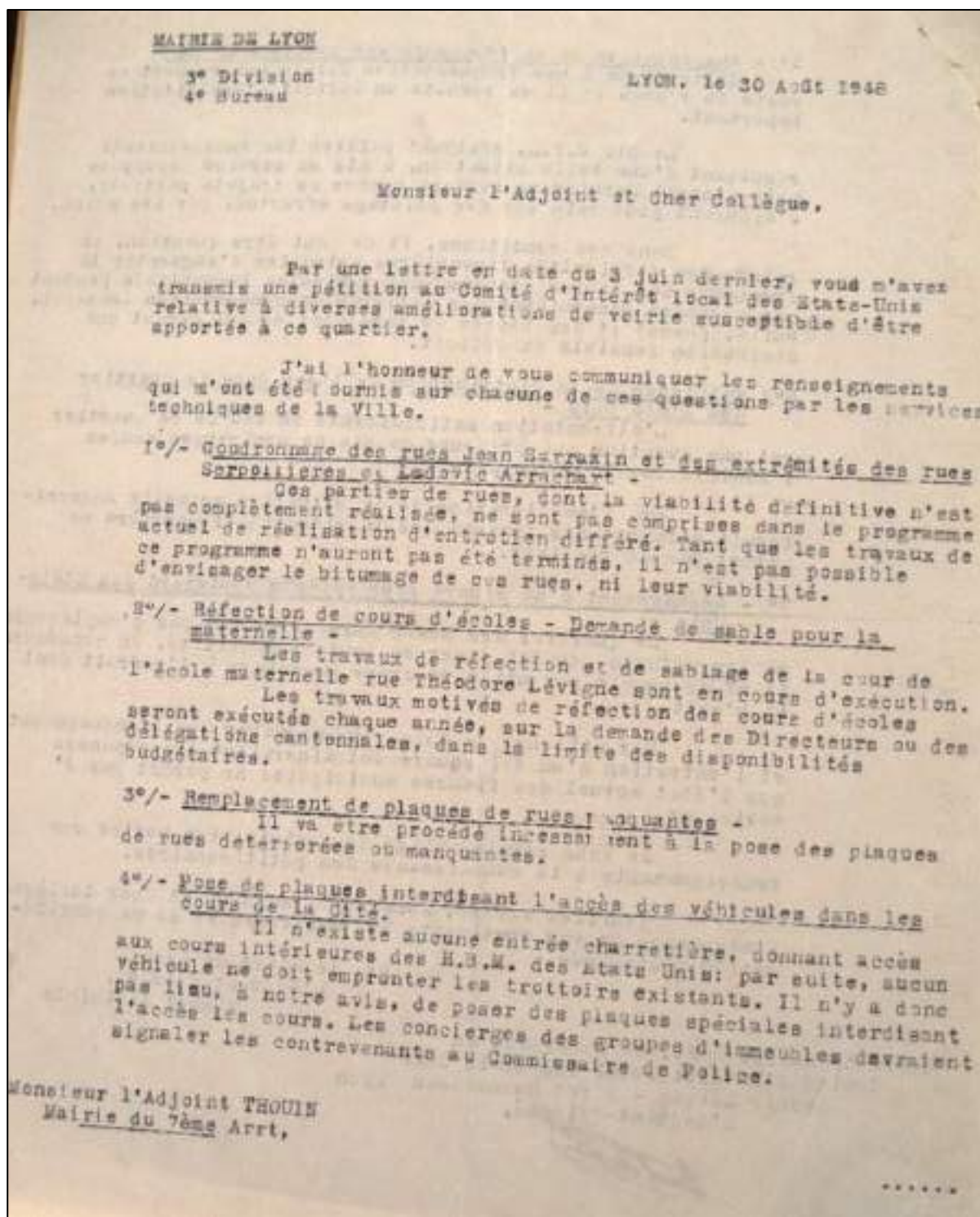
Notre Comité a l'avantage de permettre un contact permanent entre la population et ses représentants et nous vous demandons de venir à nos permanences et à nos réunions trimestrielles nous apporter vos desiderata et suggestions qui seront toujours bien accueillis.

De grands travaux restent à réaliser dans notre quartier :
Groupe scolaire définitif, terrains de jeux, bains-douches, construction de nouveaux immeubles, continuation du Boulevard.

Les vœux que nous présentons ont d'autant plus de chances d'aboutir qu'ils sont appuyés par la grande majorité des habitants du quartier, aussi, il est nécessaire que vous adhérez à notre Comité, qui pour une cotisation annuelle modique (20 Frs) soutient vos revendications et intervient, même pour les cas personnels, auprès des H. B. M. ou autres services.

Nous vous demandons de faire bon accueil à nos délégués qui vous présenteront la carte de 1947.

Une permanence fonctionne tous les dimanches matin de 9 à 11 h. à l'Avenir Laïque, 3, Rue Rochambeau; nos représentants se tiennent à votre disposition pour tous renseignements et adhésions.



6°/- Augmentation de la fréquence sur la ligne n° 34

Cette ligne a une fréquentation faible par rapport au reste du réseau et il en résulte un déficit d'exploitation important.

La Cie O.T.L. désirant pallier les inconvénients résultant d'une telle situation, a mis en service depuis le mois d'Avril dernier un certain nombre de trajets partiels, s'appuyant pour cela sur des pointage effectués par ses soins.

Dans ces conditions, il ne peut être question, en raison des difficultés financières actuelles d'augmenter la fréquence aux heures creuses. Les véhicules immobilisés pendant ces périodes économisent des matières de consommation (gaz-oil, huile, pneus) et des heures de personnel ce qui permet une diminution sensible du déficit.

6°/- Faiblesse de la distribution de l'eau dans le quartier des Etats Unis -

L'alimentation satisfaisante en eau de ce quartier est une question qui préoccupe de puis de nombreuses années l'Administration municipale.

Or, l'amélioration de la situation actuelle nécessiterait d'importantes travaux que la situation financière ne permet pas de réaliser.

7°/- Aménagement d'un square pour enfants Boulevard des Etats-Unis -

Le quartier des Etats Unis ne manque pas d'emplacements où les enfants peuvent jouer en toute tranquillité. En conséquence il ne me semble pas utile de créer un square à l'endroit dont il s'agit.

Par ailleurs je dois vous signaler que l'aménagement et l'entretien d'un tel square entraîneraient des dépenses que l'état actuel des finances municipales ne permet pas d'envisager.

Je vous serais obligé de vouloir bien porter ces renseignements à la connaissance des pétitionnaires.

Veuillez agréer, Monsieur l'Adjoint et Cher Collègue, l'assurance de mes sentiments les meilleurs et de ma considération distinguée.

Pr. le Maire de Lyon
L'Adjoint délégué,
signé: illisible

Copie transmise à Mr. le Président du
Comité d'Intérêt local des Etats Unis
Avenir Laïque - 3 rue Rochambeau Lyon
L'Adjoint-délégué,



[Signature]

An dossier pour ce soir

UNION des USAGERS
des SERVICES D'AUTOCARS ET DE MARCHANDISES
DE LA REGION LYONNAISE

18 Rue Grêlée, Lyon.

MAIRIE DE LYON
29 JANV 1934
BUREAU

le 29 Janvier 1934.

*246.
HREy*

Monsieur le Conseiller Municipal,

vu par M. le Maire

M. le Maire de Lyon a pris le 8 janvier dernier un arrêté interdisant absolument l'accès de tout le centre de la ville aux autobus privés.

pour me rendre

Nous ne voulons pas vous entretenir aujourd'hui de l'illégalité d'une mesure aussi radicale, ni du grave dommage qu'elle va infliger aux habitants de la région lyonnaise qui n'ont pas les moyens d'avoir leur auto personnelle pour venir à Lyon et y circuler à leur gré.

Nous voulons simplement signaler à votre attention la scandaleuse déformation qu'il a fallu faire subir aux faits pour motiver cet arrêté.

Le motif invoqué, c'est que :

- "les véhicules des services de transport en commun par entreprises sont une gêne grave pour la circulation
- "dans une grande partie du territoire de la ville de Lyon".

C'est ~~la~~ contraire aux faits.

Nous avons relevé tous les véhicules passant dans les rues les plus fréquentées aux heures où le trafic y est le plus dense.

En moyenne :

Il y a 1 AUTOBUS LIBRE sur 100 véhicules qui passent.

Les autobus libres sont :

- 13 FOIS MOINS NOMBREUX que les autobus administratifs et tramways.
- 4 FOIS MOINS NOMBREUX que les véhicules à traction lente (voitures à chevaux, voitures à bras).

L'erreur à la base est flagrante.

La bonne foi de M. le Maire, celle du Conseil Municipal sont au-dessus de tout soupçon. Qui les trompe ? Nous ne voulons pas le rechercher.

Mais nous disons :

- Les autobus libres n'encombre pas les rues.
- A cause des grands services qu'ils rendent aux populations,
IL FAUT LES LAISSER CIRCULER LIBREMENT.

Il n'y a aucune raison de les traiter en indésirables et de les rejeter systématiquement hors du centre.

Dans quelques cas particuliers, des modifications aux stationnements actuels (c'est-à-dire aux endroits où les autobus séjournent entre l'arrivée et le départ) constitueraient sans doute une amélioration. Les transporteurs sont d'accord. La place ne manque pas. Par exemple : Place St-Paul - Place de la Délivrance, sur les bas-ports et les plateformes y donnant accès.

L'arrêté du 8 janvier est donc injuste et inopérant.

Il est aussi antidémocratique : ce sont les classes laborieuses, les "petits" qui n'ont pas les moyens de s'acheter une auto, qui en feront les frais.

Nous vous prions instamment, Monsieur le Conseiller Municipal, d'intervenir auprès de M. le Maire pour qu'il veuille bien surseoir à l'application de cet arrêté, et recevoir une délégation commune de notre groupement et du syndicat des transporteurs. Elle lui soumettra les mesures que nous suggérons, dans le respect des intérêts en présence, pour atteindre le but que M. le Maire se propose : améliorer la circulation.

