

Impasses et limites dans la ville, les projets d'autoroutes urbaines

Sébastien Gardon

Post doctorant au Laboratoire d'Économie et de Sociologie du Travail UMR CNRS 6123 (Aix-en-Provence)

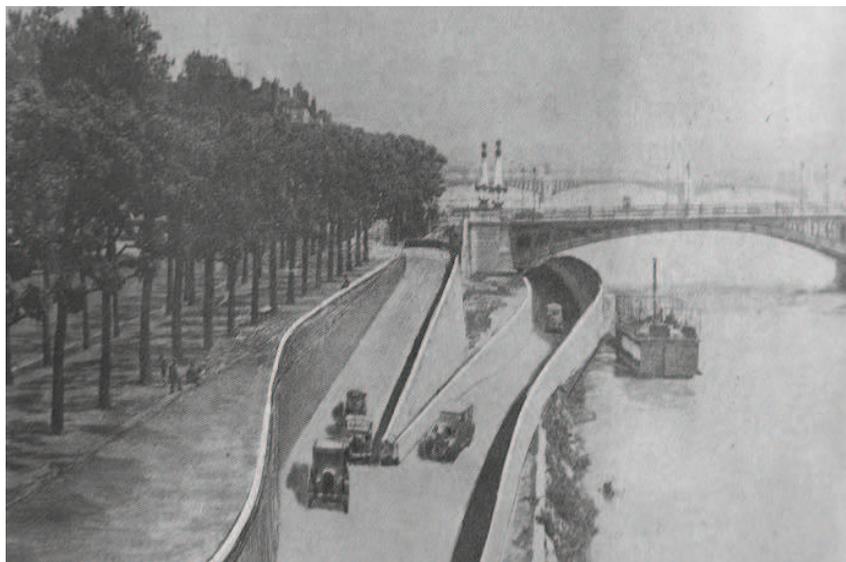
Depuis le début du vingtième siècle, le développement de la circulation automobile a bouleversé les villes, les mobilités de leurs habitants et les savoirs de leurs techniciens. Les solutions apportées oscillent entre réglementation, aménagement et gestion des flux de trafic¹. Pour faire face à l'intensification du trafic automobile, de nombreux projets routiers ont été étudiés et/ou réalisés dans les villes françaises notamment pendant la période allant des années 1930 aux années 1990. Mis en œuvre dans des contextes locaux très différents, plusieurs d'entre eux ont pris la forme d'autoroutes urbaines. Dans cet article consacré à l'histoire des projets d'autoroutes urbaines, nous proposons de concentrer notre analyse sur l'évolution et les transformations du contenu même de ces opérations conçues la plupart du temps dans des contextes différents de ceux qui voient les réalisations aboutir. Nous présenterons tout d'abord les projets autoroutiers lyonnais, qui serviront de fil conducteur à notre étude. Puis dans un second temps, nous esquisserons un rapide bilan de la construction des

boulevards périphériques et pénétrantes autoroutières dans certaines villes françaises.

1. Les projets autoroutiers lyonnais²

A Lyon, même si les principales opérations d'infrastructures autoroutières sont construites au cours de la période allant des années 1960 à 1990, il faut tout d'abord rappeler que les prémices de ces projets s'inscrivent dans un schéma d'aménagement routier conçu dès les années 1920, notamment autour des réflexions liées au Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de la ville, mises en œuvre dès 1912. Ainsi malgré encore le faible nombre de voitures circulant dans le département du Rhône dans les années 1920 et 1930, de nombreux aménagements sont projetés pour résoudre les questions de circulation pourtant déjà importantes à l'intérieur du centre de la ville et notamment pour relier les deux collines (Fourvière et Croix-Rousse) et les rives des deux fleuves (le Rhône et la Saône)

de la ville, par des ponts, des boulevards ou des autoroutes en corniche. Nous évoquerons ici essentiellement les projets autoroutiers en montrant principalement comment les infrastructures construites dans les années 1950, 1960 et 1970, voire celles encore projetées aujourd'hui, sont prisonnières et héritières du système de routes imaginé avant la seconde guerre mondiale. Ainsi dans ce cas de figure, on pourrait en quelque sorte parler, comme cela a déjà été évoqué pour d'autres politiques sectorielles, d'un phénomène de « Path dependence »³, les projets et les infrastructures existants influençant fortement et durablement les projets à venir⁴. Nous reviendrons donc dans un premier temps sur la construction de ce schéma autoroutier pendant l'entre deux guerres, puis dans un second temps, nous aborderons le système des autoroutes urbaines projeté pendant les Trente Glorieuses. Nous pourrions alors comprendre pourquoi en France, Lyon a pu apparaître dans de nombreux travaux comme une ville pionnière en terme d'implantation des autoroutes urbaines en France⁵.



