



Le périphérique, morceau ou limite de ville ?

Marie Couffy

► To cite this version:

Marie Couffy. Le périphérique, morceau ou limite de ville ?. Architecture, aménagement de l'espace. 2015. dumas-01228443

HAL Id: dumas-01228443

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01228443>

Submitted on 13 Nov 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

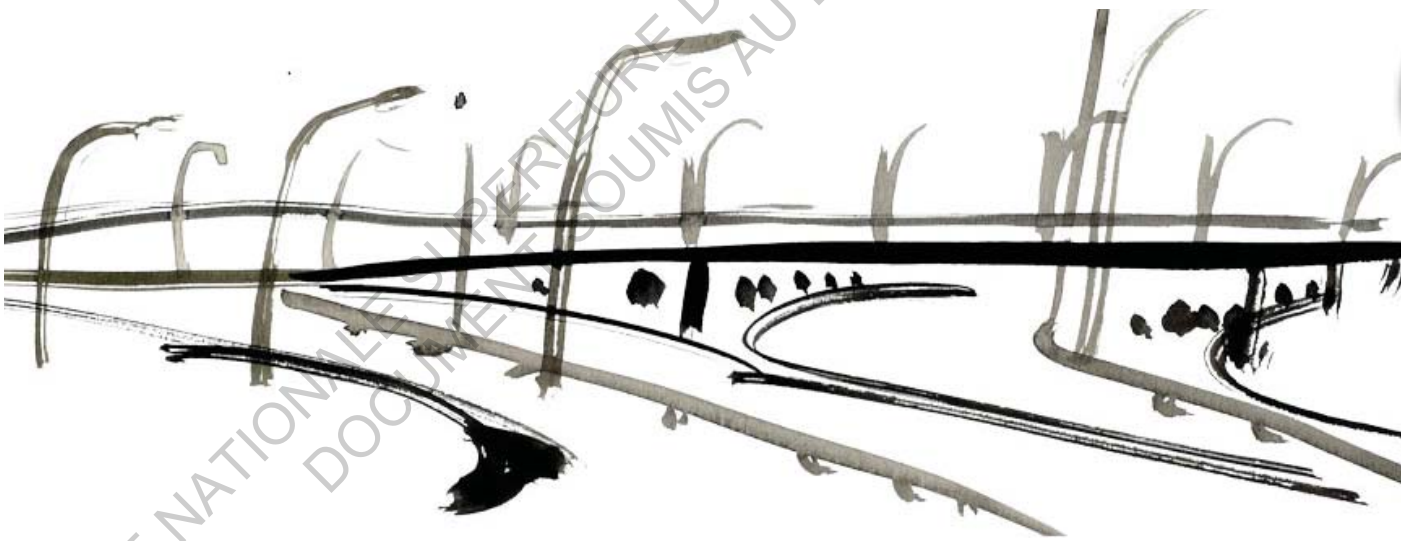
Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

	OUI	NON
Consultation sur place	☒	☐
Impression	☒	☐
Diffusion Intranet	☒	☐
Diffusion Internet	☒	☐
Exposition	☒	☐
Publication non commerciale	☒	☐

LE PÉRIPHÉRIQUE, MORCEAU OU LIMITE DE VILLE ?



S77-Images de ville
2014-2015
COUFFY Marie

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

REMERCIEMENTS

Je remercie l'accompagnement de toute l'équipe d'enseignement, Clara Sandrini, Pierre Weidknnnet, Noel Jouenne, Nadja Monnet, Mohammed Zendjebil, Carl Hurtin et Florian Faurisson.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5-8
--------------	-----

I VILLE ET INFRASTRUCTURE 9-15

1. La ville
 - a) Des visions doctrinaires
 - b) La ville, une limite ressentie
2. Infrastructures
 - a) Un ouvrage technique
 - b) Du rejet au projet
 - c) Au delà de la glissière

II TOULOUSE 16-22

1. Une ville à la modernité tardive
 - a) Découpage administratif complexe
 - b) Historique des schémas de voiries
2. Rangueil, un quartier coupé

III LIMITES PHYSIQUES/LIMITES PERÇUES 23-44

1. Les réseaux
 - a) La forme de l'infrastructure
 - b) Axes traversant
2. Les habitants

CONCLUSION	45
------------	----

BIBLIOGRAPHIE	46-47
---------------	-------

TABLE DES ILLUSTRATIONS	48-50
-------------------------	-------

INTRODUCTION

Ma première interrogation lors de mon séminaire a porté sur la ville. La rue, tant lieu d'échange que lieu de rejet, me semblait un bon point de départ pour en comprendre les différents enjeux. A partir de 10 images que j'ai sélectionnées, j'ai pensé affiner ma recherche sur la ville et en tirer des thématiques à explorer.

LIEU D'ÉCHANGE FIG.1

Les différents réseaux interagissent entre eux sans pourtant avoir tous la même importance. Chacun a son usage spécifique, mais tous permettent le cheminement et l'échange entre les différents individus. Cette diversité d'usage en fait sa richesse, et son importance. La rue, qui fait partie d'une catégorie de réseaux, est le lieu de la citoyenneté, le rattachement à une adresse, une ville et donc à une intégration dans la société. Les réseaux et places ont un statut public, et les flux qui s'y rencontrent peuvent aussi bien venir d'autres réseaux publics que de lieux privés: ils ont un rôle de seuil et deviennent de ce fait, des espaces parfois tampons (porche, pas de porte, chaise devant sa maison), on peut aussi les appeler intermédiaires. Ceux-ci se créent par la familiarisation des lieux proches. Les réseaux et places, du fait de leur statut public, favorisent l'échange avec les autres usagers. Des créations artistiques ou politiques, peuvent aussi permettre de façon éphémère des relations entre individus. Quand l'aménagement urbain se fait rare, inexistant ou mal adapté, les usagers s'approprient l'espace public avec des installations ou des fresques symboliques. Les formes urbaines influencent aussi la facilité d'appropriation de l'espace. Tous ces usages permettent l'échange et la cohésion des acteurs d'une société.

LIEU DE REJET FIG.2

Pourtant, les places et réseaux publics sont aussi lieu de rejet de la société sous diverses formes. Ceux qui n'ont plus de lieux privés se retrouvent à errer dans l'espace public, essayant de s'approprier un petit espace pour recréer un semblant chez soi. Ils sont rejetés par la société et par ses acteurs qui s'individualisent et s'enferment dans leurs quotidiens, ne partageant plus rien avec les autres individus, venant même jusqu'à éviter ce qui les dérange. Les réseaux, de ce fait, deviennent lieu de circulation, de passage, de trafic et non plus d'échange. Certains lieux publics et réseaux sont donc délaissés, et deviennent lieu d'incivilité, de dégradation et de peur. Pourtant ce n'est pas seulement le comportement des acteurs qui influe sur ce changement d'usage, mais aussi la forme urbaine qui favorise telle ou telle pratique. Le risque est que l'échelle intermédiaire, par exemple celle du quartier, disparaisse au seul profit de voies de circulations. La ville a été fondée dans le but de rassembler mais l'évolution des pratiques fait qu'elle en rejette les acteurs.

Un autre point de vue peut prévaloir: les grands flux circulatoires sont essentiellement rassemblés sur les autoroutes urbaines au sein des villes. Michel Agier en parle comme de «non lieux», mais ils sont essentiels au développement de la ville, à son activité économique, mais aussi sociale. Le périphérique fait partie de la ville, parfois marquant une limite ou parfois une couture. La rue n'est plus le cœur des échanges dans la ville, c'est l'autoroute urbaine qui prend sa place, et en ce sens, peut, elle aussi, tout comme la rue, être un lieu d'échange ou un lieu de rejet.

LIEU D'ÉCHANGE FIG.1



Cheminement



Diversité



Citoyenneté



Seuil/Intimité



Se cotoyer



Appropriation

LIEU DE REJET FIG.2



Rejeter



Eviter



Enfermer



Délaisser

Toutes ces réflexions m'ont amenée à m'intéresser à la place et au rôle des autoroutes urbaines. Trois thématiques me semblent importantes à aborder : l'infrastructure routière, la ville, et les usagers. C'est sur Toulouse que j'ai décidé de porter mon analyse.

Toulouse, n'est pas seulement la ville ou j'étudie, c'est aussi la ville de ma famille, de mes amis. Depuis quelques années déjà, je conduis, et ma vision de la ville en a été transformée. Le périphérique, que je prends chaque jour, est finalement au centre de mes déplacements, et ce n'est que lors de ce séminaire que j'ai commencé à réfléchir sur l'intégration de cette infrastructure dans la ville.

La première fois que je suis venue à Toulouse c'était en voiture, collée à ma vitre à l'arrière, je me rappelle avoir été impressionnée par la taille de la voie. Puis comme si je rentrais dans un oignon, la ville m'apparaissait sous forme de tranches successives, tout d'abord agricole puis industrielle et enfin urbaine. Une fois le panneau Toulouse passé, on arrive sur la rocade et là, c'est comme si l'on était dans un manège qui tourne autour de la ville sans jamais en faire partie; il en ressort une impression forte : d'un côté la ville rose, le capitole en son centre, et de l'autre une vaste étendue que j'appelais alors périphérie.



IMAGE A PRIORI, FIG.3

Ma vision au début de l'année n'avait guère changé, et c'est avec le plus grand intérêt que j'ai abordé cette question: Le périphérique est-il une limite ou un morceau de la ville ?

