

**MOBILITÉ ET FORMES DE LA VILLE :
DE LA VILLE DU FLEUVE A LA VILLE DE L'AUTOMOBILE**
chronologie élaborée par Emmanuelle Lambrey

La mobilité est un paramètre déterminant de l'évolution de la ville, car les manières de faire circuler les hommes et les choses dans la ville impliquent les manières de l'agencer. Son implantation même a été conditionnée par les transports : le site choisi devait permettre de communiquer avec l'extérieur et de contrôler les flux de marchandises et de matières premières. Les ports sur la mer et les embouchures de fleuve, les confluences, les gués et les îles sur un cours d'eau, ainsi que les croisements de routes, étaient autant d'éléments géographiques stratégiques pour fonder une ville. Les rivières et les fleuves étaient particulièrement attractifs, car les voies d'eau sont restées longtemps les meilleures voies pour le transport et les échanges commerciaux, tant que les routes furent peu nombreuses, impraticables en hiver, inconfortables et même dangereuses – soit, en France, jusqu'au règne de Louis XV. Rejoindre la ville, donc, et circuler dans la ville ont commandé à l'urbanisation, et c'est principalement sur les réseaux de voirie que repose la structure urbaine – des réseaux qui ont évolué au gré des manières de se déplacer. Les espaces circulés ont d'abord été tributaires de la marche à pied, puis de l'utilisation du cheval ; au XIX^e siècle, de la mise en service du tramway (de l'omnibus hippomobile à la traction électrique) et celle du métropolitain au début du XX^e (à Paris, avec des lignes aériennes et enterrées) ; à partir des années 1920, du développement de l'automobile et du vélo ; dans les années 1930, de la mise en service des autobus et des trolleybus ; dans les années 1950-1960, de l'essor de la voiture particulière et de l'abandon du tramway ; dans les années 1970-1980, de la mise en service de nouveaux métros (comme à Lyon) ; et, depuis peu, du retour du tramway et du développement des « modes doux de déplacement ». Une adaptation de la ville à la circulation qui, elle-même, dépend directement des moyens de transport, mais reflète aussi les valeurs sous-tendues par les politiques urbaines : organiser les déplacements urbains, c'est en effet mettre de l'ordre dans la ville, et l'embellir aussi... Des intentions spatiales fortes que l'urbanisme haussmanien (XIX^e siècle) et le fonctionnalisme (XX^e siècle), par exemple, ont concrétisé différemment. La présente chronologie expose les étapes marquantes de cette transformation de la ville liée à la mobilité, depuis la ville du fleuve (la ville gallo-romaine) à la ville du « tout-auto » des Trente Glorieuses.

I^{er}-III^e siècles (Haut-Empire romain) : Romanisation de la Gaule. Les villes gallo-romaines, très ordonnées, s'étendent sur la base d'un réseau de voies orthogonales.

Le cardo et le decumanus comme axes de construction

La ville romaine est une réplique des camps militaires. Son plan en damier (rues droites se coupant à angles droits) est élaboré à partir de deux axes orthogonaux principaux : le *cardo* (orienté nord-sud) et le *decumanus* (orienté est-ouest). Dans les îlots géométriques ainsi délimités sont implantés l'habitat et les équipements publics (forum, théâtre, odéon, thermes, etc.). Comme beaucoup d'autres villes européennes bâties sur ce modèle rationnel, Paris et Lyon présentent encore aujourd'hui quelques lignes de leur quadrillage initial :

- Conquête en 53 avant J.C., Lutotecia (la ville des Parisii) se développe d'abord en rive gauche de la Seine et sur l'île de la Cité ; celle-ci est rattachée aux rives du fleuve par deux ponts édifiés dans l'axe du *cardo*, soit les actuelles rues Saint-Jacques, de la Cité et Saint-Martin.
- Fondée en 43 avant J.C. sur la colline de Fourvière (*Forum vetus*, le vieux forum), la colonie romaine de Lugdunum reprend le tracé orthogonal classique ; adapté aux terrains plats (l'actuelle rue Roger Radisson, sur le plateau de Fourvière, se superpose à un axe antique), il ne l'est pas aux pentes : des voies « en lacets » et des terrasses successives permettent de rompre la forte déclivité et de bâtir en descendant vers la Saône. Progressivement, les constructions se densifient sur la colline, poursuivent leur extension sur les pentes, gagnent les berges de la rivière et la presqu'île – les bras du Rhône et de la Saône sont alors comblés ou stabilisés à cet effet.

Deux « villes du fleuve »

Paris se trouve précisément à la croisée de la grande route des échanges commerciaux entre les plaines du nord et la vallée de la Loire, et de la Seine, fleuve capital pour le transport des marchandises et des matières premières en provenance de l'ouest et du centre. L'île de la Cité, en divisant la Seine en deux bras, facilite sa traversée ; elle est, de fait, un lieu important de transbordement, doté de quais. La situation de Lyon est similaire ; son rayonnement s'appuie sur des voies importantes de communication terrestre et fluviale : les axes du réseau routier à vocation stratégique et administrative créé entre 20 et 15 avant J.C. par Agrippa (principal lieutenant d'Auguste) partent précisément de Lyon, en direction des Alpes, de la Méditerranée, de l'Atlantique, de la Manche et du Rhin ; le Rhône et la Saône sont des cours d'eau essentiels aux échanges commerciaux. Des corporations de transport, les *Nautes* du Rhône, de la Saône et de la Seine, organisent des allers-retours dans le sens longitudinal des cours d'eau ; à Lyon, les barques sommaires des passeurs effectuent des trajets transversaux.

III^e-V^e siècles (Bas-Empire romain) : Christianisation de la Gaule et insécurité générale liée aux invasions barbares. Les villes se recentrent autour des premières églises et sur les sites les moins exposés.

A Paris, les incursions barbares poussent la population à se replier sur l'île de la Cité, protégée par une enceinte (construite entre 306 et 360). A Lyon, le centre urbain se déplace progressivement de l'acropole de Fourvière vers le siège épiscopal, sur l'île Saint-Jean. Avec le développement de la communauté chrétienne et l'émergence du pouvoir de l'évêque, la ville se recentre en effet progressivement en contrebas de Fourvière, autour de l'église du primat des Gaules Lyonnaises (l'archevêque de Lyon), la future cathédrale Saint-Jean. Des passages sont ménagés à travers le bâti de la ville basse afin que les habitants des pentes, privés d'eau depuis la destruction des aqueducs (invasions germaniques), puissent accéder facilement à la Saône – il s'agirait là des premières « traboules » (le mot, qui vient du latin « trans ambulare » signifiant « aller au travers », n'apparaîtra néanmoins qu'au début du XX^e siècle).

X^e-XIII^e siècles : Développement du commerce et renaissance urbaine. Les villes médiévales croissent à l'intérieur de remparts ; leurs rues, étroites et sinueuses, drainent un bâti très dense.