Projet d'autoroute des bas-ports (axe Nord Sud) à Lyon (1937)
source : Technica, Mars 1937, n° 49, p. 56

¹ Sur ces éléments, voir Gardon S., *Gouverner la circulation urbaine, Des villes françaises face au problème automobile (années dix-années soixante)*, Thèse de science politique, sous la direction de Gilles Pollet, IEP de Lyon, 2009.

² Voir sur ce point Gardon S., « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État, La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, n° 2, septembre 2007, pp. 63-102.

³ Cf. Palier B., « Path dependence (Dépendance au chemin emprunté) », in Boussaguet L., Jacquot S. et Ravinet P. (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po, Paris, 2004, pp. 318-326

⁴ Cela est d'autant plus contraignant dans le cas du projet d'autoroute A 45 reliant le sud ouest de Lyon à la Ville de Saint-Etienne, la voie projetée arrivant dans un nœud de communications inadaptées au trafic qu'est censée recevoir cette nouvelle infrastructure.

⁵ Voir sur ce point Desportes M., *L'ère technique de la spatialité urbaine. Genèse et expérience des aménagements techniques et urbains, le cas des infrastructures routières 1900-1940*, Thèse d'urbanisme, Paris VIII, IFU, 1995, p. 282 ; Reverdy G., *Histoire des routes de France*, PUF, Paris, 1995, pp. 101-103 ; Thoenig J.-C., *L'administration des routes et le pouvoir départemental*, Ed. Cujas CNRS, 1980, Paris, p. 49 ; ou Dupuy F., Thoenig J.-C., *Sociologie de l'administration française*, Ed. A. Colin, Paris, 1983, p. 88.

⁶ La construction du boulevard se poursuit après la Seconde Guerre Mondiale puis il est progressivement transformé en autoroute urbaine avec passages à niveaux séparés dans les années 1960 et 1970.

Le schéma d'autoroutes conçu dans l'entre deux guerres

Dès le début des années vingt, les intérêts des édiles lyonnais se focalisent sur les enjeux de circulation à l'intérieur de la ville et au niveau des liens avec la proche banlieue est en voie d'urbanisation. Ainsi le conseil général du Rhône, par l'intermédiaire de son ingénieur en chef du service vicinal du département, Claude Delaigue, programme la réalisation d'un boulevard de ceinture dans la proche banlieue lyonnaise. Ce chantier témoigne assez précocement d'une certaine forme de coopération intercommunale, étant donné qu'il portait sur des terrains situés à 95% en dehors de la ville de Lyon, et traversant successivement du sud au nord les

communes de Saint Fons, Vénissieux, Lyon, Bron et Villeurbanne. Même si au départ elle n'en portait pas le nom, cette voie peut être considérée comme le premier boulevard périphérique français. Construit à partir de 1928 par le conseil général du Rhône sans expertise ni aide financière de l'État, sur les anciennes fortifications de la deuxième couronne de l'agglomération lyonnaise, ce boulevard avait un gabarit exceptionnel pour l'époque (plate forme de 46 à 50 m). Formant un demi-cercle, il vient « s'écraser » au nord contre le parc de la Tête d'or et le Rhône et au sud contre le Port Édouard Herriot, alors en construction⁶. Dans les premiers projets, le bouclage du périphérique était prévu avec la liaison par le tunnel de la Croix-Rousse pour Vaise et le nord-ouest lyonnais et avec l'axe Nord-Sud pour le sud de l'agglomération.

Dans la continuité de cette première réalisation, plusieurs autres projets d'infrastructures d'envergure émergent pour faciliter la circulation urbaine⁷. Ainsi la ville de Lyon, par l'intermédiaire de son ingénieur en chef Camille Chalumeau projette la réalisation de deux tunnels, un sous la colline de la Croix-Rousse et un sous la colline de Fourvière⁸. Pour des raisons techniques et financières, seul le premier projet est retenu dans un premier temps car le percement de la colline de la Croix-Rousse est techniquement moins compliqué et moins long. Les techniques de construction des tunnels routiers restant encore très sommaires, Chalumeau prend de lui-même l'initiative de visiter plusieurs chantiers de tunnels à l'étranger et de recueillir une documentation importante pour réaliser ce projet⁹. Il s'agit alors de réaliser une jonction entre le quartier de Vaise et le débouché nord ouest de l'agglomération lyonnaise



Art tunnel de la Croix-Rousse décembre 1953

avec la Presqu'île et la Rive Gauche du Rhône. La construction de deux ponts, un sur la Saône et un sur le Rhône sont également nécessaire pour compléter le dispositif de liaison entre les quartiers de Vaise et des Brotteaux. C'est donc une mini autoroute urbaine (1750 mètres pour le tunnel et un peu plus de 2000 mètres au total avec les deux ponts) qui permet de faire passer le Trafic est-ouest, particulièrement important à Lyon.