Je ne prétends avoir résolu la question, mais je suis sûre que mes lectures et interrogations ont fait évoluer ma pensée; je n'ai pas encore saisi toute la complexité de la fabrication d'une ville mais, aborder la question des autoroutes urbaines m'a permis de me faire ma propre opinion, et d'avoir un regard critique sur certains points de vue. L'étude du terrain, l'écoute des habitants m'a énormément appris sur mon quartier et moi-même. Je me suis ainsi aperçue que j'avais tort de penser que cette infrastructure était une coupure dans la ville, et que la vision négative que j'en avais, était surtout basée des à priori.

Mon exposé s'articulera en trois parties:

La première, cadrera mon sujet en s'appuyant sur différents auteurs pour définir ce qu'est la ville et ce qu'est une infrastructure.

Une seconde partie parlera de Toulouse, de son fonctionnement politique et de l'histoire de sa rocade.

La dernière partie, enfin, posera la question de la dualité entre limites physiques et limites vécues dans la ville. J'y retranscrirai les enquêtes de terrain que j'ai menées dans le quartier de Rangueil; celle-ci se sont appuyées sur l'étude de l'infrastructure autoroutière, sa forme et ses connexions avec la ville, et sur le point de vue des habitants au travers de leurs cartes mentales.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

I VILLE ET INFRASTRUCTURES

Pour cadrer mon sujet et en expliquer les différents termes, je m'appuierai sur différents auteurs afin de définir la ville et son infrastructure tout en essayant de tempérer certains propos radicaux.

1. Ville

a) Des visions doctrinaires

Le tout automobile a considérablement fait évoluer la ville: dans sa structure, son échelle et sa représentation. Les nouvelles infrastructures sont vues comme liant ou limitant la ville. C'est là que les doctrines prennent le pas sur la réalité urbaine, les unes conservatrices et les autres faisant un pas vers l'acceptation de l'évolution des habitudes. Certains considèrent la ville comme une entité centrée sur elle-même entourée d'une périphérie. Dans ce cas là la périphérie, axe routier collectif, devient une limite séparant centre et périphérie. Michel Agier va plus loin dans sa réflexion. Dans son livre «Esquisses D'une Anthropologie de La Ville: Lieux, Situations, Mouvements», il questionne la fabrication de la ville tout en défendant la possibilité et l'utilité pour tous d'une conception anthropologique de la ville. Il y définit l'idée d'un lieu anthropologique comme un espace de relations de mémoire et d'identification relativement stabilisées. Antithétiquement, les non lieux représentent l'anonymat et l'impersonnalité, liés à l'excès de la surmodernité. Les supermarchés, les autoroutes, les chaînes d'hôtels ou les aéroports internationaux constituent la planète entière en un monde de références communes. C'est à dire que la planète s'est organisée en une totalité à laquelle l'ensemble des individus peuvent se référer et ont conscience d'appartenir. Françoise Choay parle, quant à elle, de la fin de l'échelle intermédiaire au profit d'une échelle planétaire qui entraînerait la disparition de la ville. C'est alors que Marc Augé introduit la notion de "non ville", à travers laquelle il pose nombre de questions sur la réelle existence des non lieux et sur l'articulation des différents lieux d'une ville entre eux. Ce sont des questions non seulement urbaines mais aussi sociales et politiques. En effet le sens du lieu est conditionné par l'existence d'un échange symbolique et social. Avec l'évolution des mobilités spatiales, la vie relationnelle s'étend vers d'autres lieux de la ville. De ce fait, les non lieux créent des lieux de passages. Mais ceux-ci sont peut être des lieux familiers pour d'autres. Ainsi la ville familière suppose une distinction entre la ville qu'on voit ou qu'on croit voir et la ville qu'on vit ou qu'on s'approprie. Mais la ville n'est-elle pas une alternance de connu et d'inconnu? Au long de ses observations et de ses conclusions, Michel Agier fait une critique de la société capitaliste, et de l'excès de modernité qu'elle engendre. Il se rapproche de ce fait à Françoise Choay qui tient des propos très radicaux sur la surmodernité et la fin des villes. Michel Agier considère dans son analyse que les infrastructures aussi bien routières, aéronautiques, ou commerciales ne font pas partie de la ville. Hors la ville est maintenant mixte dans ses activités, diffuse, polycentrique et surtout sans limites. De ce fait il tempère lui-même ses propos en expliquant, toujours au sujet des non lieux, que la déambulation et l'appropriation d'un lieu est propre à chacun.

Dans « L'invention de la ville », Yves Chalas, quelques années avant Michel Agier, va donner une définition mieux adaptée et moins radicale des villes contemporaines. En préambule il définit la ville d'antan qui répond au schéma classique, celle que la plupart des urbanistes prennent encore pour modèle, « en harmonie, compacte ramassée, essentiellement minérale et dense. »¹ Mais la ville émergente répond à une nouvelle culture urbaine qui d'après l'auteur peut se traduire à travers six figures qui font appel à des antagonismes de la ville :

¹ Yves CHALAS, Septembre 2000 «L'Invention de la Ville» Paris, Anthropos, p.90

- La ville mobile qui induit que la mobilité est pérenne et développe la sociabilisation par les flux.
- La ville territoire qui exprime l'image d'une ville diffuse, discontinue et non plus ramassée comme auparavant.
- La ville nature, cette oxymore est interchangeable, la nature s'implante dans les cœurs urbains et à l'opposé la ville s'implante en pleine campagne.
- La ville polycentrique amène l'idée que nous vivons dans une ville éclatée ou il existe plusieurs centres en son sein (centres commerciaux, cinémas,...) qui viennent créer un brassage des classes sociales et de ce fait une forte mixité sociale.
- La ville au choix met en place une image du citadin lui même éclaté à travers les choix de ses activités, il n'appartient qu'à lui de choisir que faire parmi toutes les prestations que présente cette ville émergente.
- La ville vide expose l'image que le vide crée la ville, celle ci n'est plus homogène et continue mais dispersée et diffuse et ce sont les espaces vides qui créent l'urbain.

Il y a une multitude de paramètres pour définir la ville selon Y.Chalas. De ce fait la perception des limites de la ville est différente pour chacun, mais existe-t-il une conscience commune de celle-ci au travers des infrastructures routières ?

b) La ville une limite ressentie

Y.Chalas commence à intégrer dans sa définition de la ville une variable : les habitants. En effet chaque individu ne voit pas le territoire qui l'entoure de la même manière. Dans « L'image de la cité », Kevin Lynch, retranscrit le résultat de cinq ans d'études urbaines et régionales du MIT. Celles-ci portent sur la façon dont les usagers de l'espace public perçoivent l'organisation spatiale d'une ville. Il est intéressant de préciser que lors de la publication du livre, en 1960, le fonctionnalisme est le maître-mot de l'urbanisme. L'étude s'appuie sur trois exemples de villes Américaines. L'objectif est de déterminer la lisibilité du paysage urbain grâce aux images mentales qui marquent ses usagers.

L'ouvrage se constitue de cinq parties. Dans son premier chapitre il expose les critères qui permettent aux individus de se faire une image de la ville. Il s'agit d'abord de la lisibilité, c'est à dire la clarté du paysage et la facilité à identifier les éléments structurants de la ville qui en font sa cohérence. C'est ce qui permet à chacun de s'orienter grâce à des indications sensorielles mais aussi des souvenirs collectifs ou personnels dépendant de notre propre vécu. Ces indications sensorielles permettent à l'habitant de se sentir en « sécurité émotionnelle », c'est à dire être rassuré d'évoluer dans un espace qui lui est connu et familier. La lisibilité permet également de fournir du sens, par l'élaboration de symboles et de souvenirs collectifs. A cette époque, où les plans historiques sont la seule lisibilité valorisée, K. Lynch apporte de la modernité à cette pensée : la ville doit être organisée de façon plus sensible à l'image qu'elle renvoie. A ce propos il dit « Dans une ville les éléments qui bougent, en particulier les habitants et leurs activités, ont autant d'importance que les éléments matériels statiques. Nous ne faisons pas qu'observer ce spectacle, mais nous y participons, nous sommes sur la scène avec les autres acteurs. Le plus souvent notre perception de la ville n'est pas soutenue, mais plutôt partielle, fragmentaire, mêlée à d'autres préoccupations. »

²La deuxième notion importante est de pouvoir bâtir une image mentale claire et complète. Les images sont le résultat d'une interaction entre le milieu et l'observateur. Celui-ci reconnaît des objets familiers ou plus ou moins importants et imposants par leur gabarit. Selon Lynch la tâche des urbanistes serait donc de modeler l'espace afin de satisfaire le plus grand nombre d'habitants. Pour s'adapter au plus grand nombre et communicable pour être comprise quasi instantanément l'image doit se constituer de trois composants :

2 Kevin Lynch, 1960 «L'image de la cité» Paris, Dunod, p.2

- l'identité: elle est ce qui rend l'entité analysée unique par des caractéristiques qui permettent aux individus et groupes sociaux de se l'approprier, de lui donner une signification propre, émotive et affective.

- la structure: c'est ce qui fixe la relation spatiale avec l'observateur.

- la signification pratique et émotive: la signification de la ville est très diverse selon les individus, les époques. Lynch conseille de la laisser se développer sans trop la guider et donc l'influencer. La troisième est l'imagibilité des formes urbaines. Ce concept qu'introduit Lynch, exprime la capacité d'une ville à produire des images mentales chez l'individu notamment des images collectives. Selon lui, la production d'images est plus forte grâce à la continuité de la structure de la ville et grâce à la clarté de ses éléments. La bonne imagibilité de la ville permettrait à l'observateur de la voir comme continue par un enchaînement d'objets cohérents ayant des relations clairement établies. Ainsi la forme physique de la ville joue un rôle fondamental dans la production de l'image perçue.