Nous avons toute confiance en votre sens de la justice et votre connaissance des besoins des populations, et vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller Municipal, l'assurance de notre considération distinguée.

Le BUREAU.



LES AUTOBUS LIBRES NE GÈNENT EN RIEN
LA CIRCULATION DES VÉHICULES DANS LE CENTRE DE LYON

STATISTIQUES RELEVÉES le 24 JANVIER 1934
par l'Union des Usagers des Services d'Autocars

Points d'observation :	A. Puits-Guillot (entre les quais et la place de la Comédie)	R. Lafon	R. de Con- stantine	R. d'Alfred
Heures :	15 h 40 / 16 h 40	16 h 50 / 17 h 35	10 h 55 / 12 h 15	17h 45 / 18h30
Voitures à chevaux	30 { 35	18 { 30	22 { 32	0 { 10
Voitures à bras	15 {	12 {	10 {	10 {
Bicyclettes- Motocyclettes	73	66	112	89
Autos de tourisme- taxis -	373	175	359	205
camions-camion. etc	157	77	134	63
Tramways	39 {	0 {	47 {	43 {
Autobus administra- tifs (O.T.L.-Régie- Electrobus)	12 { 51	12 { 12	17 { 64	7 { 50
<u>AUTOBUS LIBRES</u>	<u>5</u>	<u>1</u>	<u>10</u>	<u>6</u>
TOTAL	683	361	711	423

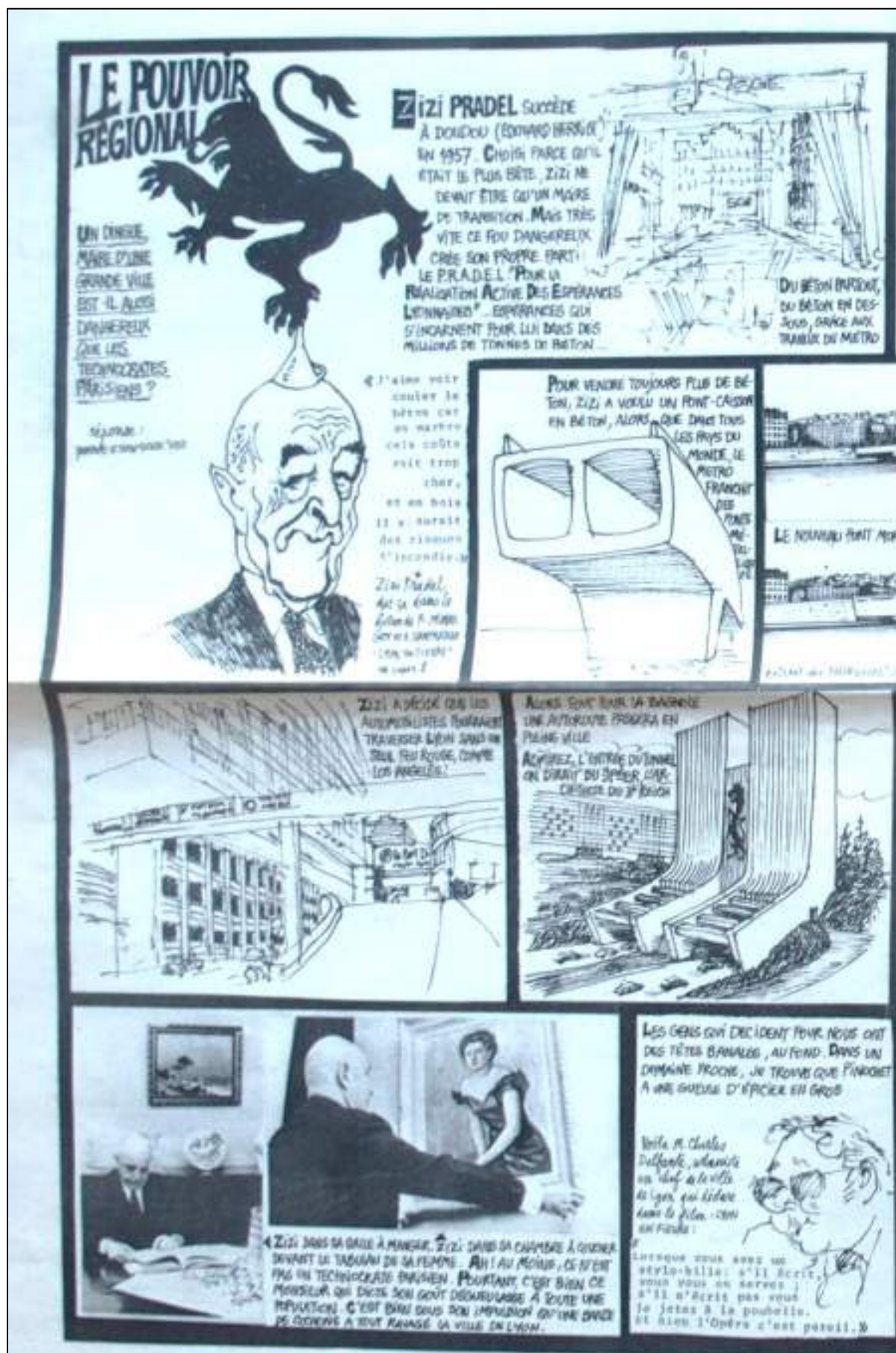
DONC, au COEUR MÊME DE LYON,

en moyenne, il y a

1 AUTOBUS LIBRE, sur 100 véhicules qui passent
13 FOIS PLUS D'AUTOBUS ADMINISTRATIFS et de TRAMWAYS
que d'autobus libres (a)

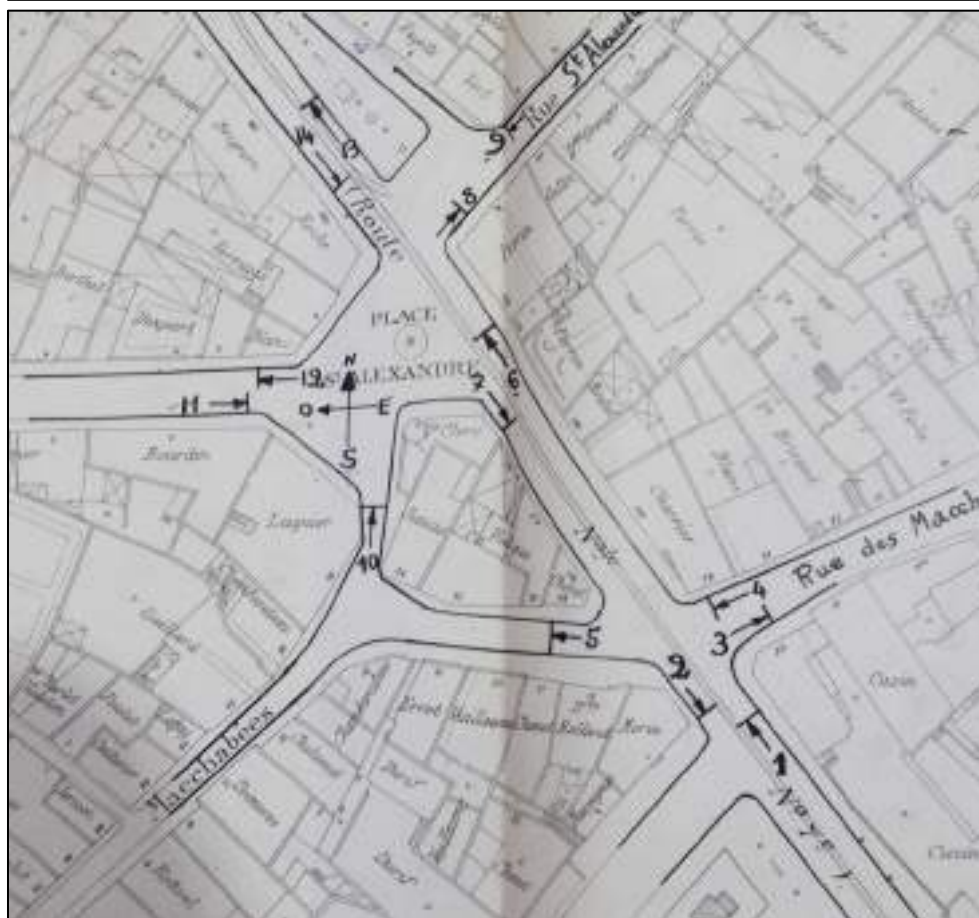
a)- En tenant compte que 9 fois sur 10, le tramway comprend 1 motrice et 1 remorque et doit compter pour deux véhicules.

