

# **Design urbain et tramway. Recherche méthodologique autour de cinq villes moyennes françaises et tchèques.**

## Résumé de la thèse de Richard Zelezny

### **1. Champ de la recherche et cadre conceptuel**

Cette thèse s'inscrit dans la lignée des travaux portant sur la place de la voiture en ville, sur son rapport avec d'autres modes de transport, sur les moyens de rééquilibrer le partage modal, et plus largement sur la conception et l'organisation de l'espace de circulation et de stationnement. Dans ce contexte, l'un des enjeux d'une approche durable dans les transports urbains consiste à augmenter la part modale des transports collectifs par rapport aux transports individuels. Parmi d'autres types de mesures (techniques, économiques, politiques) visant à soutenir le rôle des transports collectifs en ville, notre travail relève plus spécifiquement du champ de la coordination entre transport et urbanisme, une démarche aussi bien scientifique qu'opérationnelle en fort développement ces dernières années.

A la différence d'autres analyses, notre démarche repose en premier lieu sur une logique « spatiale ». Elle considère le cadre physique de la ville, la place qui est allouée aux différents modes de transport urbain, et elle focalise sur l'étude des conditions du cheminement piéton vers les stations de transport collectif (en particulier de tramway). Orientée vers une finalisation professionnelle, cette thèse tente d'illustrer une approche novatrice des concepts de design urbain, d'agencement des lieux et d'approche formelle de l'espace. Ainsi, elle analyse l'espace urbain dans sa partie publique et uniquement publique – espace viaire (rue, place, trottoir, ...) caractérisé par la présence de ses différents usagers (véhicules, piétons, cyclistes, ...). Cet espace est ensuite appréhendé du point de vue du « design urbain » ou « physique », au sens où la méthode prend en compte l'ensemble des éléments structurels, morphologiques de ce dernier, tandis que les aspects dynamiques, processuels (de nature sociale, économique, politique, ...) sont mis de côté ou relégués au second plan.

A travers cette démarche d'analyse de terrain, notre recherche apporte un éclairage neuf sur plusieurs notions et concepts urbanistiques. D'abord, le travail s'inscrit dans la lignée des recherches inscrites dans le champ de l'urbanisme orienté vers le transport en commun. En effet, nous nous consacrons aux éléments (ou qualités) urbanistiques relevant du champ de l'agencement spatial, dont l'intégration dans la conception urbaine à l'échelle du quartier autour de la station de transport en commun est susceptible d'avoir un impact positif sur le choix modal en faveur des modes de transport alternatifs à la voiture au sein de la population des zones concernées. Notre recherche apporte aussi un éclairage complémentaire aux recherches pratiques et théoriques menées sur la marche en ville et la « marchabilité » des espaces publics. Est ainsi privilégiée la lecture des itinéraires de rabattement pédestre vers les stations. La thèse décline alors un diagnostic spatial selon deux types d'approches – l'une qualitative, l'autre quantitative. La première permet d'appréhender un échantillon de terrains plus important, pour ensuite déboucher sur une synthèse comparative, mais moyennant une observation exclusivement qualitative et « globale » des terrains d'étude retenus. L'autre n'aborde que deux terrains pilotes au profit d'une observation quantitative (avec recours au SIG, la plupart des données étant recensées et créées dans le cadre de cette thèse) qui permet d'obtenir une appréciation plus formalisée et plus objective, débouchant sur des résultats cartographiés.

### **2. Cadre géographique et temporel de l'étude comparative**

La méthode proposée est mise à l'épreuve dans deux contextes culturels différents – celui de la République tchèque et celui de la France. En effet, le rôle des transports en commun – du tramway en particulier – dans les villes de ces deux pays connaît une évolution remarquablement contrastée au cours du temps, ce qui fait apparaître des formes différentes de coordination entre transports et urbanisme. L'apogée des tramways, caractérisant les villes tchèques et françaises jusque dans la première moitié du siècle dernier, se transforme par la suite en une dominance « obligée » des transports en commun dans les villes tchèques, promue par la stratégie de planification socialiste, alors que dans le même temps, une suppression générale des tramways a lieu dans les villes françaises, résultat d'une volonté d'adapter les villes à l'automobile. Ce n'est que dans les dernières décennies que les deux pays se retrouvent en quête d'un développement urbain soutenable, chacun dans son contexte. Une analyse introductive menée au début de la thèse pour chacun des deux pays et pour chacune de ces périodes permet d'appréhender les principales spécificités du point de vue du rôle des transports en commun dans les politiques urbaines ainsi que des rapports de ceux-ci à l'urbanisme et au paysage urbain.