Dans son deuxième chapitre K. Lynch interroge le rôle de la forme dans l'imagibilité d'une ville. Comme nous l'avons vu, elle est influencée par la signification, la fonction et l'histoire mais elle possède cependant des éléments clés. Les voies en font partie. Les réseaux permettent d'appréhender la ville et d'en relier les différents éléments. Les voies sont souvent caractérisées par les activités qui les bordent, leurs tailles, ou encore leurs typologies, ainsi que le type de véhicule les parcourant. La manière dont est élaboré leur parcours et les vues qu'elles proposent a donc également son importance. L'imagibilité des voies s'accroît grâce à des qualités de continuité, direction, relations géométriques avec les autres, clarté des intersections. Pour K. Lynch « Les voies sont les chenaux le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement, ou potentiellement. Ce peut être des rues, des allées piétonnières, des voies de métropolitain, des canaux, des voies de chemin de fer. » ³

Les limites sont une composante importante de l'imagibilité. Elles sont les éléments linéaires du paysage urbain, susceptible d'être parcourues visuellement et constituent le bord d'éléments surfaciques ou d'éléments naturels et anthropiques comme les rivières, fronts de mer ou de lac comme à Chicago. « Les limites sont les éléments linéaires que l'observateur n'emploie pas ou ne considère pas comme des voies. Ce sont les frontières entre deux phases, les solutions de continuité linéaires : rivages, tranchées de voies ferrées, limites d'extension, murs. Elles servent de références latérales plutôt que d'axes de coordonnées. De telles limites peuvent être des barrières, plus ou moins franchissables, qui isolent une région de l'autre; ou bien elles peuvent être des coutures, lignes le long desquelles deux régions se relient et se joignent l'une à l'autre. » ⁴

Les quartiers, du fait de leur particularité interne, deviennent dès lors, une entité à part entière. Ils sont caractérisés en fonction du type de bâti, de la décoration, des activités, de la classe sociale parfois même raciale. Leurs caractéristiques internes et leurs particularités typiques en font leur identité. « Les quartiers sont des parties de la ville, d'une taille assez grande, qu'on se représente comme un espace à deux dimensions, où un observateur peut pénétrer par la pensée, et qui se reconnaissent parce qu'elles ont un caractère général qui permet de les identifier. » ⁵

Les nœuds influencent l'imagibilité: ils représentent les jonctions de voies qui obligent à prendre des décisions directionnelles ou de transport et donc à être plus attentif et sensible à ce qui est placé là.

« Les nœuds sont des points, les lieux stratégiques d'une ville, pénétrables par un observateur, et points focaux intenses vers et à partir desquels il voyage. Cela peut être essentiellement des points de jonction, endroits où on change de système de transport, croisements ou points de convergence de voies, lieux de passage d'une structure à une autre. [...] Certains nœuds de

3 Kevin Lynch, 1960 «L'image de la cité» Paris, Dunod, p.54

4 Kevin Lynch, Idid

5 Kevin Lynch, 1960 «L'image de la cité» op. cit, p.55

concentration sont le foyer et le résumé d'un quartier, sur lequel rayonne leur influence, et où ils se dressent comme un symbole : on peut les appeler centres. »⁶

Les points de repères sont présents partout, ce sont les éléments ponctuels du paysage urbain, des références simples qui permettraient aux habitants de la ville de se guider. La reconnaissance de ces indications assure une efficacité fonctionnelle et une sécurité émotionnelle. « Les points de repère sont un autre type de référence ponctuelle, mais dans ce cas l'observateur n'y pénétrant pas, ils sont externes. Ce sont habituellement des objets physiques définis assez simplement : immeuble, enseigne, boutique ou montagne. [...] Certains points de repère sont des objets éloignés, dont la nature est d'être vus sous de nombreux angles et à des distances variées, dépassant les sommets des éléments plus petits, et servant de points de référence radiale. [...] D'autres points de repère ont surtout une utilité locale, quand on ne peut les voir que d'un nombre limité d'endroits, ou sous certains angles. Ce sont les signaux innombrables, vitrines de boutiques, arbres, poignées de portes, ou autres détails du paysage urbain. »⁷

Les éléments ne se suffisent pas à eux mêmes, ils peuvent se renforcer ou au contraire se détruire, une grande rue désarticule un quartier en le transperçant. Mais surtout ils interagissent entre eux pour produire une image à l'échelle du quartier en général. De plus les images changent selon les échelles, le point de vue ou le moment. Elles se développent à partir des grandes voies puis se modifient pour devenir de plus en plus familières. On assiste alors à une simplification de l'image. La continuité que conserve la ville est très importante lorsque la ville se transforme.

Au vue des théories de Lynch sur l'imagibilité, les voies qui sont continues coupent les villes. Elles s'apparentent à des limites perçues et physiques importantes mais le sont elles vraiment ?

2. Infrastructures

a) Un ouvrage technique

Lorsque l'on parle de la ville, plusieurs modèles se font face, comme vu précédemment. Ceux-ci engendrent des points de vue divers sur la question de l'infrastructure routière : souvent rejetée, les urbanistes proposent des projets pour la faire disparaître, quand d'autres au contraire la subliment et la mettent en valeur.

Mais c'est avant tout un outil de mobilité régi par des normes et des codes, notamment le code de la voirie et l'ICTAVRU ("Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines") qui définit les différentes typologies de voies : les voies de type A, ayant le statut d'autoroute ou de route express, et les voies de type U, au statut de route express ou de déviation. Pour imaginer davantage cette définition administrative, citons celle que donne le collectif Tomato Architectes : « Sans être un boulevard ni une autoroute, le boulevard périphérique emprunte au deux à la fois. C'est une autoroute parce qu'il s'inscrit à une échelle régionale et même nationale, parce qu'on y roule vite. C'est un territoire réservé dans la ville, le monde de l'automobile. Comme un gigantesque ouvrage d'art, il est une voie rapide et donc on ne le traverse pas ; on y fait pas plus demi tour que l'on peut y marquer d'arrêts ; c'est un déversoir continu, une artère qui ne saurait s'arrêter. La bande d'arrêt d'urgence y fut même supprimée. Mais c'est aussi un boulevard. On y a priorité à droite, les échangeurs ont accepté de trouver leur traditionnelles formes en trèfle ou en losange pour les gymnastiques un peu plus consensuelles, les voies d'accès sont plus courtes et souvent de simples rampes. »⁸ Ces définitions techniques, abordent le périphérique comme support, comme s'il n'existait au-

6 Kevin Lynch, 1960 «L'image de la cité» Paris, Dunod, p.55

7 Kevin Lynch, 1960 «L'image de la cité» op. cit, p.55-56

8 TOMATO Architectes, Avril 2003 « Paris, la ville du périphérique » Paris, Le Moniteur, p33

cune dialectique avec le territoire qui l'entoure. Or c'est un lieu de déplacement qui offre un regard sur la ville mais c'est aussi un territoire régi par les flux, la vitesse et donc le temps. Il est connecté à son territoire mais déconnecté de la ville pour certains.

b) Du rejet au projet

L'infrastructure est remise en question, sa morphologie, sa radicalité et son unité d'utilisation. Dans « No Limit », Antoine Brès dresse le bilan du périphérique parisien, (qui est un cas particulier, puisque celui-ci se fonde sur les anciennes fortifications de Paris) plus ou moins poreux, permettant l'intégration de celui-ci dans la ville. Ainsi, il pense que les radiales coupant cet axe fort suffisent à régler les problèmes d'intégration.

L'ouvrage « les métamorphoses de l'autoroute urbaine » rédigé par le FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme), revient sur l'histoire des autoroutes urbaines, de la ville automobile en voie de métamorphose, et sur les exemples étrangers de villes ayant réussi à transformer leurs autoroutes urbaines, afin de mieux comprendre les enjeux de cette infrastructure. Cette vision récente, permet d'avoir une nouvelle approche de ce type de routes, de pouvoir comprendre son évolution et au travers d'exemples, d'imaginer un avenir. Même si les points de vue sont parfois radicaux, cette étude dénote dans ce paysage où prime la suppression simple des périphériques.

Avec l'apparition de la voiture, la ville est dessinée pour l'automobile, visant à en fluidifier le trafic automobile. Dans les années 1970 le tout voiture est remis en question, du point de vue environnemental, patrimonial et sociétal: la voiture incarne la société de consommation. Le trafic de transit est détourné en dehors des centres par la création de contournements autoroutiers, des rues sont piétonnisées dans les centres villes dont on souhaite préserver le tissu commercial. La France se dote petit à petit d'un maillage autoroutier performant. Celui-ci accompagne la poursuite d'un développement urbain diffus et extensif, offrant des opportunités foncières pour la construction de lotissements, et de quartiers pavillonnaires. La loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) de 2000 inscrit la nécessité d'une nouvelle conception de la ville, mettant en adéquation politique urbaine, de transport, et d'habitat. Mais en parallèle, l'État continue à soutenir le développement du secteur automobile qui occupe une place prépondérante dans l'économie française et dans les modes de vie. Pourtant les enjeux environnementaux et de santé publique prédominent de plus en plus dans les politiques urbaines. L'aspiration à un meilleur cadre de vie est très forte, alors qu'on estime à plus de deux millions le nombre de personnes vivant à proximité directe d'une autoroute urbaine. Le rôle et la place des infrastructures routières sont remis en question, malgré le rôle stratégique qu'elles jouent au sein du territoire en terme d'accessibilité et d'attractivité. Dans ce contexte, exacerbé par la hausse des coûts de construction, l'heure est davantage à l'optimisation du réseau existant, qu'à la construction de nouvelles autoroutes. Nombreuses solutions sont étudiées afin de favoriser l'insertion de l'autoroute urbaine dans la ville, car celle-ci génère d'importantes coupures physiques et sociales: recouvrement partiel, multiplication des ouvrages d'art, parkway paysager... Quel que soit leur degré d'avancement et de complexité, les différents projets ne sont pas seulement des projets d'infrastructure. Ce sont de véritables projets urbains qui croisent des enjeux d'urbanisme, de requalification des espaces publics et de mobilité urbaine. Mais il n'est pas facile d'agir sur un maillon stratégique d'un système complexe et la crainte d'aggraver la congestion routière fait réfléchir. C'est pour cela que les expériences menées à l'étranger, permettent de rassurer sur les projets de changement. La plupart des villes ont opté pour la transformation des voies express en voies urbaines apaisées. Il est intéressant d'étudier les différents projets menés aux États-Unis, au Canada et en Corée du Sud. Dans tous ces pays, les différents cas étudiés comportaient des points communs : traversées de ville ou pénétrantes autoroutières vers le centre de métropoles. De plus la plupart de ces infrastructures supportait de gros volumes de circulation.