Un manque d'espace

Enfermée dans des murailles protectrices, la ville médiévale est construite en cercles concentriques : tout contre le bourg fortifié, ramassé sur lui-même autour d'un château, s'érigent des « faubourgs », protégés eux aussi de l'extérieur (palissades en bois, puis murailles). A l'origine de ces véritables villes secondaires : les marchands, qui établissent les relais et les lieux de stockage nécessaires à leurs activités, ainsi que leurs maisons pour hiverner en famille – une « poussée urbaine » directement liée au développement du transport terrestre des caravanes marchandes, que révolutionnent au X^e siècle l'invention du collier d'épaule (qui, contrairement au collier de cou, n'étrangle pas le cheval et permet de lui faire tracter de lourdes charges) et l'invention de la ferrure. Au XIII^e siècle, le plan urbain en cercles concentriques est progressivement abandonné et remplacé par un plan orthogonal centré sur la place du marché. Dans la ville médiévale rationalisée, la rue reste néanmoins le lieu du désordre et de la saleté.

Une circulation anarchique des hommes et des marchandises

Pleine d'une boue nauséabonde et jalonnée par les étals de boutiques et d'ateliers, la rue accueille un trafic intense de cavaliers, de portefaix, d'artisans et de marchands ambulants, de montreurs d'ours et de singes, de simples passants, de charrettes et de chariots, d'animaux errants et même de troupeaux d'élevage... Des piliers dressés aux entrées des ruelles trop exigües interdisent l'accès aux véhicules et, dans les rues circulées, de hautes bornes en pierre apposées aux maisons protègent les façades contre les coups des grands charrois. Les places ne sont généralement pas circulées (même les places du marché), car insérées au milieu du bâti et seulement accessibles par de petites rues. Dès le X^e siècle, les premiers règlements d'urbanisme tentent de dégager les rues, en légiférant sur l'implantation des nouvelles maisons et les constructions en encorbellements, l'empiètement des étals, etc. Du point de vue de la circulation urbaine, Venise est, au XII^e siècle, la plus moderne des villes de

l'Europe médiévale: piétons et véhicules sont séparés, ainsi que les véhicules rapides (qui circulent sur le Grand Canal) des véhicules lents (qui empruntent les multiples canaux desservant les quartiers).

Un dédale impraticable et insalubre

A Paris, la circulation est particulièrement difficile, car les rues, très étroites (1 m à 7 m de large) et rarement pavées, sont creusées de profondes ornières. Une part de la taxe perçue sur les marchandises transitant ou stationnant dans les rues est consacrée à leur entretien. Cependant, la voirie est presque toujours insalubre : les rues sont très sombres (car couvertes par des encorbellements sur plusieurs niveaux) et malpropres (aux débris et aux excréments se mêle le sang des animaux tués sur place). Le pavage, qui facilite la circulation et le nettoyage, prendra en fait plusieurs siècles avant d'être achevé. De même, l'identification des rues et des maisons n'a pas lieu au Moyen-Age : si toutes les rues de Paris portent un nom à la fin du XIII^e siècle, les premières plaques indicatrices ne seront posées qu'au XVIII^e. Les seuls repères en place sont les enseignes des boutiques, des ateliers et des tavernes qui apparaissent sur les façades au XIII^e siècle – les corps de métiers sont par ailleurs souvent regroupés par rue, selon les spécialités.

Des ponts habités

Les possibilités pour traverser la Seine resteront, elles aussi, limitées pendant longtemps : jusqu'au milieu du XVI^e siècle, Paris ne comptera en effet que quatre ponts. Comme dans toutes les grandes villes, ils comportent des maisons ; le bâti y est tellement dense (et ce, malgré les dangers de surcharge), que les passants n'aperçoivent plus le fleuve. Passages privilégiés entre les deux rives, ils abritent en outre de nombreuses activités, soit que celles-ci exploitent directement le cours d'eau (force motrice, etc.), soit qu'elles profitent de la foule des passants : huit moulins sont exploités sur le Pont-aux-Meuniers, et sur le Pont-au-Roy (rebaptisé Pont-aux-Changeurs à la fin du XIV^e siècle), les échoppes des changeurs, des orfèvres et des joailliers ont une très grande valeur commerciale. Cette conception des ponts assimilés à des rues perdurera jusqu'au XVIII^e siècle : le Petit Pont, par exemple, restera habité de 1186 à 1718. A Lyon, la construction de ponts permet de développer le transport terrestre des hommes et des marchandises : traversant le Rhône, le pont de la Guillotière repose sur une véritable « forêt de pieux ».

Un trafic fluvial intense et des ports animés

Le développement de Paris s'accompagne d'un accroissement de l'activité portuaire sur les berges de la Seine, par où transitent toutes sortes de marchandises : blé et farines, vin et cidre, poissons, foin, bois pour la construction et le chauffage, pierres à bâtir et pavés, etc. Sur la rive droite aboutissent les bateaux descendus « à gré d'eau », tandis qu'en rive gauche, un chemin de halage permet la remontée des bateaux vides ; en amont, les ports servent au débarquement des productions venues de Brie, de Champagne et de Bourgogne, alors qu'en aval, s'arrêtent les cargaisons en provenance de la basse vallée de la Seine, de Normandie et de Bretagne, de Picardie. Port principal de Paris, spécialisé dans le débarquement des vins, le port de Grève (en contrebas de l'actuel Hôtel de Ville) n'est pas aménagé : les embarcations viennent s'échouer sur une berge vaseuse consolidée par de gros pieux ; seuls des pontons de bois relient à la rive les bateaux qui ne peuvent y accéder. A Lyon, les « bèches » (sorte de grandes barques) des batelières de Vaise sillonnent la Saône, transportant les habitants entre le nord et le sud de la ville.

XVI^e-XVIII^e (de la Renaissance à l'époque classique) : Avènement de l'État et naissance de l'urbanisme d'État. Avec la nouvelle Rome pour modèle, la ville est conçue comme un décor à admirer ; les rues servent à la mise en scène de la puissance des monarques.

La voirie, base de l'urbanisme

Dotée de monuments, de statues, de fontaines, de ponts ornés, de façades décorées, etc., la ville devient spectaculaire à partir de la Renaissance. Les perspectives sont très étudiées (les rues en ligne droite guident le regard sur une église, un palais, une obélisque...), rue et bâti se mettant ainsi mutuellement en valeur. Inspiré de l'Antiquité et en rupture avec la ville marchande médiévale, son modèle est Rome telle que reconstruite par les papes pendant deux siècles, avec la voirie pour base de l'urbanisme : les rues sont pavées, il y est interdit de laisser des ordures et le nettoyage des devantes de portes est obligatoire ; les importants remaniements du XVI^e siècle (l'ouverture des trois grandes voies convergeant vers la place du Peuple, l'aménagement de la place Saint-Pierre) poseront

ensuite les principes de l'urbanisme baroque tout à la gloire des rois et des princes. L'entrée des souverains, une fête typiquement urbaine, est l'occasion de travestir la ville : peindre les façades et les garnir d'ornements en stuc, dresser des colonnes torsées et des pilastres, édifier des arcs de triomphe... La ville européenne devient un décor - les architectes sont influencés par les peintres et les sculpteurs, les urbanistes sont parfois même des décorateurs de théâtre -, mais ses rues, qui sont faites pour défiler et regarder, restent difficilement praticables et surtout très sales. A la fin du XVI^e siècle, les rues de Paris - qui accuse un retard de deux siècles sur les villes italiennes - présentent encore un aspect très rural : peu de fontaines, pas de statues, mais des prairies d'embouche (espaces en herbe non lotis, occupés par du bétail) et des élevages de volailles.