Après cette effervescence locale, un premier moment de rupture apparaît. L'État par l'intermédiaire du ministère des Travaux Publics prend le relais et adopte en 1935 le plan d'aménagement routier de la région lyonnaise, réalisé par l'ingénieur des ponts et chaussées Lucien Chadenson¹⁰. Ce programme est alors officiellement présenté par le ministre des Travaux publics à l'Hôtel-de-Ville de Lyon lors d'une conférence le 8 décembre 1935. A partir de cette période, l'intérêt des ingénieurs des ponts et chaussées pour l'expérience lyonnaise devient croissant. Ils saisissent cette opportunité pour inscrire leur marque dans ce schéma d'aménagement routier. C'est à eux que revient l'aménagement de l'Axe Nord-Sud (autoroute des bas-ports le long des quais du Rhône, entre le Tunnel de la Croix-Rousse et la future autoroute A 7), qui permet de relier le tunnel au boulevard de ceinture au nord et au sud. On s'achemine ainsi vers une certaine complémentarité au niveau de la gestion des projets, affichée comme telle. Le département du Rhône et le service vicinal s'occupent du boulevard de ceinture, la Ville de Lyon et les services techniques prennent en charge le tunnel de la Croix-Rousse et

l'État par l'intermédiaire des Ponts et Chaussées intervient sur l'autoroute des bas-ports¹¹. C'est donc timidement que les ingénieurs des ponts et chaussées lyonnais s'engagent dans la construction des autoroutes. Le débat national sur l'opportunité de la construction d'autoroutes se développe et n'est pas encore tranché, notamment pour des raisons de coût financier des projets¹². Ces questions sont notamment perceptibles au sein des discussions relayées par la revue des Annales des ponts et chaussées ou au niveau de la participation périphérique des ingénieurs des ponts et chaussées français lors des congrès internationaux des auto-routes dans les années 1930¹³.

⁷ Voir sur ce point Chalumeau C., « Les Grands Travaux de la Région Lyonnaise », *Technica*, n° 49, Mars 1937, p. 22 et 23.

⁸ Sur ces différents projets voir dans la revue *Technica*, les articles de Chambon : « La colline de Fourvière », n° 18, août 1934, pp. 16-18 et Thion « Un projet de tunnel routier de Perrache à Vaise par le Point-du-Jour et La Demi-Lune », n° 20, Octobre 1934, pp. 21-23.

⁹ Cf. Lettre de Chalumeau à Herriot du 3 mai 1949, lui indiquant tous les efforts consentis (voyage d'études et de recueil de documents techniques sur ses propres fonds) pour réaliser les grands aménagements routiers de Lyon (et notamment le Tunnel de la Croix-Rousse, qui servira de modèle à d'autres villes et ingénieurs européens), et revendiquant la paternité des études et des réflexions à l'origine de ces projets, cf. Archives Municipales de Lyon 968 WP 074.

¹⁰ Une commission permanente d'étude du plan d'aménagement routier de la région lyonnaise est mise en place dès 1935 au sein du Conseil Général du Rhône.

¹¹ Thiollière, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône dans les années à partir de 1935, revient sur cette situation dans un article : « L'Aménagement routier de la Région Lyonnaise, comme œuvre commune de l'État et des collectivités locales », *Technica*, n° 49, Mars 1937, pp. 51-52.

¹² Voir sur ce point Orselli J., *Les usages de la route, circulation et sécurité (1866-2000)*, Thèse d'histoire, Paris I, 2009.

¹³ Cf. Thiollière, art. cit., pp. 51-52.

Les autoroutes urbaines projetées pendant les Trente Glorieuses et leur héritage

La Seconde Guerre Mondiale bouleverse ce tableau et interrompt à la fois les études et les travaux tout juste commencés. Ce sont les ingénieurs des ponts et chaussées qui reprennent en main l'ensemble des projets en faisant tout d'abord un bilan des travaux en 1946¹⁴. Ensuite une nouvelle dynamique et de nouveaux ingénieurs s'approprient les

¹⁴ Voir Conseil Général du Rhône, *Les grands travaux dans la région lyonnaise, Essai de mise au point d'après guerre, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1946.*

¹⁵ Cf. Rérolle J., « Aménagement routier de la région lyonnaise, État actuel des réalisations », *La Route*, 1949, pp. 3-19.

¹⁶ Lors de la présentation des projets routiers par les ingénieurs des ponts et chaussées lyonnais aux journées techniques de la route de 1961, ils reviennent cette antériorité, cf. *Journées Techniques de la route, Lyon-Saint-Etienne, 12, 12, 14 Octobre 1961, Pont et Chaussées du Rhône et Association Technique de la Route, L'aménagement routier dans l'agglomération Lyonnaise, septembre 1961 AML 1C 700 380.*

¹⁷ La décision de financement du tunnel date de 1962, celle du centre d'échanges n'est que la conséquence d'un processus déjà à l'œuvre. Le tunnel est inauguré en 1971 et le centre d'échanges en 1976.