Nous allons davantage nous intéresser aux États-Unis : la voiture fait partie intégrante du rêve américain; de ce fait la restructuration autoroutière remet en question la domination de la voiture. Cette remise en question du modèle américain et de la ville automobile est un phénomène de portée historique. La question de la dégradation des conditions de circulation se pose en premier quand on parle de supprimer des infrastructures autoroutières. On peut remarquer qu'aux États-Unis, à deux exceptions près (Boston et Seattle), les projets étudiés ont conduit à une baisse de la capacité routière, en contrepartie aucune autre alternative n'a été mise en place. Les voies express se sont transformées en boulevards urbains, avenues à feux, et cela n'a engendré aucun problème au niveau des conditions de circulation (sauf les deux premières semaines d'ajustement). Cependant certaines villes ont choisi de reporter le surplus de trafic sur des voies parallèles existantes déjà, et dont les capacités n'étaient pas utilisées, comme à San Francisco ou à New York dans le quartier de Manhattan. Ces transferts de flux sont facilités par les plans en damier des villes américaines. On remarque tout de même une diminution globale du trafic même quand on inclut les reports de flux: -22% à San Francisco/central Freeway, -25% à New York/West Side⁹. Les déplacements "perdus" ne se retrouvent pas forcément dans les transports en commun. Les experts appellent cela une "évaporation" du trafic. On fait appel à la notion de "trafic induit": en créant de l'offre ; en construisant une voie rapide on génère un trafic nouveau qui croît avec le temps, inversement lorsqu'on réduit l'offre, les cas montrent qu'il y a une réduction du trafic.¹⁰ Pour comprendre cette diminution du trafic on va s'intéresser au comportement des usagers: ils changent d'horaire ou d'itinéraire, ils marchent, prennent le vélo, ou ils utilisent les transports en commun. Certains, comme à San Francisco, réduisent leurs déplacements (20% des usagers ont déclaré se déplacer moins¹¹). La diminution des capacités routières fait davantage réfléchir à ses choix de déplacements, et on remarque une forte capacité d'adaptation des ménages et entreprises. Cette élasticité des comportements n'est pas prise en compte dans les simulations de trafic, elle est souvent sous-estimée et les besoins de capacité routière surestimés. Certaines villes en réponse aux suppressions de voies express ont mis en place des plans de déplacements portant sur l'augmentation de l'offre des bus, l'incitation au covoiturage ou le développement d'itinéraires cyclables. San Francisco a misé sur un tramway pour absorber une partie des besoins liés à la suppression de son ex autoroute. Dans tous les cas observés on remarque une meilleure accessibilité locale. "On passe ainsi d'une notion de mobilité rapide pour certains à la notion d'accessibilité lente pour tous".¹² Dans tous les cas étudiés on remarque que la transformation des voiries a eu un impact paysager, urbain et économique très positif. La disparition de la barrière physique et visuelle, la réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air, la reconnexion des circulations de toute nature et la qualité des nouveaux espaces publics aménagés ont contribué à redynamiser le tissu urbain. Le réaménagement de ces voiries a aussi permis la réduction des îlots de chaleur grâce à la diminution des surfaces bitumées. Les transformations des voies rapides urbaines ont des causes très diverses mais résultent toutes d'un consensus entre toutes les parties prenantes. Il s'agit dans certains cas de penser une vision globale et stratégique pour l'évolution de la ville et dans d'autres de redonner de la valeur à un lieu ou quartier précis. Mais ces transformations ont un coût: dans les cas étudiés les montants sont compris entre 35 à 50M€ du kilomètre. Ceci étant au regard des coûts de maintenance et d'entretien ou de remise en état, la démolition et transformation s'avère la solution la moins chère à long terme. La transformation des voies rapides en voies urbaines ouvre des perspectives intéressantes d'avenir pour nos villes, et ce livre, les métamorphoses de l'autoroute urbaine nous permet d'avoir un constat clair de la plupart des expérimentations qui ont été faites. Même si le périphérique urbain est très controversé il fait malgré tout partie du paysage urbain, et ne se positionne pas forcément comme une coupure dans la ville. Même si son apparence change en

9 FNAU, Août 2014 « Les métamorphoses de l'autoroute urbaine » Alternative, Paris, p.34.

10 FNAU, Idid.

11 FNAU, Août 2014 « Les métamorphoses de l'autoroute urbaine » op.cit, p.35

12 FNAU, Août 2014 « Les métamorphoses de l'autoroute urbaine » op.cit, p.36

fonction de son contexte, son rôle et sa pratique restent les mêmes.¹³ Son acception est aussi partie prenante de sa forme et de son intégration dans la ville.

c) Au delà de la glissière

L'image donnée aux autoroutes urbaines est souvent négative: la pollution, le bruit, les accidents... On en oublie la magie de ce lieu à part entière : on est dissocié du tissu urbain par la structure même de la voie rapide, sans pour autant en être complètement étranger. Cette distance nous permet d'avoir un autre point de vue sur la ville. « On la traverse, on la survole, mais on ne la pratique pas. »¹⁴ Avec la perpétuelle présence des bandes de bitumes et glissières, le périphérique offre un cadre pour ce paysage urbain, comme si la ville était un tableau. Des photographes, ont essayé d'en saisir ses moments de vie, ou d'abandon. Le collectif urbain trop urbain a décidé de parcourir le périphérique Toulousain. Dans le recueil « Périphérique intérieur » sont rassemblés les travaux d'une journée à arpenter les bord de la rocade : dessins, croquis, photos, court métrage sur des habitants du périphérique, poèmes... Ici il ne s'agit pas que de voitures, de flux et de pollution, mais de nature de vie et de nostalgie du nomadisme. « Le périphérique intérieur est comme notre âme. Il répète et invente son séjour, ajourné toujours par le ciel et la terre, il appartient à chacun et aucun ne le réclame ». ¹⁵ Les infrastructures, telles que les ponts, sous terrains, deviennent un théâtre où l'on admire le ballet des voitures. On découvre chaque terrain le bordant, et avec étonnement on constate la diversité végétale et animale. Le périphérique à mon grand étonnement n'aspire pas la vie, mais lui laisse faire son chemin. Le point de vue qu'offre ce collectif est différent du fait de regarder le périphérique de l'extérieur, par les terrains vagues, que l'on voit avec dédain lorsque l'on pratique l'autoroute. Le spectacle du périphérique devient poétique.

La ville peut se définir en un ensemble de paramètres, et non selon une image figée. Chaque usager la voit de manière différente, et en cela je me demande s'il existe une conscience commune des limites au travers des infrastructures routières. Kevin Lynch introduit le principe d'imagibilité dont la limite est une composante majeure. Il définit les limites comme un élément linéaire du paysage urbain. On ne peut que s'interroger sur le rôle des voies, en terme de limites, tel que l'autoroute urbaine qui est un axe linéaire pouvant donc s'apparenter à une limite. Mais avant tout il est important de définir l'infrastructure routière, souvent dénigrée. Elle est en fait son propre réseau régie par les flux, la vitesse, et donc le temps ; mais en cela est elle déconnectée de la ville ? De nombreux projets visent à supprimer le périphérique, soit en le recouvrant soit en le transformant en boulevard urbain pour qu'il soit mieux accepté. Cette vision reste relativement négative à l'égard de l'infrastructure. La vision du collectif « Urbain trop urbain » nous permet d'avoir un autre point de vue, plus poétique en considérant le périphérique comme un paysage urbain, permettant un autre regard sur la ville. Entre ville rêvée et réalité, l'autoroute urbaine, est un lien ou une entrave à la continuité des villes, aussi bien dans notre imaginaire que dans la réalité urbaine. Le périphérique est un morceau de ville mais comment interagit il avec le territoire qui l'entoure ?

13 FNAU, Août 2014 « Les métamorphoses de l'autoroute urbaine » Alternative, Paris, p.164

14 TOMATO Architectes, Avril 2003 « Paris, la ville du périphérique » Paris, Le Moniteur, p57

15 Urbain trop Urbain , 2014, «Périphérique intérieur, récit», Toulouse, Wildproject, p.9

II TOULOUSE

Pour comprendre Toulouse, ses enjeux et le fonctionnement d'une telle métropole il nous faut revenir sur son histoire en terme de développement urbain.