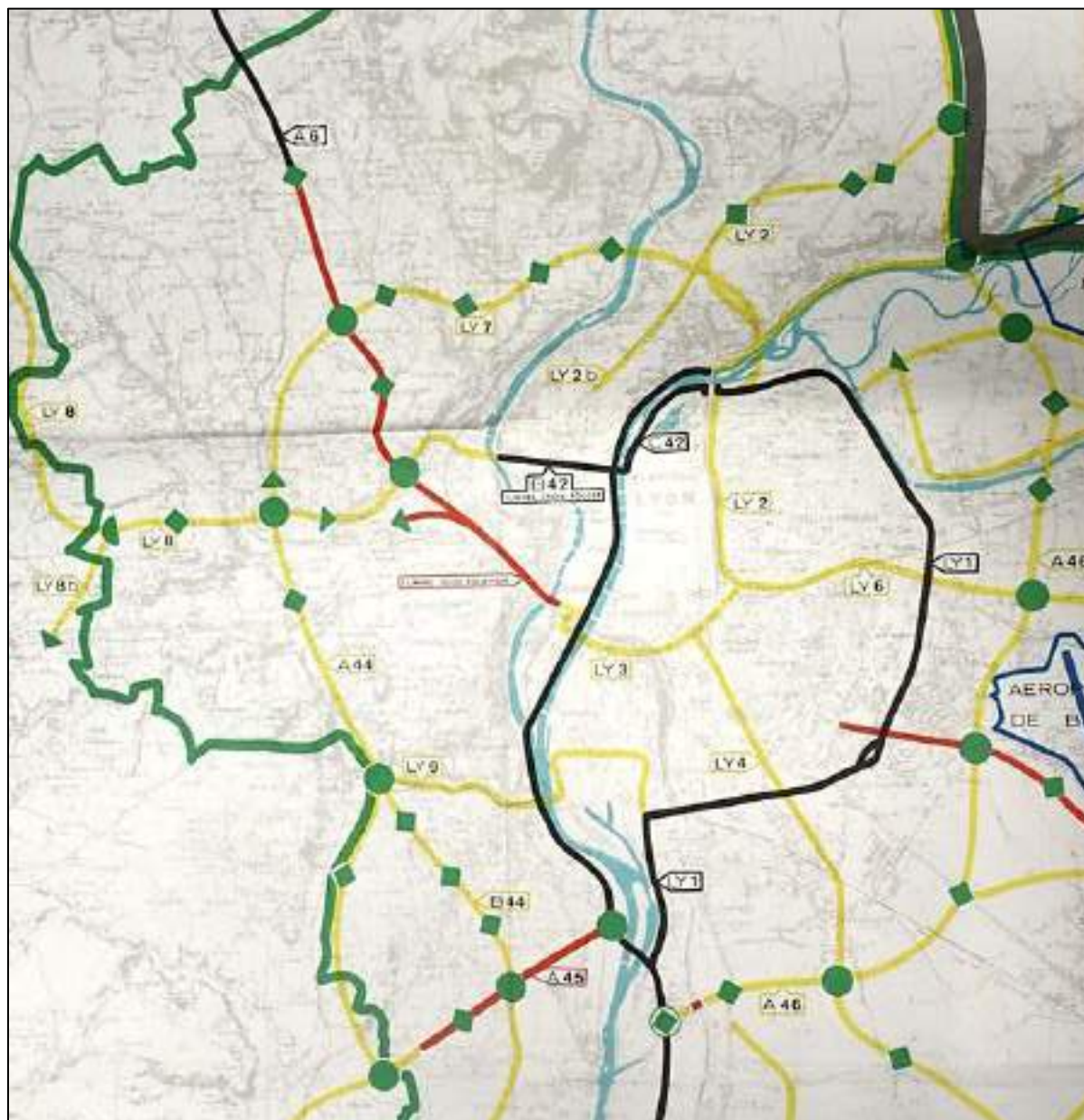
				JANVIER 1956					
1	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100



Annexe 26 : Comptages de circulation menés par le service Électromécanique et croquis du carrefour concerné, 1963 (AML 1070 WP 15)

VILLE DE LYON			DIVISION DU MATERIEL ROULANT									
SERVICE ELECTROMECHANIQUE			BUREAU DE CONTROLE DE TRAFIC URBAIN									
TRAFFIC: SENS			Chemin de Choulans entre rue des Machabées et St. Alexandre									
MAP n° 6			montée									
			Période du 3 5 au 10 5 1963									
			JOURS ET DATES									
HEURES	5	4	3	2	1	0	23	22	21	20	Moyenne	Maximum
	123	124	125	126	127	128	129	130				
0-1		143	174	69	65	65	78	84			90	174
1-2		32	83	96	31	26	34	21			32	83
2-3		44	56	21	24	26	17	19			31	56
3-4		33	34	12	19	16	23	16			23	34
4-5		52	39	32	20	38	36	56			45	56
5-6		133	62	86	93	97	88	92			83	133
6-7		323	122	278	284	321	293	336			180	336
7-8	281	488	170	450	446	488	436				418	488
8-9	520	692	320	582	431	416	447				432	692
9-10	350	216	463	423	523	396	383				420	523
10-11	451	658	555	382	366	379	358				450	658
11-12	640	737	694	486	534	509	513				512	737
12-13	859	370	519	670	679	672	726				712	859
13-14	493	612	519	366	387	375	367				448	612
14-15	537	750	936	435	476	470	496				582	936
15-16	480	225	231	449	430	863	418				581	863
16-17	524	630	446	451	452	1226	414				598	1226
17-18	704	808	866	547	567	1745	544				754	1745
18-19	923	738	425	670	727	2019	288				896	2019
19-20	923	707	421	643	716	218	814				710	923
20-21	510	530	426	412	381	425	403				441	530
21-22	273	265	356	162	166	192	201				223	356
22-23	170	191	238	140	152	144	163				174	238
23-24	126	266	271	133	128	151	119				185	271
TOTAL	10321	8335	7249	7373	11871	8097	9721	64666				





VILLE DE LYON

GROUPE DE TRAVAIL "ZONES PIETONS"

Compte-rendu de la réunion du 20 décembre 1983

Etaient présents

André SOULIER - Premier Adjoint au Maire de Lyon
Camille GEORGES - Maire du 2e Arrondissement
Serge GUINCHARD - Adjoint au Maire de Lyon
Pierre CONCHONNET - Adjoint au Maire de Lyon
Albéric de LAVERNEE - Conseiller Général du 1er Canton
Henri BAILLY - Chargé de Mission - Cabinet du Maire
Carole DUFOUR - Directeur de l'Information - Ville de Lyon
Jacques CRAMMER - Secrétaire Général de la Ville de Lyon
André COITA - Directeur de la Police Municipale
Robert DESSEMOND - Directeur du Domaine
Alain LELIEVRE - Architecte
Bruno VINCENT - Aviso - Conseil
Madame de TREGLODE - Représentante de l'U.D.A.F.
Paul SCHERRER - Président de l'U.C.I.L.
Marie-Claude DREYER - Centre Presqu'Ile
Eric DAUFES - Directeur de la FNAC
Régis NEYRET - Editeur

Absents excusés

Roger FENECH - Maire du 9e Arrondissement
Jean-Paul BONNET - Adjoint au Maire de Lyon
Gérard COLLIGNON - Député du Rhône
Jean VITTIET - Premier Adjoint du 2e Arrondissement

- Bruno VINCENT

Fait le compte-rendu des différentes tables rondes qui se sont déroulées chez AVISO-CONSEIL. Un questionnaire avait été adressé à tous les commerçants et riverains des rues piétons pour introduire l'opération. Il signale que lors des tables rondes concernant les riverains, beaucoup de représentants des professions libérales étaient présents. A noter qu'il n'a pas été possible d'obtenir la participation d'un gardien d'immeuble.

Synthèse de la phase qualitative

1ere table ronde : les chalands

Perception du concept de rues piétons : animations spontanées - liberté de flâner.

Points positifs : ravalement des façades, aspect décoratif, davantage de plantes.

Point négatif : une certaine insécurité.

Rue Victor Hugo

La rue Victor Hugo est perçue par les chalands comme une rue monotone, présentant une certaine uniformité dans sa construction, avec peu de pôles d'attraction susceptibles d'inciter les passants à s'arrêter. On regrette l'absence de salles de cinéma et de terrasses de cafés. Elle paraît trop linéaire et manque "d'aération". Elle est perçue comme une rue de transit et un passage permanent pour se rendre "à Bellecour" et rue de la République.

Aspects négatifs : pollution canine - trop de fast-food.

Rue de la République

La Rue de la République est perçue comme une rue large et bien "aérée", "on voit le ciel, les façades, on peut flâner". C'est une rue qui compte plusieurs pôles d'intérêt, les magasins sont attractifs et certains d'entre eux apportent une part de rêve dans l'imaginaire de chacun. La présence de nombreuses salles de cinéma est perçue comme un élément très important. En fait, la rue de la République est perçue comme une "vraie" rue piétons.

Aspect négatif : l'insécurité ressentie dans cette rue, à certaines heures de la journée.

Phase Animation Projective

Rue Victor Hugo :

- Kiosque à musique
- Animations spontanées
- Animations des vitrines, boutiques...
- Poursuite du ravalement des façades

.../...

- Casser l'uniformité et la monotonie de la rue
- Davantage de fleurs

- Propreté : « de poubelles esthétiques et hygiéniques, les poubelles actuelles étant trop petites.

Il faudrait essayer de donner un style à cette rue qui est perçue comme n'en n'ayant pas.

- Rue de la République :

Satisfaction générale

Seul problème : sécurité à accroître à la sortie des cinémas

- Réactions à certaines propositions :

La mise en circulation des bus fait l'objet d'un rejet catégorique. La linéarité de la rue, qui était perçue comme un phénomène négatif par le groupe de travail, ne semble, au contraire, pas poser de problème pour les chalands. Ils sont favorables à la possibilité de maillages et à une présence policière accrue.

- Carole DUFOUR

L'insécurité est ressentie comme un phénomène important par toutes les catégories de personnes interrogées. Les terrasses de cafés, éventuellement fermées, sont bien perçues par la population des chalands. L'ouverture des magasins, entre 12H et 14H est ressentie comme une bonne chose.

Limitation des bancs : les opinions sont mitigées

Interdiction des chiens : les opinions sont également mitigées.

- 3eme table ronde : les riverains

Concept des rues piétons : - la promenade
- l'animation

En ce qui concerne l'animation, on enregistre, de la part des riverains, un attachement général aux rues piétons. A noter que le climat des discussions était très serein. Ce sujet ne semble pas vraiment brûlant. Aucun riverain n'émet le souhait d'habiter ailleurs.

- Perception des deux rues :

- Rue Victor Hugo :

Elle apparaît comme une rue de quartier, commerçante. La différence de fréquentation entre la semaine et le week-end est soulignée.

.../...

- Rue de la République :

- rue représentative de Lyon
- 2 parties distinctes : Bellecour et Cordeliers
- fréquentation très dense

- Cordeliers - Terreaux : - pas de pôles d'attraction
- quartier des banques

- Sur le plan du vécu :

- adresse prestigieuse
- les habitants de ce quartier se sentent privilégiés

- Inconvénients :

- Implantation massive de fast-food
- Volume sonore parfois très important
- Saleté
- Insécurité
- Agressions journalières
- Difficultés de passage lors des attentes devant les salles de cinéma
- Souhait de voir davantage contrôler par la municipalité, l'installation des enseignes
- Personne ne semble demander la suppression des fast-food, mais il n'y a pas assez de mélange entre ce type de restauration et la restauration traditionnelle.
- Répartition plus harmonieuse des pôles d'attraction, pour désengorger l'extrême-Sud.