¹⁸ Voir sur ce point Bardet F. et Gardon S., « Des autoroutes dans la ville. Les ingénieurs des ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in Le Bianic Thomas, Vion Antoine (dir.), *Action publique et légitimités professionnelles*, Ed. LGD, Paris, 2008, pp. 197-208.

¹⁹ Voir Perrin Emmanuel, *L'automobile en milieu urbain : genèse et dynamique d'un territoire, Une mise en perspective de l'agglomération lyonnaise avec celle de Lille et de Stuttgart, thèse de géographie, Lyon 2, 2004.*

²⁰ Voir notamment Catherine V., *La contestation des grands projets publics, analyse microsociologique de la mobilisation des citoyens*, L'harmattan, Paris, 2000.

anciens projets tout en les prolongeant¹⁵. Mais elle reste largement héritière des projets conçus dans les années 1920 et 1930 et matérialisée par le plan d'aménagement routier de la région lyonnaise de 1935¹⁶. Puis c'est surtout à partir des années 1960, que les projets et les programmes d'équipement routier de la région lyonnaise tiennent le devant de la scène. De nombreux retards ont été pris et les changements mis en œuvre par la nouvelle municipalité Pradel à partir de 1957 sont déterminants. Il s'est en effet écoulé presque trente ans entre les premières réalisations et les années soixante qui voient le trafic automobile très largement augmenté en France et tout particulièrement en ville. Encore une fois lors des réflexions sur les aménagements routiers et la régulation du trafic, se pose comme enjeu à Lyon, la question récurrente de la desserte de la banlieue à partir du centre, en lien avec celle du transit et des possibilités d'arrêt à Lyon, sur lesquelles se focalisent des intérêts économiques et touristiques. Le tunnel de Fourvière, et le centre d'échange de Perrache, équipements majeurs de la période pradelienne, sont censés répondre à ces problèmes et constitueront les projets phares de cette décennie¹⁷.

La dynamique dans laquelle s'inscrivent ces deux premiers grands projets aboutit au cours des années 1960 à la formulation par les ingénieurs des ponts et chaussées de nombreux autres projets d'autoroutes urbaines. Avec des noms de codes numérotés de LY 1 jusqu'à LY 13, des tronçons d'autoroutes complétant l'historique boulevard de ceinture devaient ainsi quadriller la ville, reliant chaque grand équipement (gares, zone

d'activité, de logements et aéroport, villes nouvelles, centres commerciaux, etc.) à tous les autres en quelques minutes de voiture. Mais si certaines de ces voies express sont construites, la moitié d'entre elles sont abandonnées à l'état de projet. Des problèmes de libération de terrain, le contexte socio-environnemental, la mobilisation de comités de défense de quartiers et bien sûr le coût des projets conduisent en effet à repousser, annuler ou transformer certaines de ces réalisations¹⁸.

Toutefois, l'histoire du périphérique et des autoroutes urbaines à Lyon commencée voilà bientôt quatre vingt ans ne semble pas encore complètement achevée. L'ouverture du Tronçon Nord (TEO) en 1997, prolonge les projets de réalisation de la portion ouest du périphérique. Néanmoins les enjeux de bouclage de cette ceinture par l'ouest et de son lien avec les autres autoroutes de l'agglomération (A 44, A 45 et A 89) restent problématiques¹⁹. La cohabitation entre un schéma autoroutier conçu dans l'entre deux guerres et les préoccupations circulatoires et sociétales actuelles apparaît d'autant plus violente. Ainsi à Lyon, la réalisation d'infrastructures à l'est de l'agglomération (LY 1, A 46, A 432, A 42, A 43) paraît avoir été facilitée par rapport à l'ouest, où les données sociales, politiques, économiques et topographiques sont différentes, et où plusieurs échecs ont été rencontrés par les instigateurs des projets du contournement ouest de Lyon ou de l'A 45, même si la construction de l'A 89 se poursuit aujourd'hui malgré le blocage au niveau du choix du tracé pour l'arrivée dans l'agglomération²⁰.