1. Une ville a la modernité tardive

a) Découpage administratif complexe

Toulouse est une commune du département de la Haute-Garonne appartenant à la région Midi-Pyrénées dont le maire est Jean-Luc Moudenc. Elle compte 449 328 habitants au 1^{er} janvier 2013 ce qui en fait la 4^{ème} ville de France. Elle appartient à une communauté de communes, «Toulouse métropole» qui regroupe 37 communes et qui est appelé « communauté urbaine » car elle compte plus de 500 000 habitants. A une échelle plus large encore, une autre entité du territoire apparait : l'aire urbaine, ensemble constitué par un grand pôle urbain et sa couronne. Elle est définie par la distance de déplacement des habitants pour se rendre à leur travail. Celle de Toulouse se compose de 453 communes, dont 40 intercommunalités, et s'étend presque jusqu'à Albi, Auch, Montauban et Castelnau-d'Aud. Ces trois entités différentes qui englobent toutes la commune de Toulouse se démarquent les unes des autres par les compétences qui leurs sont allouées et les documents qui les règlementent.

La commune de Toulouse s'occupe de gérer les affaires sociales, de santé, de propreté, de transport, de sport, de culture, d'éducation, de vie associative, de commerce, à l'échelle de la ville lors des conseils municipaux. L'évolution de la ville est règlementée par un PLU (Plan Local d'Urbanisme).

La communauté urbaine est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) regroupant plusieurs communes qui s'associent pour élaborer et conduire un projet commun de développement urbain et d'aménagement de leur territoire. Depuis 1999, les communautés urbaines doivent constituer un ensemble de plus de 500 000 habitants, d'un seul tenant et sans enclave.

Toulouse, constituante de poids de la communauté urbaine de Toulouse Métropole, participe aux conseils de communauté dans lesquels sont prises les décisions en matière de finances, développement économique et Emploi, urbanisme et projets urbains, aménagement et politique foncière, transports et déplacements, habitat, cohésion sociale, environnement et développement durable, culture, propreté et stratégie de proximité des pôles territoriaux, voirie, eau et assainissement, déchets urbains, sport et bases de loisirs. Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) propose une stratégie de développement aux 37 communes. L'ensemble constitué par un grand pôle urbain et sa couronne est appelé grande aire urbaine. Ce zonage permet de mesurer l'influence des villes et de leurs agglomérations sur le territoire. Le principe consiste à prendre en compte les déplacements domicile-travail pour évaluer la part des actifs d'une commune se rendant dans les pôles urbains voisins, parfois éloignés.

Quatrième grande aire urbaine de France par la population, l'aire urbaine de Toulouse compte 1,2 million d'habitants en 2008 et s'étend sur 453 communes, dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour de la ville-centre et figure parmi les plus étendues de France, avec une superficie de plus de 5 000 km². L'aire urbaine essaye d'avoir une politique commune avec l'inter-SCOT. Celle-ci met en place une cohérence territoriale notamment en mettant en place des schémas directeurs de déplacement.

En 2007, un grand débat public est ouvert pour créer un grand contournement autoroutier : l'aire urbaine ne cesse de s'étaler comme nous l'avons vu précédemment et le périphérique est de plus en plus engorgé. Malgré la mise en place de transports en commun plus nombreux et de modes de transports alternatifs (vélo Toulouse en 2008), la situation risque de devenir

problématique.

Trois tracés sont proposés par l'état, le projet vise l'horizon 2020. Le financement de ce contournement est assuré par l'Etat et des sociétés privées (ASF) qui possèdent déjà la rocade toulousaine.

Le maire de Toulouse, le président de la région et le président du grand Toulouse plaident en faveur de ce nouveau périphérique qui selon eux est une véritable nécessité.¹⁶ Le président du département quant à lui y est opposé car les impacts d'une telle infrastructure sont beaucoup trop nombreux : financiers, humains, environnementaux.

Comme expliqué précédemment, les pouvoirs décisionnels à Toulouse sont éclatés aux seins de différents groupements, qui ont mis beaucoup de temps à se mettre en place, ce qui n'aide pas l'avancer rapide de projet. Toulouse a toujours été une ville réticente à se moderniser. C'était déjà le cas avec la création du périphérique actuel dont le tracé a été beaucoup discuté et critiqué.



FIG.4 TOULOUSE MÉTROPOLE

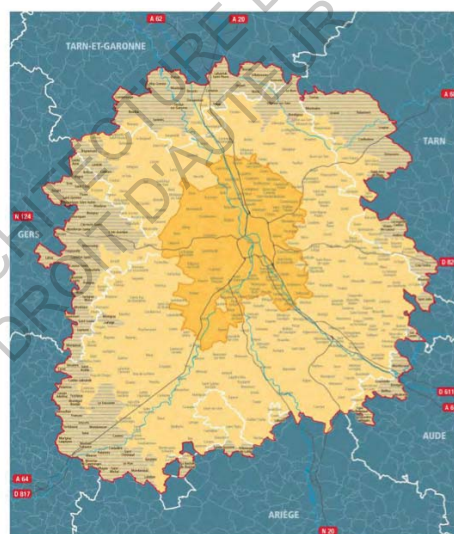


FIG.5 AIRE URBAINE

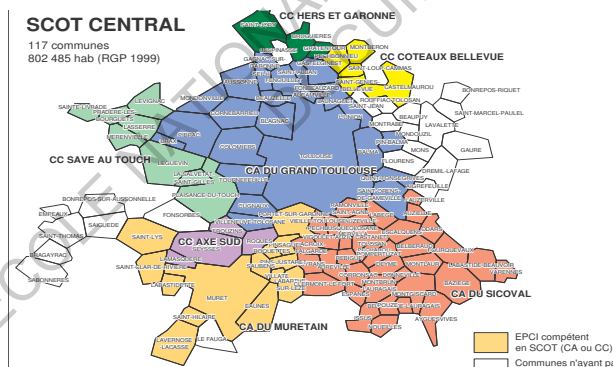


FIG.6 SCOT

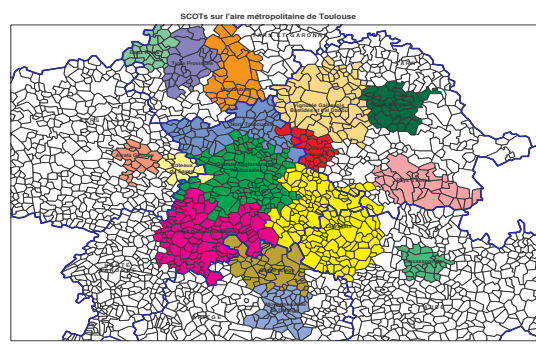


FIG.7 INTER-SCOT

16 <http://www.ladepeche.fr/article/2007/09/05/12570-grand-contournement-2e-rocade-le-grand-debat.html>

b) Historique des schémas de voiries

Au lendemain de la première guerre mondiale le gouvernement met en place le « Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension » (1919). La première proposition, un an plus tard vient des « Toulousains de Toulouse ». Ce projet d'aménagement est centré sur la sauvegarde des monuments principaux, mais parle également de création d'équipements, d'un réseau d'égouts publics et de l'extension du réseau de tramways. Les propositions de voiries étaient fidèles aux conceptions Haussmanniennes, avec des nouvelles percées dans le centre historique. Certaines de ces idées ont été reprises et réalisées bien plus tard. Il faut reconnaître qu'à l'époque nul n'imaginait la place qu'allait prendre la voiture dans nos villes. En 1926 une deuxième proposition, de Léon Jaussely (Fig.8) fortement inspirée de celle des « Toulousains de Toulouse » surtout pour la mise en valeur des monuments importants, expose un projet conséquent de voirie : élargissement dans la partie du territoire déjà urbanisé, nouvelles voies en périphérie pour accueillir de nouveaux quartiers. Cette proposition est restée lettre morte, contrairement à celle d'organisation d'un réseau périphérique très complet, divisée en trois catégories: les voies radiales qui prolongeaient les axes de circulation ouverts dans le centre jusqu'aux limites de la communes, les voies circulaires au nombre de 5, et les voies tangentielles qui les complétaient et les joignaient. Ces concepts ont servi bien plus tard dans l'aménagement de la rocade, mais les circonstances de l'époque et l'état d'esprit des Toulousains n'étaient pas favorables à la mise en œuvre de telles propositions. En Juin 1943, la charte de l'urbanisme oblige toutes les villes à se munir d'un plan directeur (Fig.9). C'est Charles Nicod, Urbaniste en chef de la région qui propose son nouveau plan d'urbanisme. Il délimite un périmètre à urbaniser pour contrôler la croissance de la ville, et met la voirie en premier plan. Il retient le tracé projeté par Jaussely pour améliorer la relation du centre et de la périphérie, et pour la circulation en périphérie avec une rocade Est et Ouest. Il préconise également un réaménagement complet des quartiers insalubres. Il met également en place un zonage définissant zones d'habitation, zones industrielles et zones rurales, permettant ainsi un contrôle des hauteurs et des typologies d'implantation. A cela s'ajoute la mise en place d'une protection des monuments, des sites et des paysages urbains. Au vue de la crise du logement que connaît Toulouse, le plan va se heurter à de nombreux obstacles: les problèmes de spéculation des terrains dans le périmètre d'agglomération et le coût des infrastructures et équipements. Ce plan après des remaniements, en 1955, ne fût toutefois pas appliqué (Fig.10). La voiture prenant une place nouvelle et importante dans les villes, les moyens de transport sont supprimés dans la plupart des villes et en 1957 le tramway de Toulouse disparaît. Le schéma Badani, (Fig.11) en 1965 va répondre à cette nouvelle demande de voiries. Cette voirie doit remplir trois fonctions principales: structurer une « métropole d'équilibre », satisfaire aux exigences de la circulation, et renforcer la cohésion de la ville au travers la liaison Mirail/Centre ancien. Déjà en 1963, un plan routier de nouvelles voiries, conçues pour un trafic rapide et reliant les différentes autoroutes aurait dû répondre à ces besoins. De plus ces voiries permettaient de séparer la circulation de transit de celle du centre urbain. Les solutions proposées étaient techniquement et financièrement valables. Son plan pourtant ne fût terminé qu'en 1979. En effet en cours d'exécution, des changements dans la législation et l'évolution démographique de Toulouse en ont fait un simple élément d'un réseau beaucoup plus étendu qui couvre les 63 communes de l'aire du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine. L'élection de P. Baudis a joué un rôle important dans la structuration autoroutière de Toulouse. Malgré une politique restrictive, il soutient le développement des infrastructures routières. Il est d'ailleurs soutenu par la DDE, le département et la région au nom du désenclavement. Il y a aussi un retour au transport en commun avec la Création de la Société d'Économie Mixte des Voyageurs de l'Agglomération Toulousaine en 1972, avec la mise en application d'un plan de circulation. En 1986, le schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (Fig.12) fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire (extension des agglomérations, tracé des équipements et infrastructures, organisation des transports, plan de zonage). Le plan

d'Occupation des Sols fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols, il détermine également la densité d'occupation, les règles de constructions et un zonage des zones à conserver ou protéger.