- Suggestions :

- Mieux répartir les points d'éclairage et d'animations créer un espace "vie de quartier"
- Réduire l'engorgement de la rue de la République, à la sortie du métro

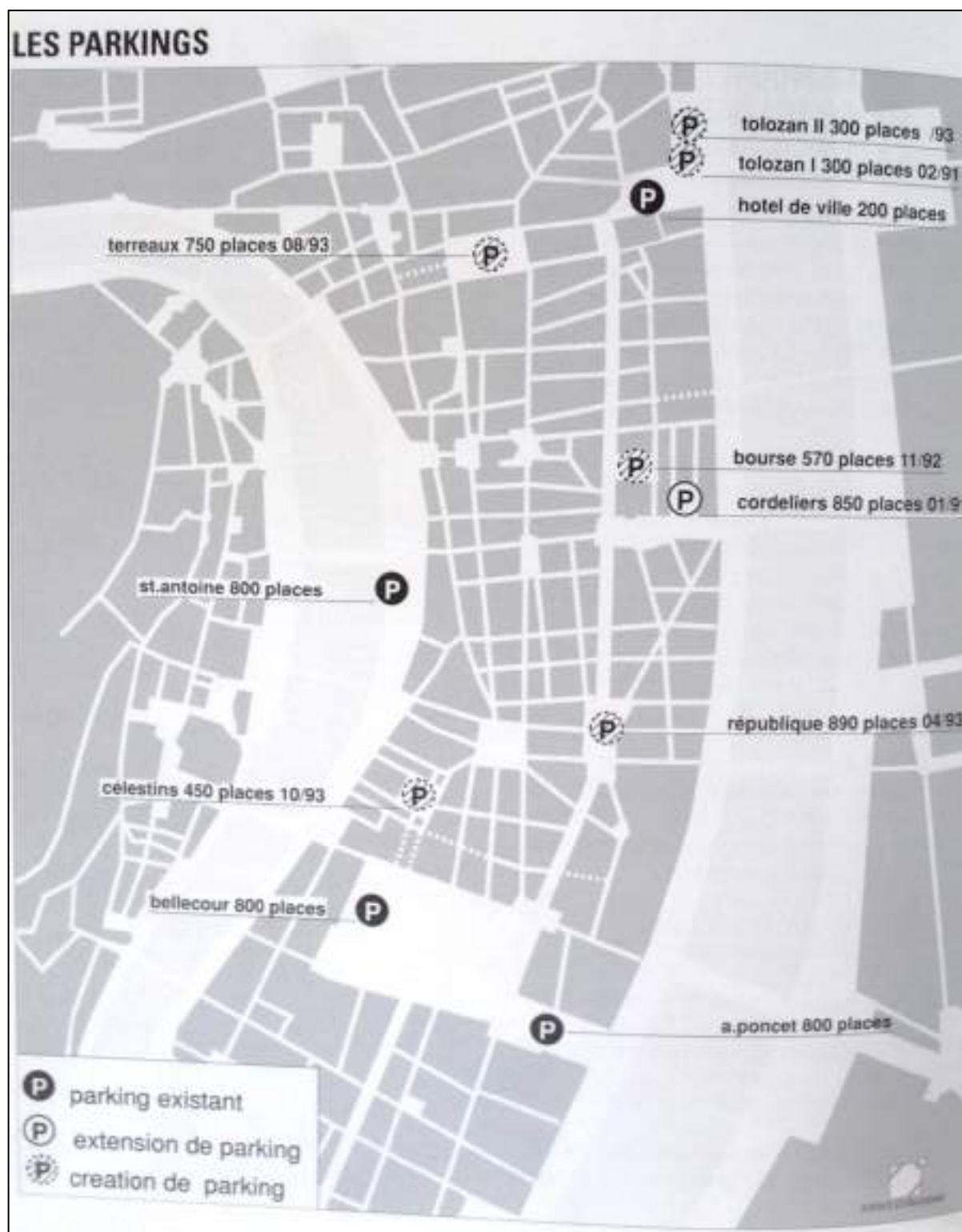
- Accès :

- Augmenter les possibilités de parking
- Faciliter l'accès de déchargement des voitures

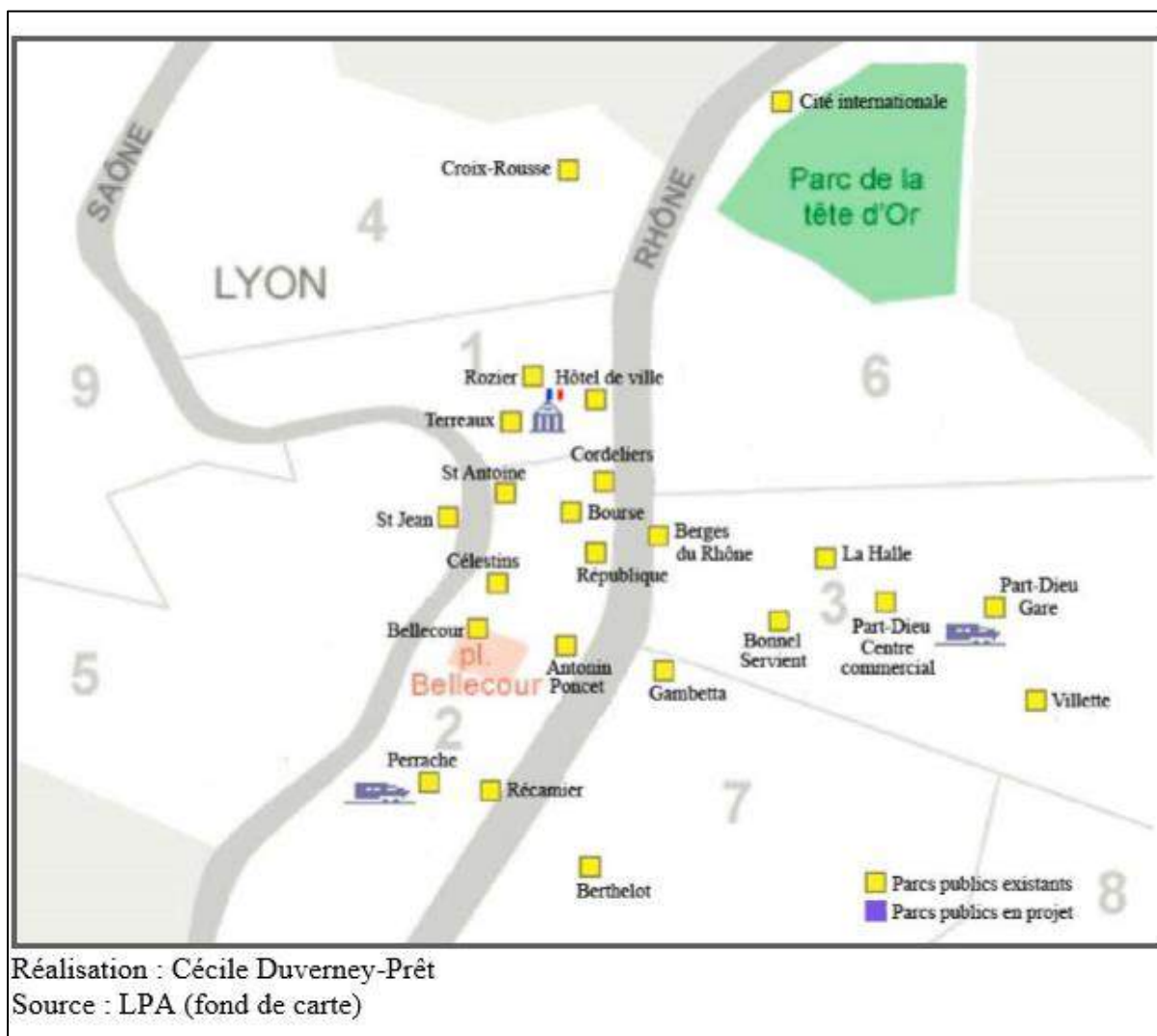
- Priorités :

- Davantage de poubelles et de sanisettes

.../...



²¹²⁶ AML 1531 WP 1, brochure « Le plan du centre Presqu'île de l'agglomération lyonnaise », Agence d'Urbanisme de la Courly, mars 1991, p. 14.



²¹²⁷ Cécile Duverney-Pret, *L'acceptabilité des politiques de stationnement restrictives*, op. cit., p. 205.