Le travail de thèse requiert en outre la prise en compte d'une entrée historique dans les domaines de l'urbanisme et de ses relations avec les systèmes des transports urbains. Cette étape du travail nous

permet de dresser, sur une période longue, une présentation de conceptions urbaines ayant pour enjeu de favoriser la desserte de la ville en transports en commun et en modes doux, et de repérer ainsi un certain nombre de situations et d'éléments communs, génériques, sur le plan à la fois conceptuel et opérationnel. L'inspiration tirée de ces constats, ainsi que d'un état de l'art des travaux théoriques actuels, permettent de confirmer nos orientations méthodologiques dans la formulation des *critères de design urbain orienté vers le tramway*. Une attention particulière est accordée au thème de la dimension paysagère (composition urbaine, imageabilité, syntaxe spatiale, ...). De notre point de vue, dans la planification, la conception ou réalisation d'un projet urbain, seule une prise en compte de l'intégralité des critères présentés correspond à l'idée d'urbanisme orienté vers le transport en commun.

Les analyses détaillées des terrains sélectionnés permettent d'opérer un retour sur les villes tchèques et françaises (Liberec, Brno, Orléans, Grenoble, Montpellier) et leurs quartiers (à dominante de logement collectif) et de confronter aux réalités les enseignements et conceptualisations acquis précédemment.

### 3. Résultats et discussion

En premier lieu, les observations qualitatives menées à l'échelle de la ville montrent différents cas de figure en matière d'articulation entre forme urbaine, implantation des quartiers de logement collectif et réseau de tramway. En République tchèque, il s'avère que les ensembles de logement collectif datant de l'époque socialiste sont fréquemment situés en dehors des zones d'influence du tramway au moment de leur construction. Toutefois, il existe aussi d'autres ensembles de ce type construits autour du tramway et en lien avec ce dernier, et pour lesquels une étude attentive montre un agencement proche du *design urbain orienté vers le tramway*. Les quartiers tchèques de logement collectif plus récents, construits après la chute du rideau de fer et correctement desservis par le tramway, sont très rares. La thèse révèle que ces derniers présentent un agencement qui, globalement, n'est pas conforme au *design urbain orienté vers le tramway*. En France, la recherche illustre qu'à l'époque de la construction des ensembles de logement collectif (homologues des ensembles tchèques), le tramway n'existe pas. Il fait son retour progressif dans les villes depuis deux ou trois décennies, et à cette occasion, ses lignes viennent desservir les ensembles collectifs. Elles desservent également les quartiers de logement collectif récents qui, dans de nombreux cas, présentent un agencement conforme au *design urbain orienté vers le tramway*. Mais au regard de la totalité des logements collectifs existant dans chaque ville, cette desserte reste partielle. Par ailleurs, même dans certains des quartiers desservis directement par le nouveau tramway, les conditions de desserte peuvent être critiquables (tracés sinueux des lignes, vitesses commerciales peu compétitives).

Ensuite, les observations qualitatives menées à l'échelle des quartiers, anciens et récents dans les deux pays permettent de dégager certains points communs à tous les cas de figure étudiés (densité de population favorable à la desserte en tramway, mixité fonctionnelle limitée, absence d'itinéraires matérialisés selon les lignes de désir en direction des stations, problèmes de stationnement sauvage, paysage urbain stéréotypé, etc.). Mais elles permettent aussi d'identifier des spécificités propres à chaque type de quartiers. Au niveau des anciens ensembles tchèques, les fréquentes opérations de renouvellement urbain n'intègrent pas les exigences du *design urbain orienté vers le tramway* (notamment sous l'angle de l'accès aux stations), les infrastructures de tramway elles-mêmes étant visuellement peu attrayantes (design datant de l'ère socialiste, manque d'entretien, absence d'équipements). Dans les ensembles anciens français, l'absence de prise en compte du *design urbain orienté vers le tramway* dans les nouveaux aménagements est similaire. Par ailleurs, souvent, l'aménagement des corridors de passage du nouveau tramway, avec son infrastructure à forte attractivité visuelle, s'effectue au détriment d'un traitement qui pourrait aller au-delà de ces corridors, vers l'intérieur des quartiers. Les quartiers récents français comportent des nouveautés en termes d'agencement. Mais, là encore, le traitement de leurs espaces publics manque d'exigences liées à la constitution de lieux à l'échelle humaine et aux conditions de leur appropriation par les usagers.

Enfin, les analyses quantitatives, menées sur deux quartiers pilotes (à Liberec et à Orléans), confirment et précisent les exercices qualitatifs. La cartographie des quartiers selon les critères du *design urbain orienté vers le tramway* permet d'obtenir une interprétation plus systématique des résultats et d'illustrer ainsi certaines réalités de manière plus explicite. Mais si l'applicabilité de cette approche quantitative à des terrains différents (quartier, ville, pays) semble confirmée, cette conclusion n'est pas définitive, car elle devrait être étayée par l'application de la démarche à un nombre de terrains plus important pour disposer d'un échantillon (de données et de résultats) plus représentatif. La thèse s'achève sur une discussion sur la pertinence et l'adaptabilité de la méthode de recherche pour le monde professionnel : bureaux d'études et collectivités territoriales.

**Mots-clés** : aménagement – urbanisme – transport en commun – tramway – marche à pied