La politique qui va s'en suivre sera axée sur un réseau de métro. La construction du réseau autoroutier de base définie en 1965 s'achève en 1997. Ces décisions et l'évolution de l'ensemble du territoire ont conduit en 1995 au « Projet d'Agglomération » (Fig.13). Il s'agit d'une réflexion d'ensemble sur le futur « Grand Toulouse », qui esquisse les grandes lignes de son aménagement et les axes préférentiels de son économie. Il définit 6 points forts de l'agglomération : le centre ville toulousain voué aux activités tertiaires, Blagnac/Colomiers/Saint-Martin-du-Touch, le pôle aéronautique, le Mirail avec l'électronique et la météorologie, Braqueville avec la plateforme de chimie, Montaudran Labège voué à l'industrie spatiale, et de Lalande à Saint-Jory industries diverses et activités d'entrepôt. Une trame verte est aussi proposée suivant les différents cours d'eau. Pour la circulation le schéma de 1965, presque achevé, ne subit que quelques ajouts. Il y a aussi le projet de grand contournement quasi autoroutier vu précédemment. Le prolongement de la ligne de métro par un tramway est pensé.

Toulouse est inscrit dans son territoire et y joue un rôle important. Moteur économique, social et culturel, son aire urbaine est l'une des plus dynamiques de France. Elle a su profiter d'une localisation géographique avantageuse et de la politique de décentralisation industrielle pour prospérer et devenir la métropole qu'on connaît actuellement. Cependant, cette cohésion territoriale à grande échelle, a mis beaucoup de temps à se mettre en place et doit prendre en compte les enjeux majeurs du développement de ville future.

L'un de ces enjeux réside dans la politique de gestion des transports au sein de la communauté d'agglomération. Les plans ont été mis en place assez tardivement, et les infrastructures autoroutières semblent ceinturer la ville, créant une limite ainsi que de nombreux espaces en friches, non habitables et non utilisables, que l'on pourrait qualifier de délaissés. La plupart de ces espaces sont cependant la propriété des ASF et sert à l'entretien de l'infrastructure. Ces limites et ces vides font partie intégrante de la ville contemporaine. Pour mieux cerner les différents enjeux liés à ce périphérique je vais centrer mon propos sur le quartier de Rangueil qui se trouve coupé par un axe routier.

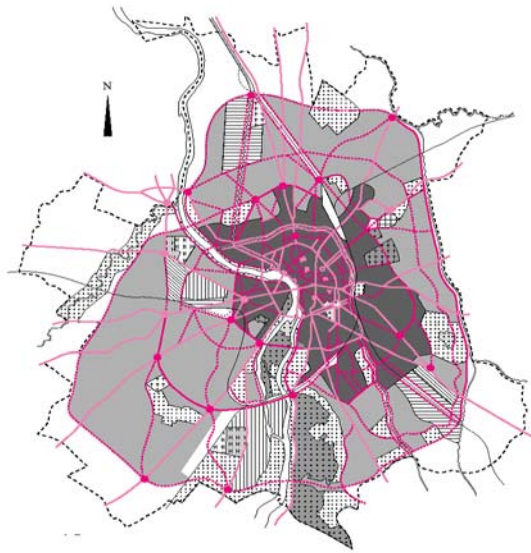


FIG.8

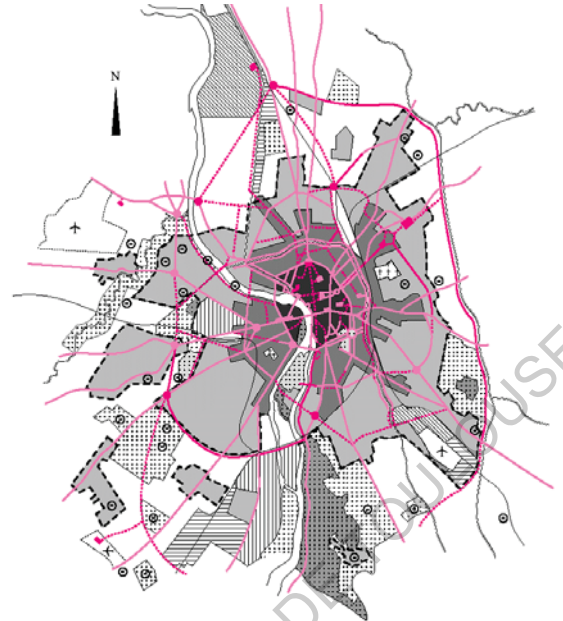


FIG.9

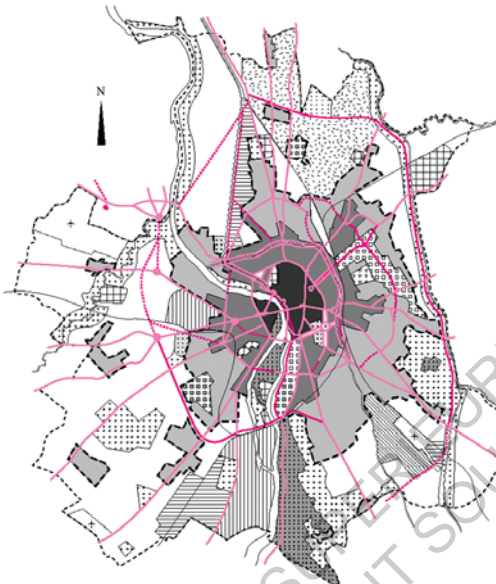


FIG.10

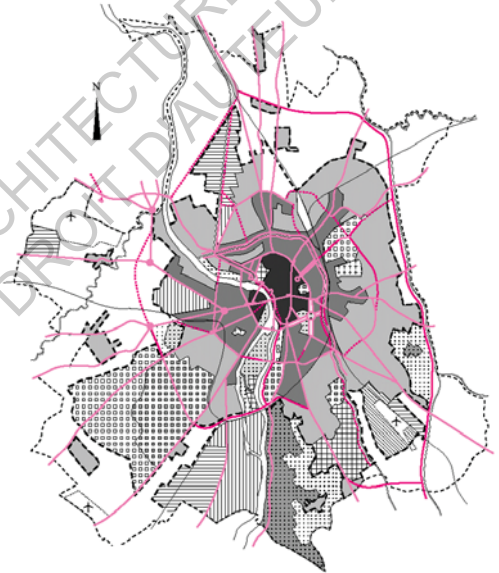


FIG.11

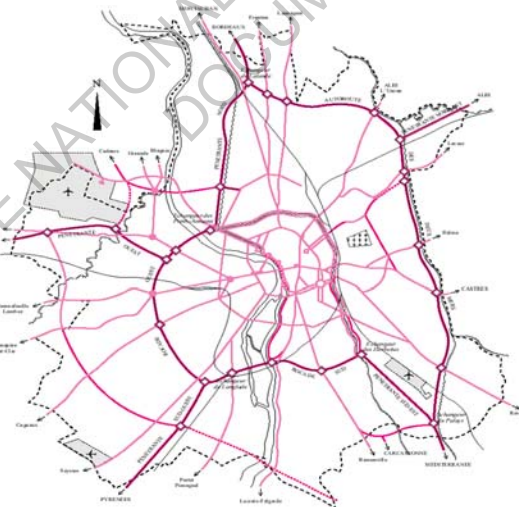


FIG.12

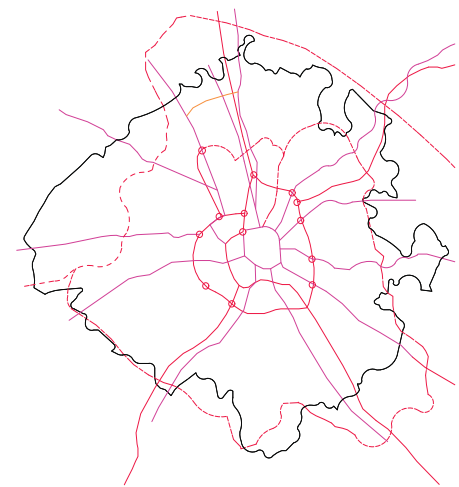


FIG.13

2. Rangueil, un quartier coupé



FIG.14 Tracée du périphérique sur la portion de Rangueil

Je vais m'intéresser à la portion périphérique qui traverse Rangueil, c'est à dire du côté Ouest. Le périphérique à Toulouse se divise en deux, le côté Est suit les limites administratives de la communauté urbaine et à l'Ouest coupe la ville.

Cette décision de ne pas suivre les limites à l'Est a été très controversée. En tout cas c'est ce qu'il apparaît dans les journaux télévisés de l'époque. Mais cela ne représente pas l'opinion de la majorité des Toulousains, bien qu'ils le laissent penser.