Annexe 31 : Recensement des besoins en voirie urbaine de l'agglomération lyonnaise, réunion de
préparation du Ve Plan, 1er février 1965 (ADR 1650 W 195)

- 3 -			
RECENSEMENT DES BESOINS EN VOIRIE URBAINE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE			
	HYPOTHESES		
	Normale	Moyenne	minimum
O - Voies d'évitement -	-	-	-
I - Voies rapides de pénétration et liaison -			
Jonction Sud-Ouest (A.45) (Aut. de dév.)	36	36	36
Pénétrante Nord Ouest (A.6) "	60	60	60
Sortie Sud (A. 7) "	14	14	14
Sortie Est (A 43)	32	32	32
Sortie Nord Est (A 42) - ... "	120	75	-
Doublement N. 517 -(Bretelle Est - CD3)	21	-	-
Tunnel de Pourvière (1 tube) -	170	170	170
Bretelle Est : Vancia (E 42) - (N)	10	10	-
" " A 42 - Doublement N 517	29	-	-
" " A 43 - N 7 -	40	-	-
" " N 7 - A 7	10	10	10
Voie Rapide Croix-Reussie - (L)	11	11	11
Boulevard L. Bonnevay (CD 3)	14	10	10
TOTAL I -	967	428	343
II - Voie Artérielles et Voies de Distribution			
Montée de Choulans -	5	2	2
Montée des Soldats -	6	5	-
Quai R.G. de Saône -	8	2	2
" R.D. de Saône -	25	10	10
" R.G. du Rhône -	13	7	7
" R.D. du Rhône -	5	5	5
- Divers sur R.N.	10	8	5
" " C.D. -	19	11	8
" " V. Urbaine - LYON	60	40	35
" " V. Urbaine - Villeurbanne	10	8	7
" " Reste de l'Agglomération -	5	3	2
TOTAL II -	167	96	83
III - Voies de Desserte -			
Ville de LYON -	30	20	15
Ville de VILLEURBANNE -	6	4	3
Reste de l'Agglomération -	5	2	1
TOTAL III -	41	26	19
TOTAL GENERAL - ...	775	555	445
HYPOTHESE PLAN -	630	504	420

UNION DES COMMERÇANTS
DE LA
RUE DE LA RÉPUBLIQUE
26, place Tolozan
LYON (1^{er})

Lyon, le 26 Octobre 1973

MAIRIE DE LYON
30 OCT 1973
COURRIER

Monsieur le Maire de Lyon
Hotel de Ville
Place des Terreaux
69001 Lyon

82 Km H

Monsieur le Maire,

Permettez moi de vous faire part de l'émotion de tous les commerçants de la rue de la République après le grave accident qui s'est produit le 25 octobre sur le passage protégé, à la hauteur de la rue Neuve: un piéton qui traversait sur ce passage a été renversé par un autobus et gravement blessé.

En une semaine, c'est le troisième accident provoqué par la circulation des autobus dans un couloir à contre-sens. Le 10 octobre tous les journaux ont commenté le spectaculaire accident qui fit plusieurs blessés et causa d'importants dégâts matériels. Le lendemain un piéton était renversé à la hauteur de la rue Neuve.

Nous sommes unanimes à penser que les voitures, et surtout les autobus qui circulent dans les couloirs qui leur sont réservés, roulent trop vite.

Il semble qu'un feu tricolore, en coupant l'écoulement des voitures rendrait moins dangereuse la circulation des piétons dans la partie Nord de la rue de la République.

Sachant l'intérêt que vous portez aux problèmes quotidiens de la vie de vos administrés, nous espérons, Monsieur le Maire, qu'il vous

Enlont pas eux
35 km/h
maxi...

Endossement Préfectoral de 21-10-73 - J. O. 21-10-73.

MAIRIE DE LYON

sera possible de prendre rapidement les mesures qui s'imposent pour que les piétons puissent encore traverser la rue de la République, même en empruntant les passages protégés.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le Président

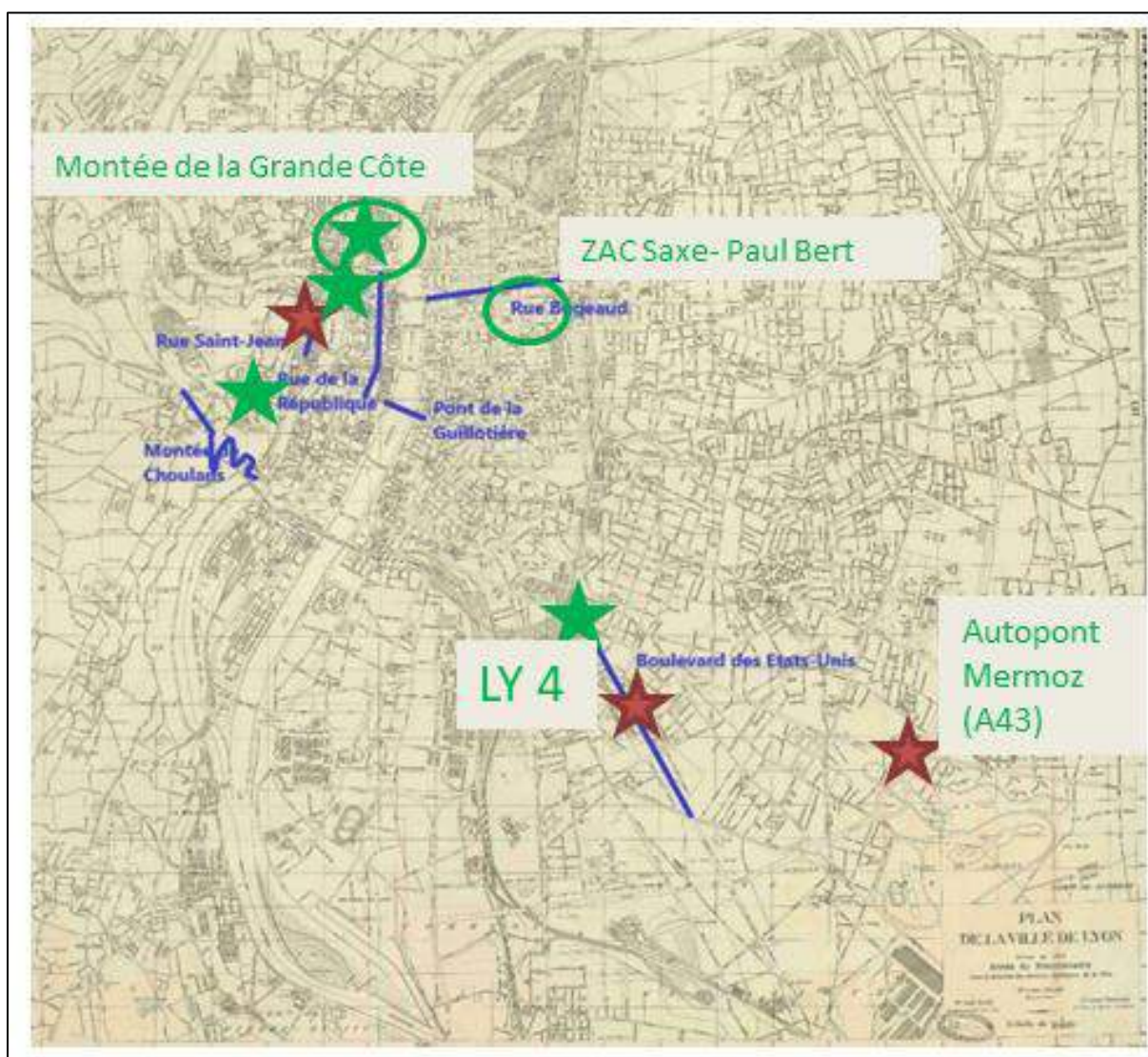


*peut-être mais ça continuerait
très cher et ne
changerait rien au
intersection...*

PS: Ne faudrait-il en arriver aux barrières de protection en bordure de trottoirs le long des couloirs à contresens? Ne pourrait-on tolérer que les bus à contresens kloppent de façon régulière le long de ces mêmes couloirs car leur silence est un danger permanent - ?

*bonne idée:
les riverains et autres
seront fumeux!*

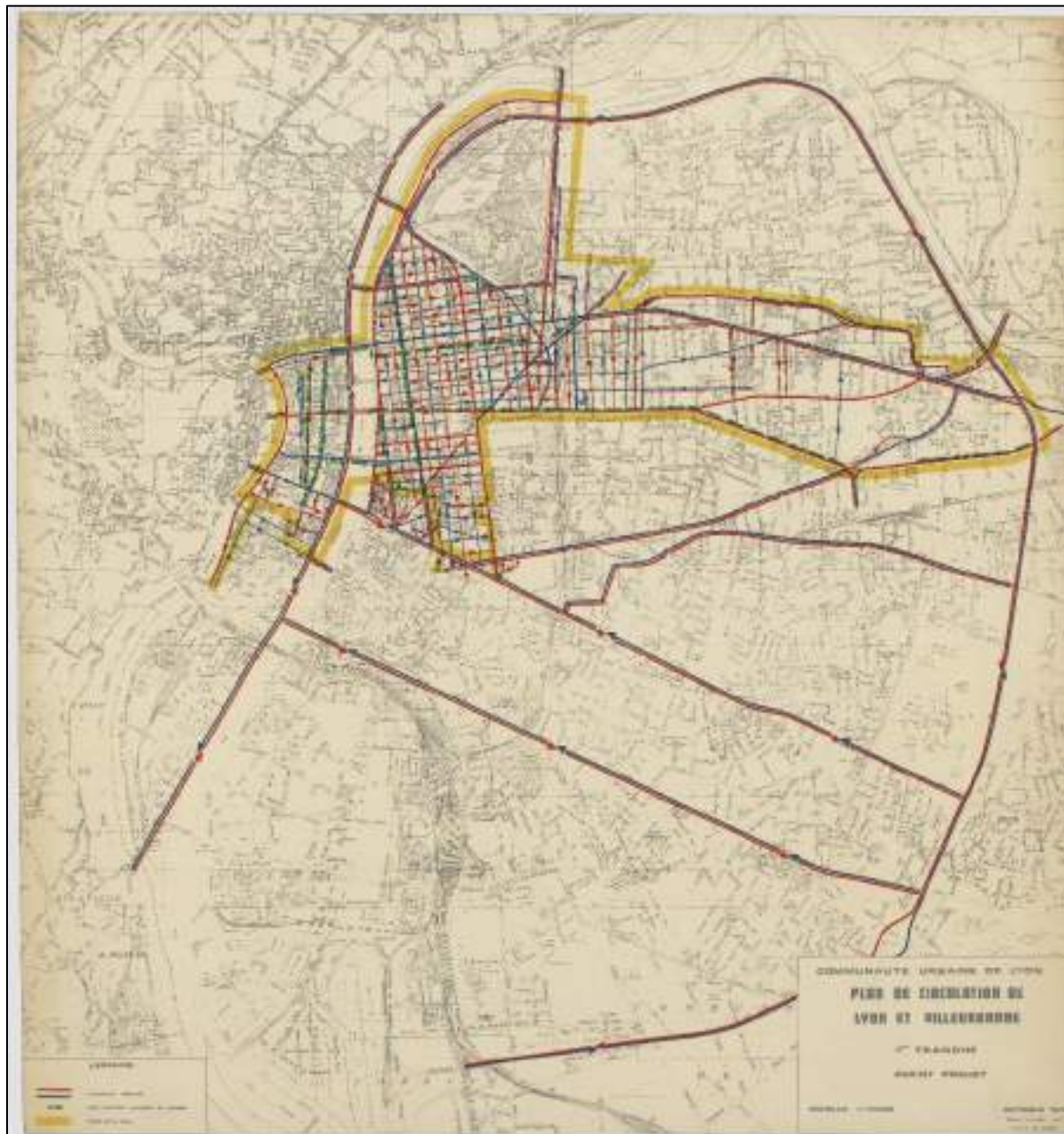
Annexe 33 : Carte des principaux mouvements d'opposition à des projets de rénovation urbaine dans les années 1960-1970