La rue large et rectiligne, symbolique de la puissance monarchique

En 1604, un édit de Sully (surintendant des Finances sous Henry IV) prescrit l'établissement de plans d'alignement pour permettre la rectification et l'élargissement progressifs des voies urbaines. L'avènement de la monarchie absolue au cours du XVII^e siècle s'accompagne d'un urbanisme obnubilé par les places royales (avec, en leur centre, la statue équestre du roi) et par les perspectives rectilignes, bien cadrées par des façades régulières et raffinées. L'urbanisme d'apparat triomphera sous Louis XIV : à Versailles (1624-1708), les larges avenues qui convergent vers la place d'Armes (l'entrée du château) sont adaptées aux défilés militaires et non à la déambulation piétonne ; leurs écrasantes proportions font ainsi à tous la démonstration de la puissance du roi. En Amérique du Nord, la ville de Washington, dessinée par un Français, reprendra précisément le plan rayonnant de Versailles - l'aboutissement de trois siècles de plans en étoile inspirés des villes de garnison fortifiées des ingénieurs militaires (une place d'armes centrale et des maisons alignées sur une trame en échiquier), perfectionnées par Vauban.

Les « traboules », passages couverts utiles au peuple

Lyon, avec sa place Bellecour ordonnancée avec rigueur, signifie ainsi son allégeance au centralisme monarchique, mais conserve néanmoins un usage populaire de la rue très particulier : au pied de la colline de Fourvière (l'actuel « Vieux Lyon »), les habitants circulent par des passages couverts intégrés au bâti, leur permettant de passer rapidement d'une rue à une autre, ou de rejoindre les puits attenants aux immeubles. En reprenant le modèle du patio romain et de ses galeries couvertes, les constructions de la Renaissance avec leurs cours intérieures reliées entre elles par des cheminements étroits traversant les maisons, ont ainsi produit un urbanisme fait pour une déambulation spécifiquement piétonne, très pratique (rapide, à l'abri des intempéries...).

La rue encombrée et souillée, réalité d'une organisation urbaine négligée

L'urbanisme d'apparat embellit Paris mais néglige l'organisation de son fonctionnement. Certes, la numérotation des maisons se poursuit - elle avait débuté en 1512 avec les maisons du pont Notre-Dame -, ainsi que la désignation des rues - les premières plaques indicatrices ont été posées en 1729 -, mais les rues sont étroites, sans trottoirs et souillées par toutes sortes d'immondices : on urine au coin des rues, on jette le contenu des pots de chambre par les fenêtres... toutes ces eaux sales s'écoulant à ciel ouvert, par un ruisseau central. La rue est toujours le lieu de la boue, de la puanteur, du vacarme. Inauguré en 1607, le Pont-Neuf est le premier pont sans maisons, mais il n'en reste pas moins un passage très encombré de la capitale : piétons, cavaliers, chaises à porteurs, charrettes, carrosses et troupeaux de moutons s'y croisent en tous sens.

La promenade comme nouveau motif de circulation urbaine

Sous le règne de Louis XV, cependant, les temps de paix favorisent une conception de l'urbanisme fondée sur le bien-être : la promenade et le jardin, symboliques de la sécurité et du bonheur, inspirent de nouveaux espaces publics tels que cours, allées, squares, mails et places-promenades pour le promeneur à pied, ainsi que des promenades spéciales pour carrosses. Corollaires de cette « ville apaisée », les arbres et les panoramas agrémentent la rue. Les vieilles murailles médiévales, qu'aucun danger extérieur ne justifie plus, sont rasées et remplacées par des avenues et des boulevards arborés (les Quinconces à Bordeaux, le Grand Rond à Toulouse) - que l'on retrouve donc aujourd'hui au cœur des villes, entre ce qui constituait autrefois le bourg fortifié et les faubourgs. La géométrie des jardins royaux des XVII^e et XVIII^e siècles (de grands carrés subdivisés en petits carrés), ainsi que l'ordonnance en étoile de la voirie des forêts de chasse royale, sont transposés dans l'urbanisme. Cette trame régulière facilite par ailleurs la pratique (déjà très ancienne) d'un certain « zoning » où métiers, commerces et nationalités sont regroupés par rues. A la fin du XVIII^e siècle, les

conditions de déplacement s'améliorent : les premiers trottoirs sont aménagés rue de l'Odéon en 1781, 2000 fiacres circulent dans Paris en 1787 (les premiers carrosses collectifs, à quatre places, étant apparus en 1666). Néanmoins, c'est en Angleterre que la rue est moderne : l'éclairage au gaz des villes est courant, et la séparation des piétons et des véhicules assurée par des trottoirs.

Les ports, lieux d'échanges entre la ville et l'eau

Jusqu'en 1750, la plus grande partie du commerce intérieur se fait par l'eau et non par la terre, car les bateaux tirés par des chevaux restent plus efficaces que les grands charrois pour transporter les marchandises. La Seine, qui relie le plateau bourguignon à la Manche, est l'artère centrale de la France, et Paris, une véritable ville portuaire dotée d'une flottille très importante. Forte de sa double orientation (longitudinale et méridienne), la Loire est aussi une voie très importante avec, comme grand port intérieur, Orléans où se fait le transbordement des marchandises pour Paris (notamment le sel de Guérande). Sur la Seine, des coches d'eau (grands chalands halés par des chevaux) servent au transport des voyageurs – particulièrement lent, le coche d'eau de Corbeil, le « corbillat » (1798), est à l'origine du nom donné au fourgon mortuaire, le « corbillard ». Sur la Saône, les « bèches » relient régulièrement Lyon à Vaise et à l'île Barbe ; au-delà, vers Chalon, le service pour les voyageurs est assuré par des coches d'eau, très lents mais plus confortables que les voitures de roulage. En 1783, le « Pyroscaphe », un bateau actionné au moyen d'une machine à vapeur (l'ancêtre mondial de tous les bateaux à vapeur), remonte la Saône de Saint-Jean à Vaise ; son inventeur, le marquis de Jouffroy d'Albans (un Vaisois), n'a cependant pas les moyens de le perfectionner et de le populariser.