Bilan des LY à Lyon		
Projets d'autoroutes urbaines	Projets (passés ou en cours)	Réalisations actuelles
LY 1	Couverture d'une partie (Villeurbanne)	Boulevard Laurent Bonnevey
LY 2	Boulevard de l'Europe	Boulevard de Stalingrad Tram T 4
LY 3	Tronçon Ouest du périphérique	TEO
LY 4		Tram T 4 (Boulevard des États-Unis) Boulevard Urbain Sud
LY 5		Entrée A 42
LY 6	Desserte TC en site propre	Tram T 3
LY 7		
LY 8		Rue Marietton et Boulevard du Valvert
LY 9		Avenue Tony Garnier
LY 10		
LY 11	Rocade des villages	A 46 / RN 346
LY 12		Avenue du Progrès
LY 13	Boulevard Urbain Est	Boulevard Urbain Sud

Une question cruciale ressurgit alors quand on évoque les enjeux de construction des infrastructures routières en ville et consiste à savoir quelles sont les villes qui bénéficient d'un boulevard périphérique complet. Lyon n'en fait pas partie, pour des raisons à la fois techniques, topographiques et politiques. Elle a néanmoins hérité d'une autoroute qui traverse son centre ville, souvent dénoncée comme le symbole des conceptions de l'aménagement urbain pendant les Trente glorieuses. Ainsi contrairement à d'autres villes, comme Paris ou à certaines métropoles portuaires, les enjeux de liaison routière se sont focalisés à Lyon sur

la traversée de son centre. C'est donc plus largement la question du passage entre les voies provenant de Paris et de l'Europe du Nord et celles du Sud et entre les Alpes et le Massif Central qui a été déterminante dans la construction des autoroutes à Lyon. C'est pour ces raisons qu'elles ont été structurées au vingtième siècle autour d'un axe le long du Rhône, d'un boulevard de ceinture et de deux tunnels, permettant respectivement les liaisons nord-sud et est-ouest à l'intérieur de la ville. En lien avec ce questionnement, nous allons revenir à présent sur la dynamique de réalisation des projets routiers dans d'autres villes françaises.

2. Les villes et leurs projets routiers : une mise en perspective historique

Sans chercher à être exhaustif dans ce panorama des villes françaises, nous pouvons recenser plusieurs cas de figure débouchant sur la réalisation ou non de projets d'autoroutes urbaines ambitieux, en fonction notamment des enjeux locaux et des configurations d'acteurs bien distinctes. Nous proposons donc de revenir brièvement sur le développement sur le long terme de certains projets routiers en ville. Deux principales catégories de villes se distinguent : celles pour qui la réalisation de rocades est apparue plus problématique ; puis celles qui ont vu aboutir des projets ambitieux de boulevards de périphériques.

Des capacités d'anticipation des problèmes automobiles en ville aux difficultés de réalisation des projets autoroutiers

Dans un premier temps, nous allons présenter le cas des villes où certains projets routiers se sont étalés dans le temps et dont la réalisation a finalement pu évoluer en fonction de la place



LPA 1979



dévolue à l'automobile en ville. Marseille, Lyon et Nice se retrouvent confrontées à ce type de problématique. On y retrouve des projets d'autoroutes de dégagement forts anciens (l'autoroute du Nord à Marseille et l'axe Nord-Sud à Lyon) à partir desquels sera construit l'A 7, l'autoroute du Soleil reliant deux de ces villes²¹. La problématique de la construction d'un périphérique autoroutier est ainsi

directement connectée à la réalisation de voies pénétrantes à l'intérieur du centre ville. Ainsi si pendant l'entre-deux-guerres, la France n'a pas encore construit d'autoroutes de liaisons entre villes comme l'Italie ou l'Allemagne, il faut noter que les projets d'autoroutes de sortie des villes sont déjà bien engagés avant la Seconde Guerre Mondiale²².

Mais si Marseille et Lyon connaissent des projets autoroutiers anciens, ils restent en grande partie encore inachevés. La ville de Marseille compte trois autoroutes pénétrantes construites entre la fin des années 1950 et le milieu des années 1970 : au Nord Ouest, l'A 7, prolongée par l'A 51, en direction de Aix-en-Provence et de Lyon, et l'A 55 en direction du littoral ; au Sud, l'A 50, en direction de Toulon. Conçu dès les années 1930²³, ce schéma d'autoroutes devait être complété par une rocade permettant de relier ces différentes voies pénétrantes²⁴, mais dont la réalisation a plusieurs fois été repoussée. Depuis les années 1990, le projet est toutefois relancé avec la déclaration d'utilité publique rendue en 1992. Ainsi une rocade de 9 km (appelée L 2) reliant l'A 7 à l'A 50 par l'est²⁵ sous

forme de demi-périphérique est en cours de réalisation (achèvement prévu pour 2015). Ce projet ne sera pas véritablement réalisé sous une forme exclusivement autoroutière mais plutôt à partir de boulevards urbains et sera couvert à 70 %. On retrouve ici l'exemple sur le long terme d'un projet au départ exclusivement centré sur l'automobile et qui aujourd'hui symbolise les changements de la place de la voiture en ville avec le déclassement de certains tronçons autoroutiers comme les grandes pénétrantes construites dans les années 1950 et 1960 (projets de requalification/couverture de l'arrivée de l'autoroute A 7 dans Marseille à partir de la place Jules Guesde²⁶).