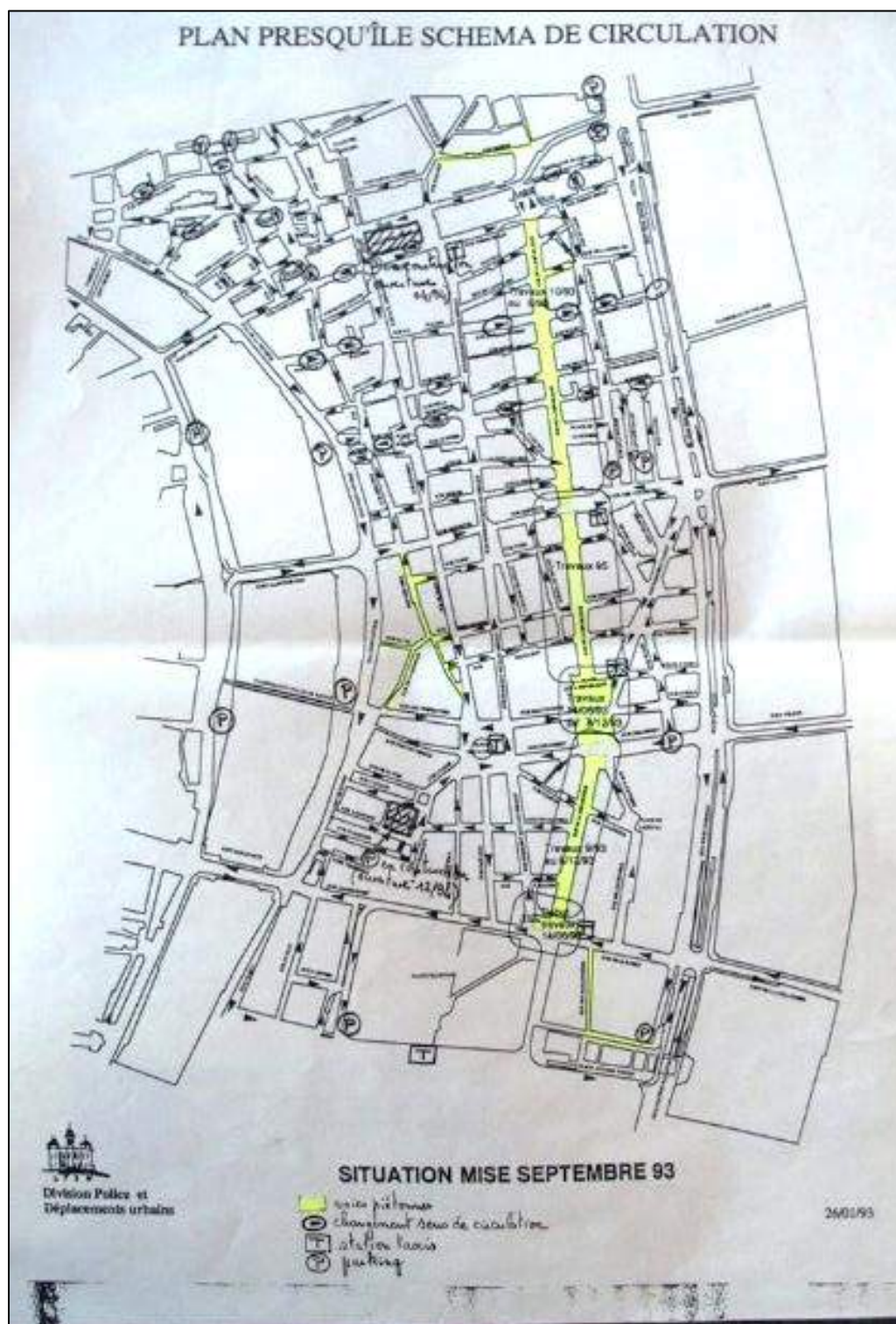


- ★ Conflits limités à une ou plusieurs rues
- Conflits à l'échelle d'un quartier
- Opposition à une grande infrastructure routière
- Opposition à une opération d'urbanisme plus générale (ZAC)

Source du plan : AML 423 WP 58, Plan du SMV de Lyon, 1958.

L. Baldasseroni, 2019.





ASSOCIATION R.E.U.S.S.I.R

Repenser les Equipements Urbains Sans Sacrifier l'Intérêt des Riverains

165, boulevard de Stalingrad, 69006 Lyon. Tél - 72.43.02.59

Lyon le 15.09.93

Madame,

C'est avec un intérêt tout particulier que j'ai pris connaissance de votre article du 08.09.93 "Pour rendre la circulation fluide...".

Ce titre n'aurait pas déparé avec ceux annonçant la construction du tunnel sous Fourvière.

Je note au passage que le boulevard de l'Europe est devenu l'avenue de l'Europe une façon élégante de cacher la vérité.

Votre article ne pose plus de questions qu'il ne m'apporte de réponses.

Je lis avec étonnement que la ville de Lyon a pour objectif de revenir sur sa parole écrite concernant la partie nord du boulevard, j'en tirerai les enseignements nécessaires.

Vous affirmez que le boulevard de l'Europe sera une avenue de prestige, pour qui ? et non pas une voie à grande circulation, à quel niveau de nuisance un boulevard peut-il être appelé voie à grande circulation.

Vous avez eu certainement entre les mains des éléments nouveaux, qui nous ont été dissimulés jusqu'à présent, pour affirmer que ce sera une "Avenue de Prestige" ce qui réconfortera sûrement les centaines de familles Lyonnaises qui actuellement essaient de survivre au mieux dans notre ville.

Pour ce qui est de la partie 3ème, je suis surpris que vous puissiez penser que toutes les familles qui seront expropriées pour voir construire à la place de leur modeste logement une esplanade puissent ne pas éprouver un sentiment d'injustice.

Mais il est vrai que cela ne concerne que des familles modestes issues des classes les plus durement touchées par la crise...alors quelle importance!!!

Pour le 8ème je serai très intéressé que vous puissiez m'indiquer les bâtiments des anciens établissements RVI qui n'ont pas encore été démolis les années précédentes ?

Puisque là où autrefois une usine s'élevait (qui employait les ouvriers du quartier des États-Unis) aujourd'hui il ne reste plus qu'un immense terrain vague qui crée des chômeurs, plonge des familles dans le désespoir.

Que veut-on encore démolir ici il ne reste plus rien...que le cimetière!!!

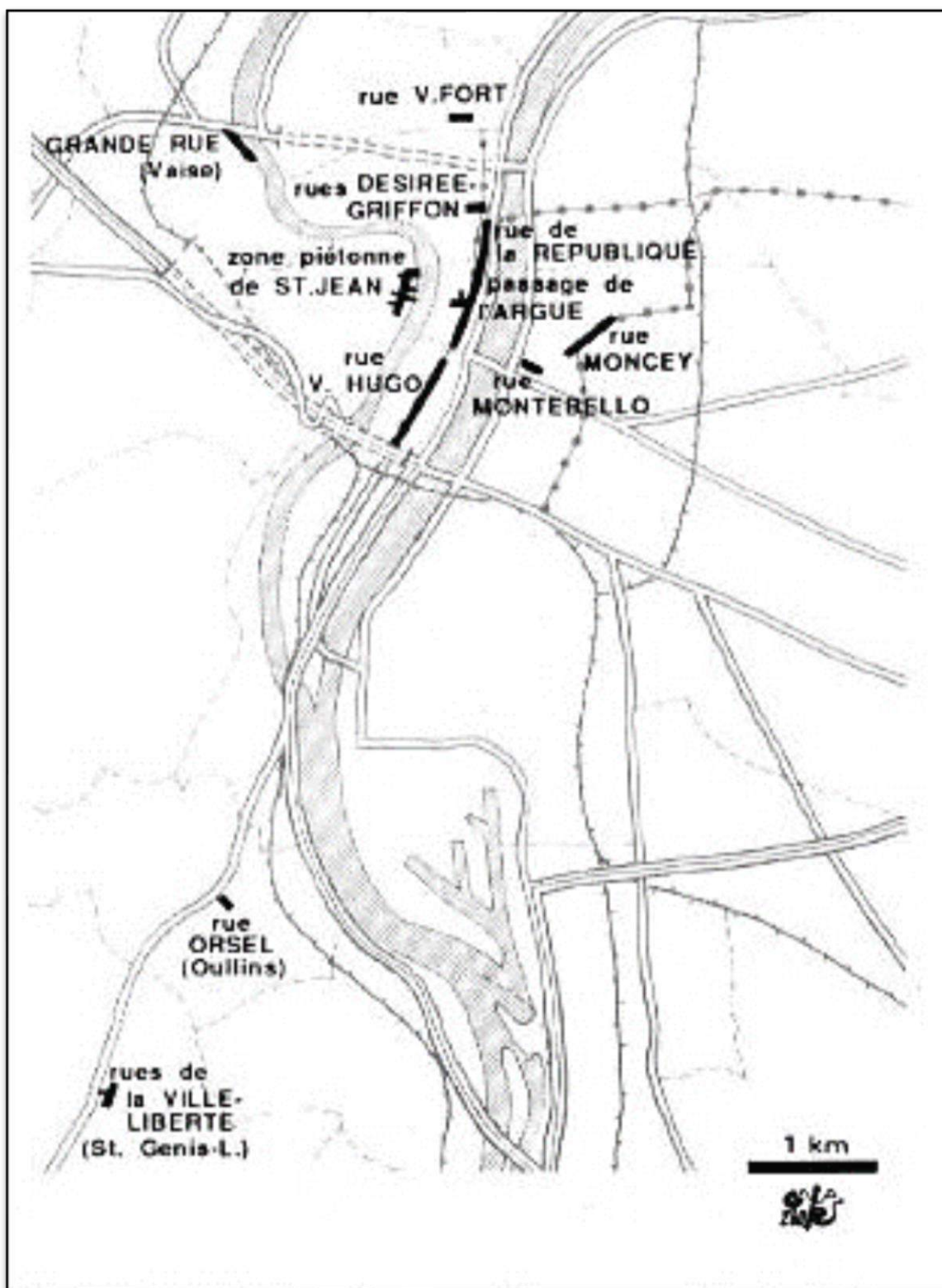
J'espère, Madame, que vous aurez à coeur d'apporter des réponses à mes légitimes interrogations.