XIX^e siècle : Industrialisation et croissance forte de la population urbaine. Le transport des marchandises et des hommes s'impose à l'organisation de la ville ; les lignes de chemin de fer et les grands boulevards quadrillent la trame urbaine ; le tramway est le premier transport en commun moderne.

Des rues-cloaques et des encombrements comme au Moyen-Age

Les progrès de la voirie entamés à la fin du siècle précédent sont poursuivis : le premier pont de fer de France, le pont des Arts, est inauguré en 1803 ; la numérotation des maisons se généralise en 1805 ; les premiers becs d'éclairage au gaz sont installés au Palais Royal en 1811 ; la circulation à droite est imposée par Napoléon. Cependant les rues restent de véritables cloaques, et ce, malgré la création d'un Conseil de salubrité et d'hygiène publique en 1802 – on laisse encore des porcs errer sur la chaussée pour en éliminer les détrit. Corollaires de la ville industrielle, les taudis où vivent les ouvriers se multiplient sur les terrains délaissés (entre la gare et l'usine), dans des conditions d'hygiène précaires. La pénurie de logements, l'encombrement de la circulation et l'insalubrité motivent de nouvelles réflexions sur l'urbanisme à partir de la deuxième moitié du siècle - en 1851, la population urbaine représente le quart de la nation française, et près du tiers vingt ans plus tard. Deux grands courants d'idées supportent alors les orientations fixées en matière d'organisation urbaine : l'hygiénisme et l'utopie socialiste.

La rue assainie des hygiénistes et la rue-galerie des utopistes socialistes

Appliqués à la ville, les thèmes hygiénistes font valoir la distribution d'eau pure, la généralisation des réseaux d'égouts, la construction de logements aérés et lumineux, etc. Les utopistes socialistes recherchent, pour leur part, les formes d'un cadre de vie adapté à un ordre social plus juste que celui proposé par le système capitaliste. L'urbanisme utopique consiste alors à concevoir la ville industrielle de manière rationnelle, avec l'hygiène et la rentabilité pour mots d'ordre : dans le « phalanstère » de Charles Fourier - qu'il appelle aussi « palais social » -, les activités humaines, qu'elles se rattachent au travail ou à la vie privée, sont divisées et réparties sur différents secteurs reliés entre eux par des rues-galeries (fermées et « climatisées »). L'idée de la rue couverte n'est alors pas nouvelle (voir les portiques des cités antiques et les arcades encadrant les places de marché dans les villes médiévales), mais Fourier est le premier à en faire un principe d'urbanisme. Dans Paris, la rue-galerie prend la forme de passages vitrés : celui des Panoramas, ouvert en 1800, connaît un très grand succès sous la Restauration (1814-1830). En 1840, dans le quartier des Grands Boulevards, on compte une centaine de passages couverts ; ensemble, ils constituent une trame circulée d'un type nouveau. Néanmoins, ce principe de circulation piétonne couverte sera abandonné sous le Second Empire (1851-1870), au profit de la seule circulation des véhicules.

Les percées haussmaniennes : la rue hygiénique, belle, fluide et sécurisée

Ce sont les transformations opérées sur Paris dès 1854 par le baron Eugène-Georges Haussmann (préfet de la Seine) et selon les volontés de Napoléon III, qui vont en effet donner à l'urbanisme son contenu théorique et pratique, avec, pour éléments fondamentaux, les espaces et les équipements publics. Les « percées » haussmaniennes sont les réalisations les plus marquantes de cette restructuration de la ville : aménagés après destruction de quartiers anciens, ces grands axes satisfont aux exigences d'hygiène et d'embellissement, de fluidité de la circulation, mais aussi de sécurité - les voies larges et droites empêchant l'édification de barricades et facilitant les charges de la cavalerie et les tirs de canon. Après ces grands travaux, il restera peu de chose des rues sinueuses, étroites et mal nivelées du Moyen-Age. La « voie urbaine », un terme qui apparaît dans les années 1850, désigne les tracés résultant de ces percées. Avec sa trame aérée, la nouvelle ville est avant tout celle des commerçants et des industriels, subordonnée aux impératifs de la circulation des hommes et des marchandises : la rue y est donc primordiale, l'habitat reste secondaire. Les premières percées dans Paris servent à relier les gares entre elles (mais aussi les casernes) et à traverser la ville rapidement (la rue Lafayette fait 5 km de long). La méthode haussmannienne, reprise ailleurs en France et dans le monde, sera parachevée dans la construction des villes américaines où l'urgence des besoins (en logements, en bureaux, en commerces) est traitée par une ordonnance en damier de la voirie et l'édification de grands immeubles à carcasses métalliques, de plusieurs étages - le Manhattan Building de Chicago (62 m) datant de 1890.

Les trottoirs et les plantations d'alignement, deux constantes de la rue

La voirie se développe – parfois même à la place d'anciens cours d'eau comblés, tel le canal Saint-Martin recouvert par le boulevard Richard-Lenoir - et sur les terrains riverains très cotés des nouvelles rues, les constructions immobilières se multiplient. Introduites dans les villes, les gares sont les nouveaux monuments architecturaux, et la « rue de la gare » est la nouvelle rue-promenade, la belle rue. Symbolique du progrès, le chemin de fer sacrifie néanmoins de vastes espaces urbains : au sol, les étendues de rails accolés éloignent du centre-ville les quartiers arrières de la gare, tandis que les voies ferrées en hauteur recouvrent les rues sur de grandes largeurs. Cependant, les espaces verts, autre pièce maîtresse du dispositif haussmanien, apparaissent en plusieurs points de la ville : parcs Monceau et des Buttes-Chaumont, bois de Vincennes et de Boulogne. Sur les boulevards et les avenues, de larges trottoirs sont aménagés, rééquilibrant ainsi le partage de l'espace entre piétons et véhicules. L'avenue des Champs-Élysées devient une promenade à la mode. Les grands boulevards comportent un terre-plein central planté d'arbres d'alignement réservé à la circulation piétonne, ainsi que des contre-allées parallèles pour la desserte des habitations et des commerces, elles aussi conçues comme des espaces verts. Avec les égouts et les adductions d'eau potable, les plantations dans la rue répondent en effet à la nécessité d'assainir la ville ; Alphand, le paysagiste désigné par Napoléon III, fera planter 100.000 arbres dans Paris.

Une conception intégrée de la voirie

Désormais inclus dans la voie publique, le trottoir comporte, outre des plantations d'alignement, un mobilier urbain de plus en plus important, composé de réverbères, de kiosques, de bancs, etc. Par ailleurs, avec le déploiement des services publics (égouts, éclairage, transports en commun), une nouvelle conception de la voirie émerge, intégrant de nombreux réseaux de circulation des hommes et des marchandises, mais aussi des « fluides » inhérents au fonctionnement de la ville : eau potable, eaux usées, gaz, et plus tard, électricité. La modernisation des villes, résolument ouverte à partir des années 1850, repose essentiellement sur la création des entreprises privées (une initiative de Napoléon III) qui seront chargées de gérer ces réseaux urbains. Au nombre de leurs missions, l'assainissement est un facteur majeur de l'évolution de la voirie : dans Paris, 144 km d'aqueducs, de canaux et de siphons acheminent l'eau potable vers un réservoir de 40.000 m³ construit sur les hauteurs de Ménilmontant, et 500 km d'égouts sont creusés, débarrassant ainsi la rue des eaux usées qui s'épanchaient jusque là à ciel ouvert.