Dans le reportage « Toulouse espace vert ou bitume », le projet de construction d'un échangeur routier, et d'une voie express sur les Berges est évoqué. De nombreuses personnalités sont interrogées tel que René Mauries, écrivain ou Bertrand Verdier, ingénieur. Tout deux sont contre ce projet, tout comme pas mal de citoyens interrogés: certains parlant de « rongement du tissu urbain ». La peur du tout voiture se fait sentir, au prix du grand sacrifice de la ville historique. A ce sujet René Mauries cite Ivan Illich, philosophe : « un réseau routier moderne ne fait que créer une demande de voiture ». Ce projet vient d'une volonté de décongestionner la ville de l'automobile individuelle avec de nouvelles voies rapides financées par la municipalité et le service d'équipement. En réponse à la création de ces voies nouvelles, des comités de quartiers sont créés. M. Pierre Baudis, maire de Toulouse pour apaiser les tensions décide de recevoir avec M. Salvat, directeur de l'équipement, M. Amalric, porte parole de la population toulousaine à propos de ce sujet. Celui-ci est contre la construction du tronçon de la rocade Sud, il cite, pour appuyer ses propos l'expropriation de 175 personnes, la destruction d'espaces verts, dont le parc du sacré cœur et ses arbres centenaires, ainsi que la destruction du site du canal. Pour lui, le projet de l'autoroute doit être arrêté sinon ce sera la fin du quartier et des commerces. Il propose de ne pas couper le quartier de Rangueil et de détourner le flot de voitures vers Pechdavid. M. Baudis signifie l'utilité du tronçon de la rocade Sud qui fait partie du schéma de circulation vieux de 25 ans, de plus, il certifie la conservation du site du Canal et du parc du Sacré Cœur. Enfin, le flux de voiture et le bruit qu'il engendre sera diminué par la mise en place d'un service de transport en commun.



FIG.15



FIG.16 Installation des murs de soutènement, Rangueil



FIG.17 Parc du Sacré-Coeur

La réticence des Toulousains face à l'installation d'une infrastructure routière peut expliquer en partie le retard d'application du schéma de circulation. La partie coupant le quartier de Rangueil est la seule qui vient en enfouissement par rapport au niveau de la ville, et les conditions émises par les habitants de conservation du parc ont bien été remplies. Tout au long de son histoire, Toulouse sera tiraillée entre différentes visions doctrinaires de la ville, et a du mal à développer son parcours vers la modernité. Ainsi on peut se demander quel est l'avis réel des usagers de la ville sur cette infrastructure et dans quelle mesure le périphérique est effectivement considéré comme une limite ?

III LIMITES PHYSIQUES, LIMITES PERÇUES

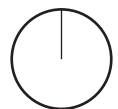
J'ai décidé de choisir mon cadrage dans le quartier de Rangueil, où le périphérique est creusé par rapport au niveau de la ville, et constitue une véritable barrière physique. Mon cadrage est au 1/5000, car ma problématique traite de limites causées par les autoroutes urbaines. Ainsi je dispose sur ce terrain d'un grand panel typologique de franchissement du périphérique.

Dans une première partie je vais analyser la typologie de cette portion de rocade et comment elle s'insère dans son contexte urbain grâce aux différents ponts qui la traverse. Puis, à l'aide de la méthode de Kevin Lynch et au travers d'entretiens, je retranscrirai la lisibilité du quartier de Rangueil.



Fig.18

Ech: 1/5000



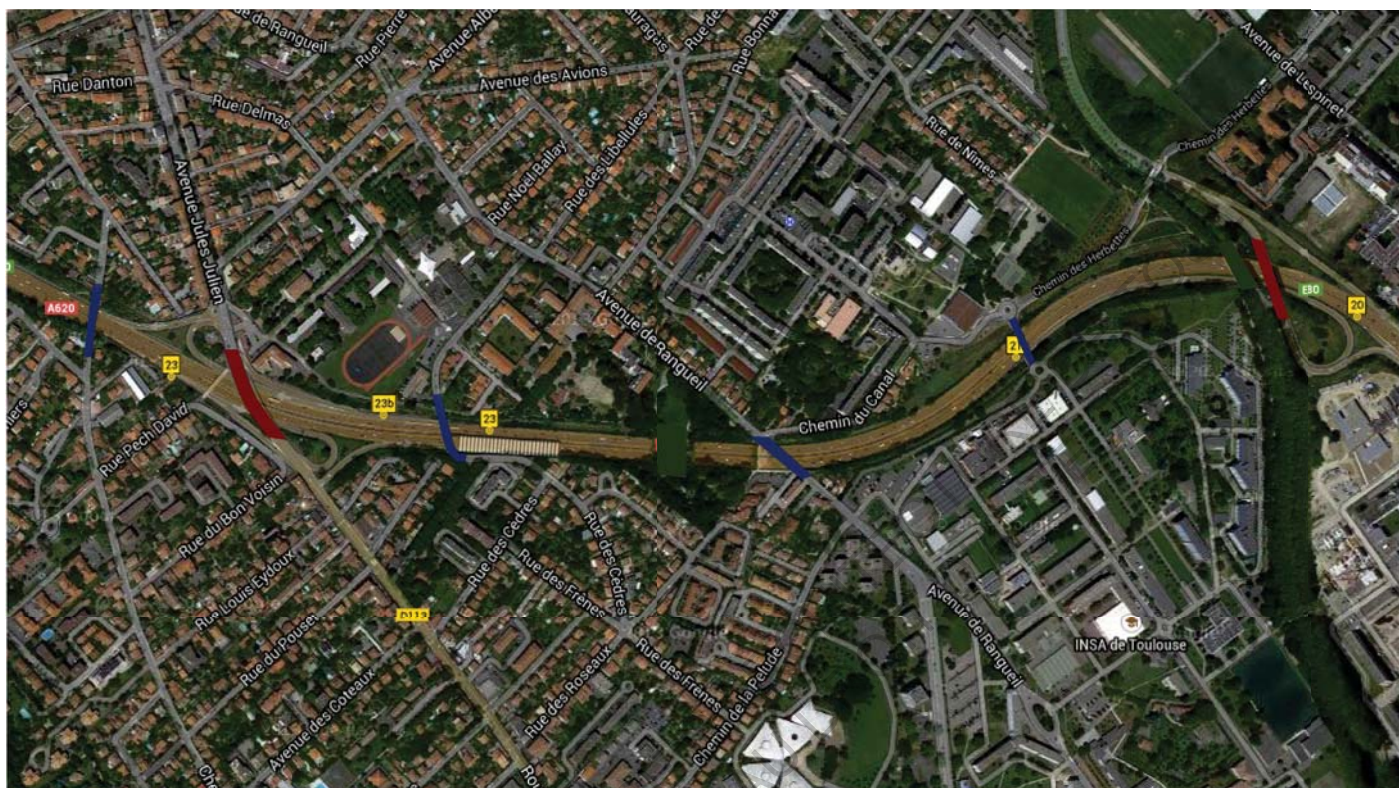
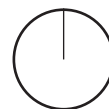


Fig.19

Ech: 1/5000



Voiries routières et piétonnes



Voiries routières



continuité paysagère

1. Les réseaux

a) La forme de l'infrastructure



Fig.20

Sur cette portion, il n'y a pas de théâtralisation du périphérique, les publicités ne sont pas présentes. Martin Etienne et Pierre Alain Trevelo, dans leur chapitre les monuments involontaires, parlent du périphérique comme d'un parcours architectural pouvant aussi bien offrir des vues d'ensembles que restreintes¹⁷. Ici elles sont restreintes. Le périphérique est enfoui; il est enfermé entre deux murs de soutènement en béton brut, au dessus desquels pousse une frange végétale. De nombreux ponts permettent le franchissement du périphérique sur cette portion. Robert Venturi écrit dans *Learning from Las Vegas* « Notre perception de la vitesse dépend de la vision. Les objets passant au dessus des têtes augmentent le sentiment de vitesse. » C'est le cas de la portion étudiée; la vision est courte la vitesse prime. Pour les usagers, le passage de la rocade de Ranguel est rapide et sans contexte. Seul le panneau signalant le pont du canal peut nous indiquer ce qui se passe au dessus (Fig.21). Le périphérique devient un objet physiquement indépendant des tissus qui le jouxtent, il est son propre système, se dissociant de « l'espace de séjour » en représentant celui de « la mobilité »¹⁸. L'apparence de l'objet périphérique change en fonction du contexte dans lequel il est inséré mais sa forme, son rôle et sa pratique restent les mêmes¹⁹. L'usager qui emprunte le périphérique de Ranguel n'en retient qu'un long couloir ou la vitesse prime.



Fig.21

17 TOMATO Architectes, Avril 2003 «Paris, la ville du périphérique» Paris, Le Moniteur, p161

18 TOMATO Architectes, Avril 2003 « Paris, la ville du périphérique » Op.cit, p164

19 TOMATO Architectes, Idid.

Par contre en surface les habitants du quartier ne sont pas confrontés à la vision du trafic routier du périphérique. Enterré, comme inexistant il se cache sous des ponts, les voiles anti-bruits, les bruissements de feuilles ou le clapotement de l'eau. Les talus, jouxtant le périphérique, sont plantés, et malgré leur inaccessibilité font partie des espaces verts de la ville. Ces espaces paysagés isolent les rives et profitent aux usagers.(Fig.22) Cependant, de nombreux axes franchissent le périphérique, ceux ci sont variés: des voies piétonnes, routières, ainsi qu'un parc et le canal. Ainsi la communication entre les deux rives existe, et introduit la notion d'appartenance à un espace composé autour d'un axe.