Le cas lyonnais, que nous avons déjà présenté, est proche de l'exemple marseillais. Les projets routiers sont anciens. Un boulevard de ceinture, sous forme de demi-cercle, à l'est de la ville, est construit dès la fin des années 1920. Il est complété par deux tunnels autoroutiers (sous la colline de la Croix-Rousse, construit entre 1939 et 1952 et sous celle de Fourvière, réalisé entre 1965 et 1971) et la réalisation d'un axe autoroutier nord-sud dans les années 1950²⁷. Toutefois le bouclage du périphérique a plusieurs fois été repoussé. Si le tronçon nord a finalement été ouvert en 1997 (avec une partie à péage), le tracé à l'ouest est toujours dans les cartons²⁸. Comme à Marseille, les enjeux urbains et environnementaux contemporains ne permettent plus la réalisation d'infrastructures exclusivement réservées aux automobiles. Ainsi si un second tunnel sous la Croix-Rousse doit rentrer en chantier en 2010 (ouverture prévue en 2014), il sera destiné aux modes doux (bus, vélos, rollers, vélos) et permettra d'améliorer la sécurité de

²¹ Voir le n° 384 de la Revue Générale des Routes et des Aéroports de janvier 1964.

²² Voir Reine P., *Le trafic routier et la question des autoroutes*, Thèse de droit, Université de Paris, 1943.

²³ Voir Reine P., *Trafic automobile et réseau routier : les autoroutes en Italie, en Allemagne et en France*, A Pédone, Paris, 1944, pp. 364-372.

²⁴ Inscrite dans le Plan d'Urbanisme de la Ville de Marseille de 1933.

²⁵ L'A 55 (transformée en boulevard urbain dans la traversée de Marseille) et l'A 50 sont reliées au sud par le tunnel du Prado Carénage qui passe sous le Vieux Port.

²⁶ A partir de 2010 débutent les travaux de réaménagement de l'arrivée de l'A 7 à Marseille qui s'arrêtera désormais à hauteur de l'Avenue du Général Leclerc et qui comprennent la requalification des abords de la porte d'Aix.

²⁷ Voie aujourd'hui transformée en boulevard urbain sur les quais (sur la Rive Droite du Rhône) avec aménagement de plusieurs trémies.

²⁸ Une rocade autoroutière à l'est de l'agglomération (A 43 et RN 346) a également été ouverte à la circulation en 1993.



Autoroutes urbaines Est et Sud

l'ancien tunnel avec l'aménagement de voies d'accès²⁹. Par ailleurs, l'arrivée de l'autoroute A 43 au sud-est de la ville va être réaménagée, avec la destruction de l'autopont, construit dans les années 1970, pour faire place à un boulevard urbain. Enfin le réaménagement de la rue Garibaldi, axe nord-sud à fort trafic sur la rive du Rhône aménagé dans les années 1970 (de 3 à 6 voies, avec plusieurs trémies) est également programmé. Le projet consiste à remettre la circulation des automobiles au niveau du sol, développer des espaces verts et favoriser la circulation pour modes doux³⁰.

Enfin à Nice, on retrouve également cette problématique des pénétrantes autoroutières au cœur du centre de la ville³¹. Les années 1960 et 1970 ont marqué une phase active de conception des projets autoroutiers conduisant à un quadrillage

de la ville par des autoroutes urbaines à l'ouest et au nord (AUN, qui deviendra l'A 8), puis au sud (AUS) et à l'est (AUE)³². Toutefois, ces projets n'ont pas abouti pas à la réalisation d'un véritable contournement reliant ces trois voies, du fait des enjeux d'insertion urbaine et de la situation topographique complexe. Ainsi si les deux premières voies sont construites, l'Autoroute Urbaine Est n'est finalement que dans une version sommaire. En effet une liaison urbaine par un tunnel a toutefois été aménagée à partir de la Vallée du Paillon mais l'espace libéré par cette trouée urbaine a finalement surtout été utilisé pour l'aménagement et la construction d'équipements et d'espaces publics (promenades du Paillon, Palais Masséna, Bibliothèque municipale...) et récemment lors de l'arrivée de la première ligne de tramway en 2007. Une fois encore, on constate que les

projets routiers évoluent en fonction des besoins des villes et de la place dévolue à l'automobile dans les centres urbains.

Le temps de la réalisation des projets d'autoroutes urbaines

Nous pouvons aborder à présent le cas des villes qui bénéficient d'un boulevard de ceinture complet. Comme souvent au niveau des aménagements urbains réalisés pour l'automobile, la capitale fait figure de précurseur à l'échelle française. Cela a d'autant plus été renforcé par le fait que Paris a connu une période marquée par la réunion d'une configuration d'acteurs forte autour d'un État aménageur qui a pu prendre en main le projet avec

²⁹ Voir sur ce point « Le tube de l'année », dans le numéro spécial du Point : « Lyon, Grand Laboratoire des transports », du 19 novembre 2009, n° 1940, p. XXVIII.