L'avènement des transports en commun et les derniers temps de la traction hippomobile

Les transports publics, autre volet important de l'organisation urbaine, bouleversent aussi le fonctionnement et l'aspect de la rue. La fin du XIX^e siècle marque l'apogée du cheval en ville : il sert alors à tracter les charrettes de livraison de charbon, d'eau, de foin, etc., les charrettes de détritibus ramassés par les éboueurs, ainsi que les tramways. Apparu à New-York en 1832, l'omnibus hippomobile (sorte de chemin de fer sur chaussée tiré par des chevaux et destiné au transport des

personnes) est mis en circulation à Paris, Le Havre et Lille en 1874, à Marseille en 1875. Au tournant des XIX^e-XX^e siècles, Paris compte des dizaines de milliers de chevaux et des centaines d'écuries – une présence animale forte qui génère un déploiement d'activités spécifiques (approvisionnement en foin, soins vétérinaires, pansage, ferrure, etc.) et qui contribue à la malpropreté urbaine. La chaussée est encombrée de cavaliers, d'équipages privés, de voitures publiques bondées... Le métropolitain, qui existe à Londres depuis 1863, est mis en fonctionnement en 1900 à l'occasion de l'Exposition Universelle – le projet, déjà présenté en 1855, ayant été rejeté par Napoléon III. La ville s'étend et les taudis ouvriers, chassés du centre, sont nombreux en périphérie ; le développement des transports en commun permet néanmoins de palier à la ségrégation entre lieux de travail et lieux d'habitation.

A Lyon, coexistence des percées hausmaniennes et des traboules

Lyon est profondément transformée par l'industrialisation et l'arrivée du rail. L'extension urbaine profite des terrains mis hors d'eau : en Presqu'île, le confluent Rhône-Saône est repoussé par l'architecte Perrache – la gare, terminus de la ligne de chemin de fer ouverte en 1827 entre Lyon et Saint-Étienne, réceptionne les convois de charbon stéphanois ; l'endiguement du Rhône permet l'urbanisation de sa rive gauche. Un paysage de banlieue industrielle émerge à l'est de la ville où sont construites des usines et des cités ouvrières uniformes. Sous l'autorité du préfet Vaisse, le centre-ville est réorganisé à la manière parisienne, avec, pour éléments structurants, les grandes artères de circulation et les espaces verts : la rue Impériale (actuelle rue de la République) est percée en 1857 ; le parc de la Tête d'Or est créé sur 110 ha en 1856 ; le boulevard de la Croix-Rousse est doté d'un terre-plein central planté d'arbres ainsi que de contre-allées, elles aussi arborées. Néanmoins, le principe d'une circulation piétonne « à couvert », *via* des passages étroits, perdure : sur les pentes et le plateau de la Croix-Rousse, les nouveaux immeubles où travaillent et habitent les canuts comportent des cours intérieures communicant entre elles par des traboules. Utiles pour gagner la presqu'île en ligne droite et pour transporter les fils et les soieries à l'abri des intempéries - « trabouler » est un verbe datant de 1894 -, elles serviront aussi au retranchement des ouvriers tisserands lors des révoltes de 1831 et 1848. L'implantation de gares s'accompagne d'opérations d'urbanisme : dans le quartier Saint-Paul, où est fixé le terminus de la ligne de Lyon à Charbonnières, l'Arbresle et Montbrison ouverte en 1876 (taudis rasés, avenue de la gare aménagée) ; en 1909, dans le quartier des Brotteaux, autour de la gare pour la ligne Lyon-Genève (suppression des passages à niveau).

Le bateau-mouche et le funiculaire, deux modes de transports publics lyonnais

Tout comme à Paris, la gestion des réseaux urbains s'organise à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle. L'assainissement de la ville est assuré par la Compagnie Générale des Eaux (créée en 1853 par décret impérial), qui remporte le premier contrat de distribution d'eau. Les transports en commun deviennent l'affaire de la Compagnie Lyonnaise des Omnibus, Voitures et Voies Ferrées (CLO), créée en 1855. Regroupant les 5 compagnies d'omnibus qui existaient jusqu'alors, la CLO est florissante en 1857, mais mise en difficulté dès les années 1860. Un concurrent important, la Compagnie des Bateaux-Mouche, fait son apparition sur la Saône en 1863 ; reliant la Mulatière à l'île Barbe (avec un service intensif entre Perrache et Vaise), ses bateaux sont construits sur les Chantiers navals de la Mouche (Gerland)... qui fourniront aussi Paris. Si le tramway, dont la concession a été confiée à la CLO, n'est pas opérationnel, le funiculaire (qui fonctionne au moyen d'un câble), est en revanche immédiatement utile aux habitants quotidiennement confrontés au franchissement difficile des pentes de la Croix-Rousse et de la colline de Fourvière. Mis en service en 1862 par la Compagnie du Chemin de Fer de Lyon à la Croix-Rousse – et peut-être même pour la première fois au monde -, un funiculaire (475 m de long, 3 tunnels) *via* la rue Terme permet d'éviter l'ascension de la Grand'Côte : les Lyonnais montent à la Croix-Rousse par ce qu'ils ont baptisé la « ficelle » (2 millions de voyageurs en 1863, 4 millions en 1885), mais empruntent toujours les traboules pour redescendre en Presqu'île. Des trains de voitures pour voyageurs et des convois de wagons-plateformes pour le transport des charrettes et des voitures à chevaux y circulent en alternance. D'autres funiculaires suivront : en 1878, le funiculaire de Saint-Jean à Saint-Just ; en 1891, le funiculaire de Croix-Paquet à Lyon Croix-Rousse ; en 1900, le funiculaire de Fourvière.