Je vous prie de croire, Madame, à l'expression de mes sentiments dévoués.

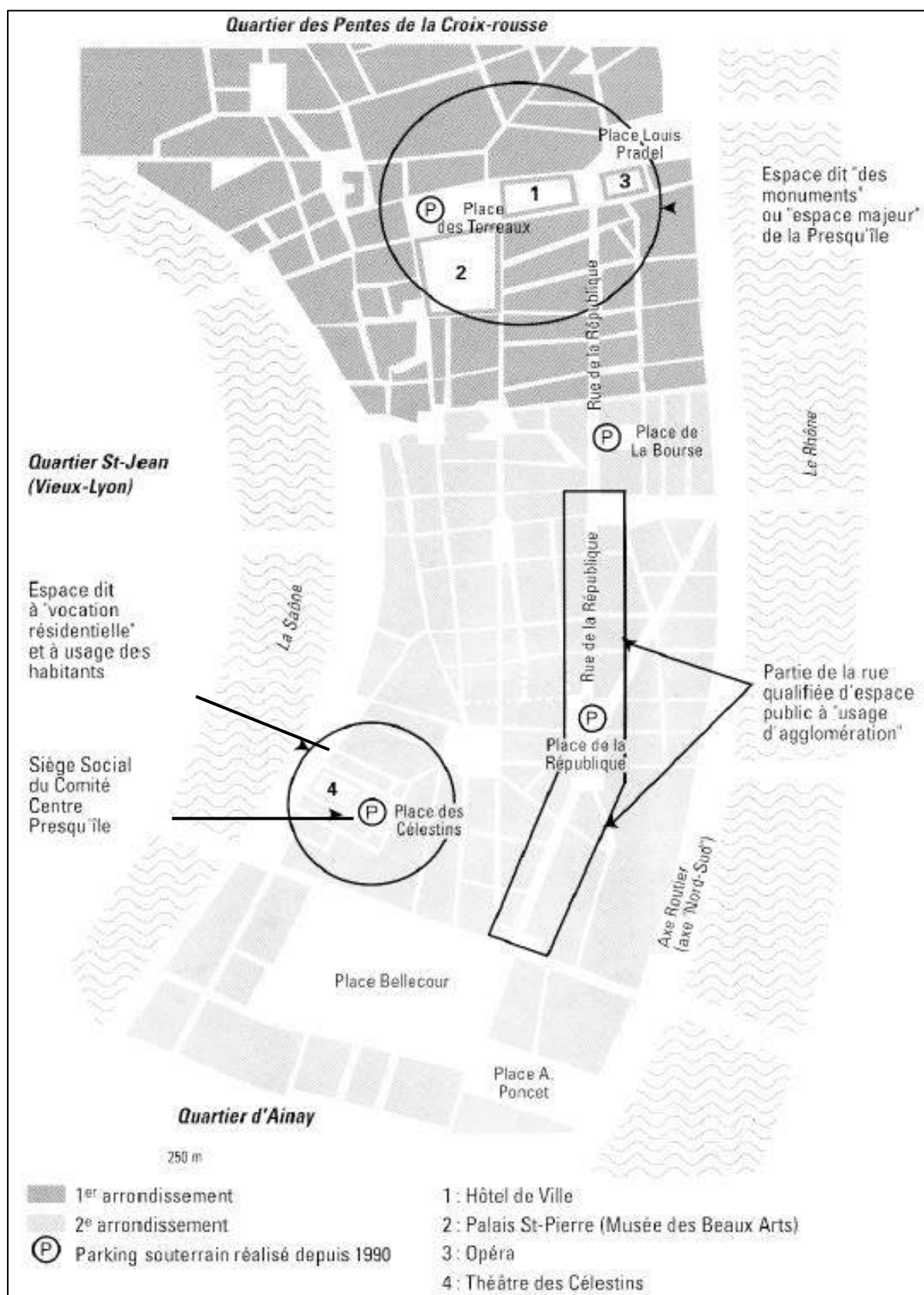
Le Président

E. GILLES-DI PIERNO





²¹²⁸ V. Bourjaillat et H. Rabilloud, « Les rues piétonnes lyonnaises ou le renforcement de la spécialisation commerciale au service de la centralité ? », *art cit.*



²¹²⁹ Carte empruntée à : C. Bélin, « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon », *art cit*, p. 52.

Le traitement des sols

L'espace public est constitué de différentes surfaces dont les revêtements vont contribuer à donner une tonalité, une ambiance, une identité et un usage aux lieux qu'elles recouvrent. C'est pourquoi il est important de rechercher la plus grande cohérence entre les matériaux choisis, les coûts et les usages.

Lyon est une ville de pierre : les réalisations en matière d'espaces publics aujourd'hui en perpétuent la tradition dans le respect des références historiques et culturelles.

La pierre dans tout ses états

C'est l'enjeu pour nous par la sélection d'une gamme de revêtements de différents niveaux de qualité et de prix :

- la palette retenue est volontairement limitée à l'utilisation de revêtements constitués, ou comportant un matériau naturel dans des états différents,
- les teintes choisies sont celles des couleurs de l'agglomération,
- la gamme comprend des matériaux nobles mais aussi des matériaux plus courants utilisés principalement pour le revêtement des espaces soumis à des interventions répétées.

Les sols en pavages et dallages

- La pierre naturelle calcaire ocre et rose gris.



- La pierre naturelle granite clair à grain fin.



- Les dalles béton.



21

Les sols en matériaux continus

- Les stabilisés à base de sable laque, ocre rouge, rouge.



- Les talins (stabilisés à base de graviers de Sables laque soutenu, à base de pierre calcaire concassée (ocre clair).



- 1 - Dalles
- Photo : 1 - Lyon
- 2 - Dalles en pierre
- Photo : 2 - Lyon
- 3 - Dalles en béton
- Photo : 3 - Lyon
- 4 - Asphalte granuleux
- Photo : 4 - Lyon
- 5 - Gravier quartz
- Photo : 5 - Lyon



- Les asphaltes (noir, rose granulé).
- Les enrobés avec inclusion de granulats de pierres naturelles (porphyrique rouge, Quartz blanc).

Les règles d'utilisation

- Le choix de la nature et des caractéristiques du revêtement sera fait en prenant en compte le contexte architectural, l'usage envisagé et les contraintes budgétaires.
- Les délimitations seront traitées de manière plus noble que les surfaces plus étendues qu'elles entourent et pour lesquelles des choix de revêtements éventuellement plus simples, donc moins coûteux, peuvent être faits.
- Une limitation forte du nombre de revêtements utilisés dans un même espace sera recherchée (un maximum de trois revêtements est recommandé).