³⁰ Soulignons également les projets, encore lointains de couverture du périphérique Laurent Bonneval, notamment au niveau de Villeurbanne.

³¹ Voir Gardon S., « Les autoroutes urbaines : une histoire inachevée », *Routes/Roads*, n° 344, 2009, pp. 90-93.

³² Pour une description précise des projets, on renvoie à Massabo L., « La circulation et le stationnement à Nice », *Techniques et science municipales de l'eau*, vol. 1, 1970 ; pp. 35-41 ; Martin G., « Autoroute Urbaine Sud et mini-tunnels sous la gare SNCF », Pélissier J.-P., « Couverture du Paillon et Autoroute Urbaine Est », Liautaud A., « Les grandes options de développement de Nice, Rôle et organisation des services techniques », *Revue de l'AIVF*, mai 1975, n° 216, pp. 119-123, 124-128 et 51-60 ; Liautaud A., « Nice face à son développement, Grandes infrastructures, tunnels », *Travaux*, n° 481, 1975, pp. 55 et suivantes ; Liautaud A., « Le tunnel de Cimiez à Nice », *Travaux*, n° 491, janvier 1976, pp. 40 et suivantes.



Projet de rocades autoroutières à Lyon au début des années 60

³³ Voir Flonneau M., « L'action du district de la région parisienne et les « dix glorieuses de l'urbanisme automobile », 1963-1973 », *Vingtième siècle, Revue d'histoire*, n° 79, 2003, pp. 93-104.

³⁴ Voir Flonneau M., « A paradoxal destiny: The « Boulevard Périphérique de Paris » 1943-2006 », *Communication au colloque T2M, Paris, 30 septembre 2006*.

³⁵ Voir Flonneau M., « Par-delà la « frontière du périphérique », *L'automobile, Paris, et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville* », in Fraboulet D. et Rivière D. (dir.), *La ville sans bornes, La ville et ses bornes*, Nolin, Paris, 2006, pp. 175-186.

³⁶ Regroupant depuis 2007 plusieurs voies : D 145, D 844, RN 249 et C 844.

³⁷ Bien avant ces projets autoroutiers modernes, un projet routier ambitieux et précurseur est construit dans la région lilloise. Dénommé le « Grand boulevard », inauguré en 1909 et présenté au congrès de l'AGHTM de Lille en 1912, il est réalisé par le Département du Nord et a pour objectif de relier Lille à Tourcoing et Roubaix. Il avait un gabarit exceptionnel pour l'époque (14 kilomètres de long, 50 m de large) et comprenait une ligne de tramway sur son axe central. Surtout, il propose une première forme de coopération intercommunale à partir de la réalisation d'un équipement routier. Voir sur ces points Demangeon A. et Werquin A.-C., « Lille-Roubaix-Tourcoing, Les ingénieurs, l'État et les villes : le boulevard du XX^e siècle », *Annales de la Recherche Urbaine*, juin-juillet 1988, n° 38, 86-94.

³⁸ Avec entre autres les bds Jules Janin, Augustin Thierry, Alfred de Mussey, Frédo Krumnow, Pierre Mendès-France, Martin Bernard et Daguerra.

une efficacité redoutable³³. Les 35 km de périphérique sont alors construits dans un délai très court malgré un environnement urbain très contraint³⁴. Envisagé dès les années 1940, sa construction commence en 1956 pour s'achever seulement en 1973³⁵. Comme dans le cas de Lyon, le déclassement de lignes de fortifications et l'utilisation des espaces libérés ont joué un rôle déterminant. A Bordeaux et Nantes, on retrouve également de vrais grands contournements modernes. L'aménagement du périphérique nantais (R 844³⁶) est construit sans discontinuité majeure. Les 43 km sont réalisés entre 1970-1994. Bordeaux connaît également la même situation avec la construction de l'A 630, qui compte 45 km, entre 1972 et 1993. Dans ces deux derniers cas on est en face d'infrastructures de grand contournement dont les problématiques sont moins connectés aux enjeux urbains que dans les cas parisiens, marseillais, lyonnais ou niçois.