Le tramway à Lyon

Fondée en 1879, la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) est le véritable artisan des transports urbains modernes. Les travaux de construction des dix premières lignes de tramway sont lancés dès juillet, et la ligne Bellecour-Vaise est mise en service le 11 octobre – sérieusement

conurrencés, les bateaux-mouche de la Saône seront supprimés en 1913. Opérationnel dès août 1881, l'ensemble du réseau (43 km) constitue l'ossature actuelle des transports en commun de Lyon. La ligne n°7 (Perrache-Cusset) est la plus forte, voire même la plus fréquentée au niveau national. La plupart des véhicules sont alors des omnibus fabriqués aux chantiers de la Buire (une immense usine lyonnaise), tirés par deux ou trois chevaux ; l'acquisition de cars Ripert en 1882 (des omnibus non tributaires du rail, légers et tirés par un seul cheval) permettra l'ouverture de nouvelles lignes OTL. Mais l'évolution majeure du réseau tient surtout à son électrification : mis en circulation pour la première fois au monde en 1881 à Berlin, le tramway électrique apparaît à Lyon en 1893 sur la ligne reliant Saint-Just à Sainte-Foy gérée par la Compagnie d'Électricité de Sainte-Foy ; dès l'année suivante, l'OTL substituera aux omnibus à chevaux de sa ligne n°10 (Charité-Oullins), des tramways « belles-mères » - un sobriquet spécifiquement lyonnais -, qui fonctionneront jusqu'en 1936. Alimenté par les usines à vapeur situées à Lyon (rue d'Alsace) et à Oullins, le réseau peut être entièrement électrifié avec la mise en service de l'usine hydroélectrique de Cusset en 1899. La traction hippomobile disparaît alors de Lyon. Les fils tendus au-dessus des rues déplaisent aux esthètes qui dénoncent la laideur des toiles noires tissées sur la ville, et inquiètent aussi des « scientifiques », qui prévoient l'électrocution des passants en cas de rupture – d'où, rue de la République, la pose d'une prise de courant par caniveau souterrain. La ligne Fourvière-Loyasse ouverte en 1900 nécessitera pour sa part la construction d'un long viaduc métallique.

Le devenir de la ville, selon les culturalistes et selon les modernes

Le siècle de la ville industrielle s'achève par l'ouverture d'un débat sur les principes d'organisation de l'espace urbain. Deux positions s'affrontent : tandis que les culturalistes défendent le respect des traditions architecturales et urbanistiques dans les nouvelles réalisations, les modernes souhaitent se défaire des règles académiques, prônant une architecture à la fois conforme aux tendances esthétiques contemporaines et indépendante du site (de son aspect, de son histoire...) où elle est implantée. Le mouvement moderne s'institutionnalisera avec le Bauhaus, école d'art et d'architecture créée en 1919 à Weimar par Walter Gropius, et les Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM). En droite ligne des préoccupations des urbanistes de la ville capitaliste et des urbanistes de la cité ouvrière idéale, l'obsession des modernes est d'édifier des systèmes de circulation et de communication rapides et efficaces, fondés sur une séparation des différents flux drainant la ville (hommes, marchandises, énergies, rejets...). L'étagement de la ville est une solution déjà avancée à la fin du XIX^e siècle par des futurologues qui imaginent un développement urbain sur plusieurs niveaux, avec par exemple : un niveau 0 ouvert sous le ciel, réservé à la circulation de tramways, de voitures et de camions ; un niveau -1, parcouru par le métropolitain ; un niveau -2, pour la circulation des wagons de marchandises ; un niveau +1, constitué par une large passerelle surplombant le niveau 0, circulé par des piétons et des petits trains de wagonnets à deux places pour le transport des personnes ; des passerelles piétonnes, jetées au-dessus du vide entre des gratte-ciels et séquençant plusieurs niveaux supérieurs (+2, +3, +4, etc.). Ces visions modernes d'une ville en hauteur et compartimentée par fonctions (habitat, travail, circulation...) annoncent le fonctionnalisme du XX^e siècle.

XX^e siècle, première moitié : Interruption du développement des villes et conception du modèle fonctionnaliste. La ville ancienne est rejetée ; la ville moderne imaginée est celle de l'automobile.

La ville idéale de Le Corbusier

Les deux guerres mondiales et la crise économique de 1929 interrompent le développement des villes européennes. Cependant, les réflexions lancées au siècle dernier sur l'urbanisme s'enrichissent. En 1922, la conception européenne du centre-ville est bouleversée par le plan pour une « ville contemporaine de 3 millions d'habitants » dessiné par l'architecte français Le Corbusier : au lieu et place du vieux Paris se dressent un cœur de 24 immeubles d'affaires de 60 étages (pouvant contenir chacun 10.000 à 50.000 employés) et une couronne de barres d'habitations. En 1930, il propose des « unités d'habitations » inspirées des « phalanstères » de Fourier. Sa « cité radieuse » correspond à l'unité d'agglomération idéale : elle consiste en un grand parc planté d'immeubles de béton sur pilotis, disposés selon un ordonnancement optimal où chaque unité, calibrée pour 1600 personnes, fait 50 m de haut et est espacée des autres par une distance de 150 m. Dans la ville ainsi rebâtie, les activités

sont regroupées par blocs homogènes ; c'est le principe fondamental de la doctrine fonctionnaliste que codifie la Charte d'Athènes (issue du CIAM d'Athènes).

Les principes fonctionnalistes de la Charte d'Athènes

Publiée pour la première fois en 1943, elle reprend la pensée urbanistique du XIX^e siècle et du début du XX^e, condamnant la ville ancienne et sa banlieue pavillonnaire jugées trop confuses pour assurer l'efficacité fonctionnelle attendue d'une ville moderne. La recherche de cette efficacité urbaine, doublée de pensée hygiéniste (exaltation du soleil, de l'air, de l'espace vert), donne ses nouvelles formes à la ville : le « zoning » délimite des zones affectées chacune à une fonction particulière (habitat dense, habitat à faible densité, affaires, usines... voire même, comme ce sera le cas à Brasilia, une « zone » d'églises) ; les tours et les barres d'immeubles sur pilotis, où sont concentrés les appartements et les bureaux, permettent d'accueillir un grand nombre d'habitants et d'employés tout en dégageant l'espace au sol ; des voies spécialisées, rapides, écoulent la circulation automobile, indépendamment des volumes bâtis et de la circulation piétonne. Le fonctionnement d'une ville moderne ne peut en effet s'accommoder de la rue telle que profilée par des siècles de constructions, avec ses dimensions de corridor, son mélange d'activités, etc. Sur ce point, le jugement de Le Corbusier est sans appel : « *La rue courbe est le chemin des ânes, la rue droite est le chemin des hommes* ». La voiture, dont l'expansion est amorcée à partir des années 1920, est désormais le moyen de transport par rapport auquel la voirie urbaine doit être étalonnée.