22

Index des noms de personnes

- Aubert Joseph (ingénieur du SMV), 60, 126, 138, 139, 183-186, 213, 218, 229, 240, 254, 256, 262, 295, 305, 320, 599
- Audin Amable, 37, 311, 473, 474, 476, 496, 499, 501, 536, 572
- Augagneur Victor (maire), 104, 153, 154, 159, 571, 573
- Barboyon Jean (conseiller municipal), 261, 268, 269, 283, 285, 594
- Bollaert Émile (préfet), 274, 275, 276, 298, 301, 310
- Chabert Henry (adjoint au maire), 398, 428, 432, 470, 572
- Chadenson Lucien (ingénieur du SOPC), 208, 233, 238, 298, 299, 300, 301, 324
- Chalumeau Camille (ingénieur du SMV), 12, 76, 99, 121, 139, 141, 142, 149, 158, 160, 162-165, 168, 171, 172, 175, 178-180, 183, 184, 186, 188, 191, 195, 202, 203, 209, 214, 218, 219, 224-229, 232, 233, 235, 238, 239, 246-251, 259, 262, 263, 268, 270, 271, 274, 275, 280, 283, 293, 294, 298, 301, 305, 307, 311, 322, 324, 326, 388, 390, 495, 524, 540, 541, 572
- Collomb Francisque (maire), 374, 412, 417, 418, 427, 428, 442, 454, 457, 460, 476, 481, 496, 571
- Delaigue Claude (ingénieur du SV), 12, 238, 239, 298, 322
- Delfante Charles (urbaniste), 37, 42, 159, 169, 179, 184, 312, 317, 345, 388, 408, 429, 432, 439, 455, 456, 458, 463, 465, 475, 476, 481, 496, 512, 555, 572
- Gailleton Antoine (maire), 48, 67, 104, 160, 187, 571
- Garnier Tony (architecte), 11, 35, 163, 171, 175, 182, 191, 478, 541, 573
- Gélis Paul (architecte), 274, 275
- Gsell Paul (ingénieur du SMV), 211, 253, 297, 301, 302, 328, 329, 347, 354, 361, 390, 395, 573
- Guillon Edouard (directeur OTL), 11, 135, 172, 173, 175, 176, 179, 180, 203, 243
- Herriot Édouard (maire), 32, 42, 44, 115, 121, 125, 126, 132, 135, 141, 149, 154, 159, 160, 163-166, 170-172, 174, 180, 184-187, 191, 198, 202, 206, 207, 214, 226-228, 232, 242, 247, 250, 262, 268, 270, 272-274, 276, 278, 280, 293, 295, 297-299, 301, 307, 310, 311, 314, 348, 388, 409, 412, 419, 429, 438, 463, 490, 492, 495, 552, 571, 573, 588
- Locard Edmond, 311, 473, 474
- Lombard Aimé (directeur OTL), 219, 230, 231, 327
- Mogaray/Mook-Aray André (ingénieur du SOPC), 12, 147, 303, 311, 325, 326
- Neyret Régis, 37, 274, 283, 413, 459, 475, 481, 496, 499, 501, 537, 548, 556, 573
- Noir Michel (maire), 337, 384, 385, 398, 406, 412, 428, 432, 435, 437, 442, 460, 461, 470, 472, 481, 483, 484, 496, 534, 571, 572
- Olivero Colette, 454, 459, 565
- Pinton Auguste (adjoint au maire, député), 305, 324
- Pradel Louis (maire), 13, 32, 184, 226, 273, 297, 336, 338, 340, 349, 352, 359, 361, 363, 371, 376, 379-382, 385, 387, 388, 390, 394, 397, 408, 410, 416, 417, 419, 423, 426, 429, 430, 432, 435, 444, 446, 447, 450, 456, 458, 463, 474-476, 481, 491, 495, 496, 537, 557, 571, 573, 608
- Ramel Fernand (ingénieur du SOPC), 13, 324, 325, 357, 358, 431
- Rérolle Jacques (ingénieur du SOPC), 21, 276, 297, 300, 311, 317, 325, 327, 356, 392, 429, 431, 495, 574
- Résal Eugène (ingénieur du SMV), 54, 71, 138, 160
- Roques Clément (ingénieur du SOPC), 176, 184, 331, 344
- Scherrer Paul, 58, 160, 272, 276, 283, 309, 366, 411, 413-415, 417, 425, 459, 466, 479, 481, 496, 558, 574
- Waldmann René (ingénieur du SOPC), 13, 346, 364-367, 424, 432, 439, 457, 501, 536, 558, 574
- Wilmotte Jean-Michel (architecte), 400, 471, 472, 574

Index des institutions et outils de la planification urbaine

- Agence d'Urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, 370, 371, 373, 375, 384, 425, 428, 459, 481, 500, 512
- Association Les Droits du Piéton, 270, 286, 367, 368, 397, 409, 414, 416, 420, 454, 462, 480
- Association Lyon-Métro, 364, 366, 368, 414, 416, 511, 513, 574
- Association Renaissance du Vieux-Lyon, 20, 406, 415, 416, 420, 425, 435, 444, 454, 456, 457, 474, 476, 477, 478, 501, 531, 543
- Atelier municipal d'Urbanisme de Lyon, 354, 388, 390, 429, 430, 487, 488, 512, 513, 537
- Automobile-Club du Rhône, 20, 37, 60, 61, 79, 82, 94, 117, 119, 121, 122, 125, 128, 131, 140, 150-155, 184, 191, 197, 207, 211, 215, 219, 222, 223, 230-232, 235, 236, 266, 268, 270, 277, 278, 282, 285-288, 297-299, 305, 310, 314, 321, 324, 369, 380, 403, 407, 408, 416, 424, 432, 452, 546
- Bureau d'Études et de Recherches en Urbanisme (BERU), 430, 553
- Bureau municipal d'Hygiène de Lyon, 244
- Centre d'Études techniques de l'Équipement, 20, 351, 399, 409, 417, 427, 430, 432, 440, 442, 532, 621
- Chambre d'Industrie touristique de Lyon, 204, 264, 286
- Comité d'Intérêt local, 20, 33, 113, 175, 183, 197, 215, 243, 256, 257, 259, 262-264, 271, 272, 277, 283-285, 366, 411-417, 419, 424, 426, 434, 446-448, 452, 466, 479, 480, 499, 501, 523, 524, 532, 543, 574, 601, 602, 623
- Commission départementale des Sites et Monuments historiques, 273, 274, 275, 276, 312, 456, 508, 510
- Commission municipale de circulation, 20, 36, 82, 129, 130, 132, 139, 154, 155, 198, 204, 210-212, 215, 218, 219, 223, 224, 226, 228-232, 242, 249, 265-271, 276, 281, 285-288, 294, 307, 319, 321-324, 327-330, 343, 344, 347, 353-355, 358, 367, 369, 376-380, 382, 390, 401, 407, 408, 413, 416, 418, 419, 424, 426, 427, 432, 451, 453, 459, 475, 485, 525, 526, 527, 529, 531, 573
- Communauté urbaine de Lyon (Courly) puis Grand Lyon, 20, 25, 30, 36, 38, 55, 351, 358, 359, 368-371, 373-375, 384, 388, 397-399, 406, 412, 418, 421, 422, 424, 425, 428, 433, 442, 447, 448, 459, 461, 467, 468, 470-472, 478, 479, 481-484, 486, 488, 500, 512, 513, 538, 555-557, 572, 573, 581, 615, 626
- Compagnie Omnibus et Tramways de Lyon, 11, 18, 20, 36, 47, 79, 81, 96, 98, 99, 101, 102, 104-117, 119-121, 124, 132, 134, 135, 155, 157, 172, 175, 176, 179, 180, 183, 185, 191, 198-203, 208, 213, 216, 219, 228, 230, 231, 241, 256, 266, 269, 270, 280, 281, 284, 307, 327, 348-350, 358, 367, 371, 432, 499, 501, 505-507, 512, 519-523, 526, 534, 535, 540-542, 545, 546, 557, 581
- Direction départementale de l'Équipement du Rhône, 13, 20, 345, 364, 394, 399, 411, 417, 444-447, 500, 506, 610
- Fonds spécial d'Investissement routier, 20, 216, 307, 314, 316, 321, 341, 347, 351, 360, 391, 392, 394, 443, 503, 506, 532
- Plan d'Aménagement routier de la Région lyonnaise, 12, 20, 196, 220, 233-240, 292, 295, 298-302, 305, 310, 314, 315, 317, 324, 333, 353, 360, 391, 392, 444, 505, 508
- Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de Lyon, 11, 20, 55, 90, 141, 142, 159-162, 164-168, 170-176, 178, 181-184, 187-189, 195, 233, 234, 237, 238, 260, 269, 274, 275, 292, 299-301, 306, 309, 314, 315, 517, 540, 573
- Plan de Modernisation et d'Équipement, 20, 314, 338, 356, 389, 429, 506, 513, 538

Schéma autoroutier de Lyon (DDE), 13, 352, 444-446, 513, 610

Service central d'Études techniques (ministère des Travaux publics), 20, 311, 325, 326

Service Espaces publics de la Courly, 30, 38, 398, 428, 433, 470, 481, 483

Service municipal de la Voirie de Lyon, 11, 20, 34, 47, 49, 51-62, 66, 68, 71-79, 81, 86, 88, 89, 91, 97-100, 108, 109, 111-116, 119, 121, 124, 126, 128, 134, 136-140, 142, 144, 145, 147, 149, 155-165, 167, 168, 170-172, 174, 175, 177, 179, 180, 185, 186, 191, 195, 203, 208, 209, 211, 213, 214, 216, 218, 219, 223, 227-229, 233, 238-240, 249-256, 259, 262, 263, 268-270, 272, 273, 275, 280, 283, 284, 286, 293-295, 297-302, 305-307, 310, 315, 316, 319, 320, 322, 324, 328, 329, 332, 344, 347-352, 354, 356, 358, 361, 363, 370, 374, 381, 388-392, 394-397, 407, 414, 432, 439, 440, 453, 454, 487, 494, 495, 500, 515, 517, 519, 520, 524, 532, 573, 575, 589, 599

Service municipal des Cultures de Lyon, 132, 188, 260, 263

Service municipal Électromécanique, 212, 218, 239, 253, 268, 301, 320, 328, 344, 356, 390, 395, 609

Service ordinaire des Ponts-et-Chaussées du Rhône, 12, 20, 51, 53, 54, 61, 62, 66, 71-79, 81, 89, 97, 100, 104, 106, 109-111, 114, 115, 119, 120, 124, 135, 147, 156, 170, 175, 176, 180, 184, 201, 203, 205-209, 215, 218, 219, 225, 228, 233, 235, 237, 238, 271, 273, 276, 293-295, 297-311, 314-321, 324-327, 331, 332, 342-349, 353, 356, 357, 359, 361, 366, 371, 382, 388-390, 392, 395, 399, 424, 429, 431, 432, 439, 442, 474, 475, 487, 495, 500, 503, 504, 506, 507, 509, 574, 581, 593

Service vicinal du Rhône, 20, 51, 66, 73, 74, 79, 184, 293, 294, 298, 299, 322, 332, 515

Société Citroën (constructeur automobile et exploitant d'autocars), 12, 207, 208, 217, 218, 279, 281

Société d'Économie mixte Lyon Parc Auto, 13, 20, 381, 382, 383, 400, 527, 531

Société d'Études du Métropolitain de l'Agglomération lyonnaise (Semaly), 13, 20, 36, 37, 364, 367, 397, 416, 432, 463, 464, 465, 468, 501, 532, 536, 574, 581

Société des Automobiles M. Berliet, 153, 154, 177, 200, 247, 446, 447, 554

Société JCDecaux, 13, 28, 395, 396, 397, 398, 400, 416, 450, 468, 469, 470, 472, 478, 488, 513, 533, 535, 561

Syndicat d'Initiative de Lyon, 270, 442

Touring-Club de France, 11, 20, 60, 79, 81, 117, 126, 128, 133, 140, 153, 157, 190, 204, 207, 217, 250, 263, 264, 286, 368

Union des commerçants de la rue de la République, 84, 180, 224, 257, 270, 285, 368, 378, 409, 416, 418, 422, 428, 457, 465, 466, 482