Toutefois, dans la plupart des cas, la réalisation d'un périphérique complet ou d'un contournement autoroutier est fonction d'opportunités, à l'occasion notamment de la construction successive d'autoroutes de liaison nationale, reliées par des bretelles, qui viennent se connecter aux capitales régionales, comme à Lille (A 1, A 25, A 22, A 27 et A 23)³⁷ ou Toulouse (A 61, A 62 et A 620). Souvent d'ailleurs, ces opportunités et les liaisons qui en découlent permettent seulement de réaliser des boulevards périphériques sous forme de demi-cercles. C'est ce dont a bénéficié très précocement Saint-Étienne avec l'aménagement de grands axes régionaux (A 72, A 47, N 88), dont la construction s'étale

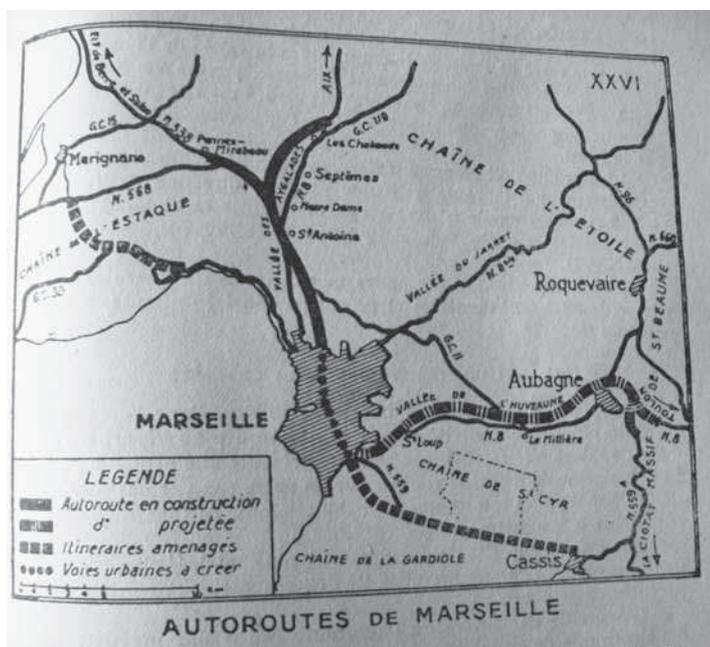
entre 1950 et 1970 (complété ensuite à l'ouest par la D 201) ou plus tardivement Clermont-Ferrand avec des liaisons nationales (A 71, A 75, A 89), réalisées entre les années 1970 et 1990. Ainsi de fait la plupart des villes qui n'ont pas de vrais périphériques, ont construit ou réaménagé des petits boulevards urbains de contournement avec une succession de portes comme dans le cadre notamment du nouveau plan de circulation de Saint-Étienne mis en place en 1998. On retrouve d'ailleurs ici plus une logique de signalisation directionnelle (petits aménagements de signalisation et de gestion des flux) qu'une logique de construction de nouvelles voiries³⁸. À Marseille cette logique s'est longtemps substituée à la réalisation d'une vraie voie de contournement, les boulevards urbains (Sakakini, Françoise Duparc, Maréchal Juin, Jean-Paul Sartre) faisant office de boulevard de ceinture. À Bordeaux à partir de la continuité des boulevards urbains (J-J Bosc, Albert I^{er}, Roosevelt, Georges V, Leclerc, Gautier, Président W. Wilson, Pierre I^{er}, Godard, et A. Daney) ou à Paris avec les boulevards des Maréchaux, on retrouve également, à proximité du centre ville, une succession de boulevards de ceinture à l'intérieur du boulevard périphérique.

Sans pouvoir dater très précisément la fin des autoroutes urbaines, on constate, sur le long terme, une évolution très importante des projets les plus ambitieux. Présentés dans les années 1960 et 1970 comme des autoroutes urbaines, les projets se transforment progressivement en rocades, puis en voies rapides ou voies express dans les années 1980 et 1990, pour devenir enfin aujourd'hui

des boulevards ou des voies urbaines. La construction des boulevards périphériques urbains, et notamment leur bouclage, révèle donc bien des mésaventures. Les terrains qui leur étaient réservés sont aujourd'hui principalement utilisés pour la transformation des centres villes (arrivée de lignes de tramways et de lignes de bus en site propre, construction d'équipements publics, d'espaces publics et de promenades...), ou suscitent des convoitises lors de la programmation d'un grand équipement (projet de grand stade dans la banlieue lyonnaise).

Le regard porté sur l'histoire des projets d'infrastructures éclaire les problèmes posés par la durée de leur réalisation, qui se retrouve en décalage avec l'évolution rapide des besoins exprimés par la population ou ses représentants élus.

Malgré les projets toujours en cours d'aménagement de rocade ou de bouclage de certains périphériques comme à Lyon ou Marseille, les réflexions contemporaines visent plutôt la requalification, la destruction ou la couverture d'une partie des projets hérités de la période des Trente Glorieuses. En effet, se pose aujourd'hui de manière récurrente la question du démantèlement du réseau autoroutier urbain existant (requalification de l'entrée de l'A 7 à Marseille, transformation de l'entrée de l'A 43 en boulevard urbain, requalification de l'A 7 sur les quais du Rhône, et destruction du centre d'échange de Perrache à Lyon, requalification de la voie Pierre Mathis à Nice) ou de la couverture d'une partie de ce réseau (boulevard Laurent Bonnevey à Lyon et L 2 à Marseille). ★



Autoroutes Marseille Reine