A Lyon, la primeur du trolleybus

A Lyon, la pensée urbanistique moderne est mise en oeuvre par le maire Édouard Herriot et l'architecte lyonnais Tony Garnier. L'image de la cité industrielle est retenue, associant grande industrie, béton armé et société socialiste. Tony Garnier conçoit en 1920 le quartier des États-Unis, selon la « ville idéale » qu'il avait imaginée en 1902 : une cité-ruban, étendue le long d'un vaste boulevard de 35 m de large, avec un terre-plein central accueillant une ligne ferroviaire électrifiée ; des unités d'habitations autonomes, alignées le long d'une allée-promenade et séparées les unes des autres par des espaces verts. Dans le même temps, le service des transports urbains évolue, avec les premiers abandons de lignes de tramway – au sortir de la guerre 14-18, le réseau et le matériel sont très endommagés. Sa disparition est véritablement engagée en 1938, avec la conversion progressive des lignes OTL en lignes d'autobus ou en lignes mixtes (tramway et autobus). L'autre concurrent du tramway, le trolleybus, fait aussi son apparition. En 1935-1936, les premiers trolleybus OTL sont mis en service sur les lignes de Sainte-Foy et de Francheville, les premières de France à être ainsi équipées – l'essai d'un trolleybus alimenté par deux perches avait déjà été mené en 1905 entre Trois-Renards et Charbonnières, mais le procédé, jugé dangereux, avait été rejeté. Ce nouveau moyen de transport présente l'avantage d'employer, après adaptation, les lignes électriques aériennes du tramway et dispense de l'entretien des rails, devenus inutiles. Pendant la guerre 39-45, trois autres lignes de tramway seront transformées en lignes de trolleybus : n°5 pour Tassin, n°19 pour Ecully, n°13 en centre-ville. De vieux tramways, malgré leur vétusté, seront néanmoins remis en service (réquisition des autobus), tandis que les traboules empruntées par les résistants serviront, plus que jamais, de raccourcis et de passages discrets à travers la ville.

XX^e siècle, deuxième moitié : Reconstruction d'après-guerre et forte expansion urbaine organisée par l'État. Le fonctionnalisme est appliqué à la lettre ; la ville est adaptée à l'automobile, au détriment du piéton, du vélo et du tramway.

Le zoning et l'urbanisme de dalle : la rue réservée aux automobiles

Les trente années qui suivent la deuxième guerre mondiale sont caractérisées par l'expansion du territoire urbain, corrélative à une forte croissance démographique et à la généralisation des déplacements en voiture particulière - l'essence, denrée rare pendant la guerre, ne manque plus désormais. Au tournant des années 1950-1960, les idées fortes sont donc de régler la crise du logement et d'équiper la ville, notamment en sorte de l'adapter à l'automobile. Une agglomération continue se construit, faite de la juxtaposition de quartiers nouveaux (grands ensembles et lotissements pavillonnaires) au-delà du centre ancien, lui-même objet de rénovations. Les règles du fonctionnalisme prônées par Le Corbusier et édictées dans la Charte d'Athènes guident l'urbanisme. Ils valent précisément pour la rue, qui est réservée, de fait, aux voitures. Dans les Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP), le flux des voitures peut être séparé du flux des piétons dans le plan horizontal, libre

encore de toute construction. Dans les centres-ville, en revanche, la densité du bâti oblige à une séparation des flux dans le plan vertical, que l'on réalise grâce à l'élévation de dalles de béton à la place de quartiers anciens : c'est sur ces vastes espaces plans, établis à quelques mètres du sol, que les nouveaux immeubles sont construits et que les piétons circulent, tandis que les voitures passent, ou stationnent, en-dessous. Les piétons n'ont pas à descendre au rez-de-chaussée (l'ex-niveau de la ville), et doivent, pour passer d'une dalle à l'autre, emprunter des passerelles suspendues au-dessus des voies pour automobiles.

Les villes du « tout-auto » avant les « villes de l'hélico »

La vitesse est désormais inhérente à la ville : des super-structures (avec trémies et auto-ponts), reliées aux nouvelles autoroutes, pénètrent la périphérie et le centre, isolant du reste de la ville certains quartiers. Les espaces anciens, quand ils ne sont pas rasés, sont aussi adaptés à la circulation et au stationnement des voitures : les places royales des XVII^e et XVIII^e siècles sont transformées en parkings ou en carrefours giratoires ; le long des fleuves et des rivières, les quais accueillent des voies rapides, des aires de stationnement, etc. Mais la ville de l'automobile n'est alors qu'une étape, croit-on, avant l'avènement de la véritable ville des temps futurs, celle de l'hélicoptère... De 1958 à 1968, l'utopie technologique venue d'Amérique donne à rêver des villes perchées sur pilotis géants ou suspendues à des câbles ; les toits, en terrasse, servent d'héliports. L'« Intrapolis » de Walter Jones, par exemple, est un ensemble d'immeubles gigantesques en forme d'entonnoir, reliés les uns aux autres par de longues passerelles fixées à leur sommet. Pour l'heure, cependant, les encombrements de la circulation restent une réalité dans les grandes villes malgré le redimensionnement de la voirie. Avec les voitures, les autobus densifient le trafic – les tramways disparaissant totalement à la fin des années 1950.

Les derniers tramways lyonnais

A Lyon, la suppression des tramways est clairement programmée dans le plan établi en 1947 pour la rénovation du réseau des transports publics, rendue indispensable par la guerre : le matériel est vétuste, les lignes sont délabrées, et certaines même totalement coupées depuis que les ponts sur le Rhône et la Saône ont été détruits par l'armée allemande en septembre 1944. Le métropolitain, évoqué depuis 1900, n'est toujours pas prévu, car les techniques de construction, encore peu mécanisées, sont coûteuses et le site de la ville, trop délicat à aménager (deux cours d'eau à traverser, un sous-sol humide). Aux tramways - qui ont beaucoup progressé à l'étranger, mais pas en France où ils ne sont plus guère construits depuis 20 ans -, on préfère les trolleybus et les autobus, dont la capacité, la puissance et le confort sont encore améliorés au début des années 1950. La ligne de tramway n°6 (Presqu'île – Croix-Rousse), exploitée depuis 1912 et convertie en trolleybus en 1949, nécessite la construction exclusive d'une série de trolleybus de petit gabarit, adaptés aux rues étroites et coudées des Pentes – un modèle « sur mesure » qui fonctionnera jusqu'au début des années 2000. Comme partout en France, la disparition des tramways s'achève : en 1956, les autobus Berliet remplacent les tramways de la ligne n°4 (Perrache – Tête D'Or), les derniers en service sur le réseau intra-urbain ; l'exploitation du « Train Bleu » (tramway de Lyon à Fontaines et Neuville) est arrêtée en 1957.

L'adaptation de Lyon à l'automobile et l'élévation de la dalle de La Part-Dieu

Comme partout en France, les Ponts et Chaussées misent sur l'automobile pour développer les transports en ville. Cet objectif du « tout-auto » est soutenu par le maire Louis Pradel, qui succède à Édouard Herriot en 1957. La voirie est équipée en conséquence : les ponts détruits pendant la guerre sont enfin rétablis, voire élargis ; un tunnel routier est-ouest est creusé sous la Croix-Rousse, rapprochant ainsi Vaise du centre-ville ; la largeur de la rive droite du Rhône est doublée pour accueillir une voie rapide nord-sud à travers la ville ; la « ficelle » de la rue Terme est fermée (1967), et son tunnel transformé pour la circulation automobile ; des auto-ponts et des trémies, des axes à sens unique et des parkings complètent le dispositif. En 1961, le projet d'un nouveau quartier à La Part-Dieu illustre bien les préoccupations des années 1960 : crise du logement, mais aussi carence en équipements scolaires, besoin urgent d'équipements administratifs et culturels... et adaptation de la ville à l'automobile. L'Atelier Municipal d'Urbanisme de la Ville de Lyon (ATURVIL) est créé à cette occasion et confié à l'urbaniste Charles Delfante. Il propose l'aménagement en rive gauche d'un centre urbain complémentaire de la Presqu'île, ainsi qu'un grand maillage d'autoroutes urbaines, avec une voie autoroutière inédite traversant la quasi totalité de l'agglomération d'est en ouest. Les premières constructions à la Part-Dieu (tranche ouest), élevées à 6 mètres du sol, relèvent complètement de

l'urbanisme fonctionnaliste (voir l'interview de Michel Soulier). Comme les activités humaines, les flux de circulation sont clairement séparés : les piétons circulent sur la dalle, rejoignent les immeubles adjacents par des passerelles ; les voitures passent ou stationnent sous la dalle.

A Lyon, comme au niveau national, les « années noires des transports en commun »

Nettement moins favorisés que l'automobile, les transports en commun poursuivent néanmoins leur développement : de nouvelles lignes de trolleybus sont ouvertes, chargeant davantage les rues lyonnaises de fils aériens, ainsi que des lignes d'autobus en direction de la banlieue, qui commence à se développer (avec Bron-Parilly pour première grande cité). Mais en dépit de la croissance de la population urbaine, de la mise en service de nouvelles lignes d'autobus, et des améliorations techniques apportées aux transports en commun, le nombre d'usagers diminue (6 à 7 millions de trajets perdus chaque année) : progressivement, l'automobile prend aux transports publics leurs voyageurs, et ceci, davantage en banlieue qu'en centre-ville. De larges couches de la population sont séduites par la voiture particulière, autrement plus pratique et agréable que les autobus et les trolleybus bondés, qui avancent trop lentement sur les trajets domicile-travail (rues encombrées, arrêts fréquents et longs...). En 1968, les trolleybus de la ligne n°7 (Perrache-Cusset) sont remplacés par des « bétaillères » : de gros autobus articulés de 180 places, particulièrement lents et inconfortables.

Le métro lyonnais

Mais c'est aussi l'époque où le projet du métropolitain prend forme. Louis Pradel en fait le choix en 1963, avec pour objectifs de relier Perrache à Cusset et de desservir le futur centre urbain de La Part-Dieu, projeté deux ans auparavant. Sa construction, confiée à la Société d'Études du Métro de l'Agglomération Lyonnaise (Sémaly) créée en 1968, débute en 1973-1974. Les travaux, qui se font à ciel ouvert (tranchées creusées à faible profondeur puis recouvertes de dalles de béton), engendrent d'importants remaniements des espaces traversés et de ceux qui accueillent une station : la place Carnot, la place de la République, la rue Puits-Gaillot, la place Tolozan, la place des Charpennes, sont complètement transformées ; une place attenante à l'Opéra est créée (actuelle place Louis Pradel). La première tranche du métro (ligne A, Perrache - Laurent Bonnevey et antenne Charpennes - Part-Dieu) est mise en service en 1978. Le réseau est rapidement agrandi : la double voie à crémaillère entre la place Croix-Paquet et celle de la Croix-Rousse - qui remplace depuis 1974 le funiculaire - est raccordée au métro à la station Hôtel de ville en 1978, et prolongée jusqu'à Cuire en 1984 (c'est la ligne C) ; l'ouverture de la portion Part-Dieu - Jean Macé en 1981 fait de la ligne B une véritable ligne de métro en rive gauche. En surface, les problèmes importants de trafic motivent en 1971 l'établissement d'un nouveau plan de circulation ; en l'occurrence, la prescription de couloirs et de contre-sens réservés aux bus tend à rattraper le retard accusé par les transports en commun dans la gestion des déplacements urbains. En 1976, le nouveau centre d'échanges de Perrache est un autre point fort de la réorganisation du réseau de surface : il met en contact 11 lignes de bus avec la gare SNCF, le futur métro, et de nombreuses dessertes de cars interurbains.

Les traboules menacées

Si elle plébiscite fortement la voiture particulière, tout en maintenant les transports publics, la conception des déplacements urbains qui domine durant les trente années d'après-guerre ne prend guère en compte les piétons, et oublie même le vélo comme moyen de locomotion et de menu-transport - ce qui ne sera pas le cas à Strasbourg, qui conservera une « culture du vélo » malgré les orientations imposées au niveau national par l'urbanisme moderne. Pour adapter la voirie à l'automobile, la chaussée prend sur les trottoirs l'espace qui, pense-t-on, permettra d'écouler rapidement et en grande quantité les voitures des citadins et des banlieusards. La « rue piétonne » n'existe pas dans le projet urbain. A la fin des années 1960, ruelles et traboules dans le Vieux Lyon et les Pentes passent d'ailleurs pour de véritables coupes-gorges, et l'on n'imagine pas ici des parcours agréables, propices à la promenade et à la découverte touristique. Pour l'heure, le projet est de raser ces quartiers anciens (la cathédrale mise à part) et de les reconstruire à la manière du nouveau La Part-Dieu, avec immeubles sur dalles et passerelles piétonnes.

Sources :

Arrivetz J., 1966. *Histoire des transports à Lyon*, Graphisme Edition Réalisation / Lyon, 147 p.

- Arrivetz J., 2001. *Lyon, du tram au tram*, La Régordane, Chanac, 112 p.
- Challas Y., 2001. *Villes contemporaines*, Cercle d'Art, Paris, 206 p.
- Denigot G.-H., 2004. Des rues grouillantes de vie, in *Les Cahiers de Science et Vie, Les Racines du Monde*, « Paris au Moyen-Age : construction et transformation d'une capitale », n°84, pp.70-77
- Descamps P., 2004. « Pont entre deux rives », in *Les Cahiers de Science et Vie, Les Racines du Monde*, « Paris au Moyen-Age : construction et transformation d'une capitale », n°84, pp.50-54
- Lacaze J.-P., 1995. *La ville et l'urbanisme*, Flammarion, Dominos, 127 p.
- Mondot J.-F., 2004. « Comment Paris est devenu Paris », in *Les Cahiers de Science et Vie, Les Racines du Monde*, « Paris au Moyen-Age : construction et transformation d'une capitale », n°84, pp.6-12
- Mondot J.-F., 2004. « Paris, une ville au bord de l'eau », in *Les Cahiers de Science et Vie, Les Racines du Monde*, « Paris au Moyen-Age : construction et transformation d'une capitale », n°84, pp.62-69
- Ragon M., 1995. *L'homme et les villes*, Albin Michel, 212 p.
- SERL (société d'équipement de la région de Lyon), 1988. *Lyon Part-Dieu*, 36 p.
- VEOLIA ENVIRONNEMENT, 2003. *1853-2003, 150 ans au service de l'environnement*, Éditions du Cercle d'Art, 208 p.