Pourtant ma première idée était que le périphérique était infranchissable : en fervente partisane de la voiture, je ne pouvais m'imaginer que le franchissement puisse se faire autrement. Pourtant au cours de mes recherches, je me suis mise à arpenter ce territoire, prendre les axes piétons, parcourir la piste cyclable en bord de rocade, me promener dans le parc du sacré cœur. Malgré le bruit, toujours très présent, réelle nuisance à mon sens, j'ai eu parfois l'impression de ne rien franchir, comme si la rocade n'existait pas, et que je passais d'une rive à l'autre sans m'en rendre compte. Ainsi ma vision étriquée du quartier de Ranguel, s'est transformée, il m'est alors apparu comme immense et sans limites. Les lectures et analyses m'ont permis de me détacher de la vision négative que véhicule nombre d'auteurs et de médias. Mon expérience est récente et m'incite à me demander comment les habitants ont vécu l'arrivée du périphérique dans le quartier et comment ils le délimitent. Dans le chapitre précédent, les médias, retranscrivent une pensée doctrinaire contre la politique mise en place, en s'opposant à la réalisation du périphérique.

Mais la réalité est elle la même, au vu des efforts faits pour conserver le parc du sacré cœur et le canal? Les axes traversant la rocade sont ils fédérateurs du quartier ?

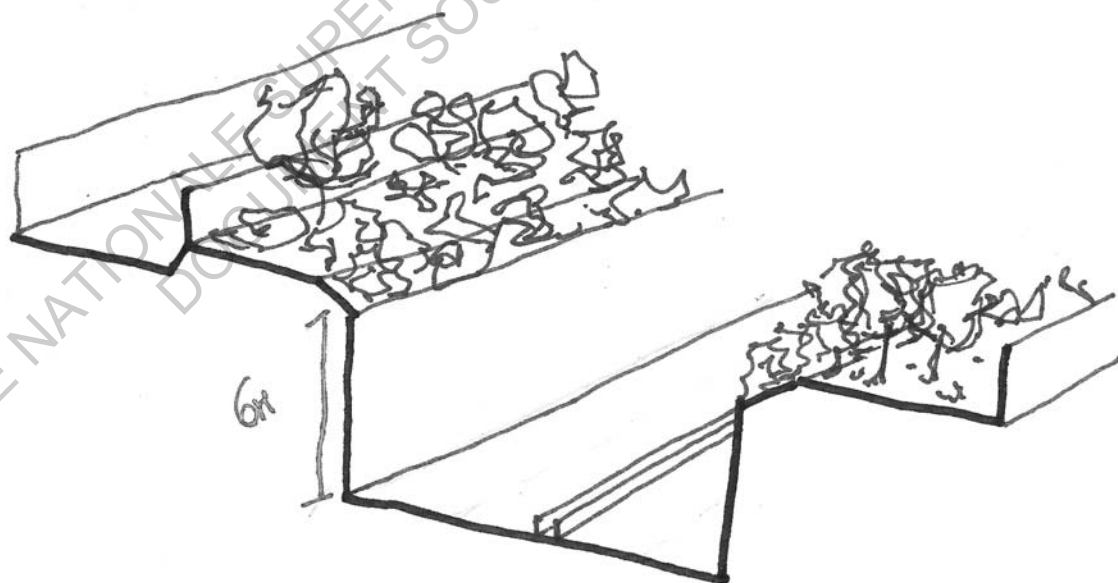


Fig.22

b) Axes traversant

Je vais centrer mon cadrage sur trois typologies de passages: un routier, un piéton et un mixte.

Le premier pont analysé est celui qui rejoint l'avenue Jules Julien et la route de Narbonne.(Fig.23) C'est un pont routier sur lequel débouchent les bretelles de jonctions du périphérique, bretelles qui interrompent le trottoir piétonnier de part et d'autre. C'est un axe routier important, puisque le pont possède 4 voies, et mesure 18,59 mètres de large. La vue y est dégagée, et l'on a un panorama sur le périphérique en contrebas.(Fig.24). Etonnement, un arrêt de bus est situé sur ce pont. Pour le rejoindre l'usager doit emprunter soit un passage souterrain piéton à partir de l'avenue Jules Julien, soit une passerelle à partir de la route de Narbonne. (Fig.25, 26, 27, 28). En fait pour traverser le périphérique, l'usager doit emprunter successivement la passerelle et le souterrain, qui ne sont, d'un côté comme de l'autre, pas particulièrement bien indiqués. Et pas indiqué du tout du côté route de Narbonne. En étant sur le pont l'usager peut être embrouillé par un panneau indiquant un autre cheminement piéton qui semblerait rejoindre la route de Narbonne; mais le trottoir disparaît alors pour laisser place à la bretelle.(Fig.29, 30) Quid de cette signalisation obsolète?

Je décide de faire l'expérience de ce franchissement en tant que piéton. Une fois le trajet repéré sur Google Map, je pars de la route de Narbonne et me rends difficilement, vu l'absence totale de signalisation, à la passerelle. Au sortir de la passerelle, le passage souterrain me paraît, quant à lui, assez évident. Néanmoins, ce cheminement étant long et complexe, certains, au mépris du danger, se risquent à traverser les bretelles pour gagner du temps! (Fig.31)

Finalement, l'alternative piétonne mise en place à ce niveau me paraît faiblement opérante, et devait être probablement repensée.



Fig.23

Passage
piétons

Arrêt de
Bus



Entrées
du tunnel



Fig.24 Vue sur le périphérique



Fig.25 Passage piéton



Fig.26 Accès souterrain



Fig.27 Souterrain



Fig.28 Arrêt de bus



Fig.29 Panneau de signalisation pour piétons



Fig.30 Disparition du trottoir



Fig.31 Piéton traversant

Le second pont analysé est celui qui se trouve rue des Cormiers. Ce pont mesure 9,42m de large, et comprends deux voies pour les voiture et un trottoir piéton unique.(Fig.32, 33) Bien que le garde corps soit ajouré, des efforts on été fais pour gommer le périphérique. Une couverture anti-bruit cache une partie de celui-ci.(Fig.34) Pour la petite histoire, à l'origine il n'était pas prévu ainsi: les arcs de cercle permettant l'absorption du bruit ont été posés à l'envers. Quelques plantations ont été faites en complément. Pour accéder au pont il faut, soit prendre la rue des Cormiers, soit l'ancienne allée des Sœurs (Fig.35) qui donne route de Narbonne, ou bien la rue de Castanet,(Fig.36) qui débute également route de Narbonne. Ce pont est principalement emprunté par les usagers voulant éviter les feux tricolores de la route de Narbonne, et par les riverains pour accéder aux différents services situés de l'autre coté du périphérique(écoles, commerces, pistes cyclables). Pour l'avoir empruntée à pied et en vélo, je l'ai trouvé simple d'accès et sécuritaire.



Fig.32



Fig.33



Fig.34



Fig.35 Allée des soeurs



Fig.36 Rue de Castanet

Le troisième pont, exclusivement piéton, est entièrement végétalisé. Il assure la continuité du parc du Sacré Cœur et a permis sa pérennité.(Fig.37) L'accès se fait d'un côté par l'avenue de Rangueil soit de l'autre par la rue des Roseaux. Une fois, dans le parc impossible d'imaginer des voitures passant au dessous.(Fig.38,39) Le bruit est certes très présent mais se fait vite oublier. Il faut chercher au travers de l'épais feuillage qui borde le parc pour apercevoir un bout de rocade.(Fig.40) Le jardin, comme suspendu a été ouvert au public en 1981. C'est un parc protégé de 3hectares, où des essais de plantations de nouvelles variétés horticoles ont été réalisés. C'est un havre de paix où le fleurissement est particulièrement abondant²⁰.

Pour m'y être proménée, je n'y suspecte pas la présence de la rocade; l'endroit est convivial; j'y croise des cyclistes, des mamans avec leurs enfants, des personnes âgées et leurs chiens.



Fig.37

²⁰ www.ladepeche.fr/article/2004/09/172398-un-jardin-suspendu.html

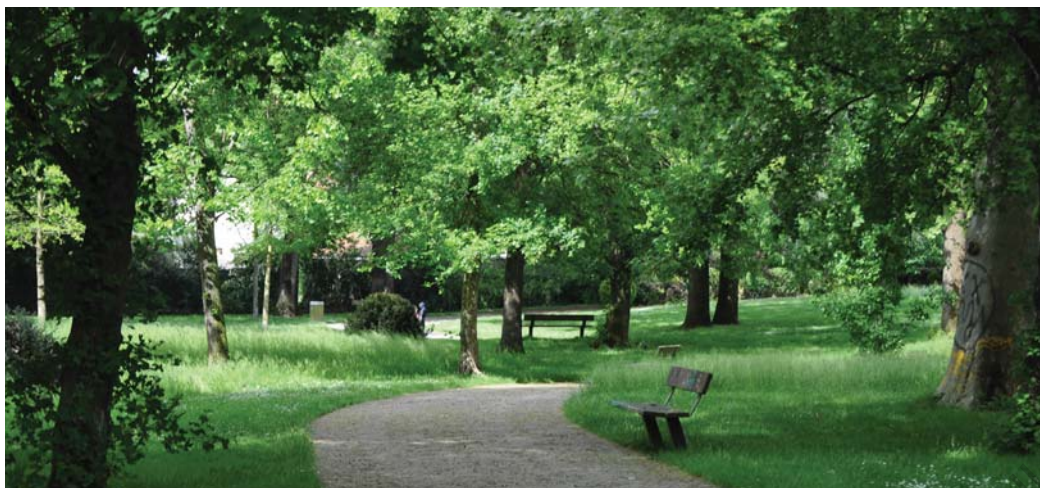


Fig.38 Parc du Sacré-Coeur



Fig.39 Vue sur le parc

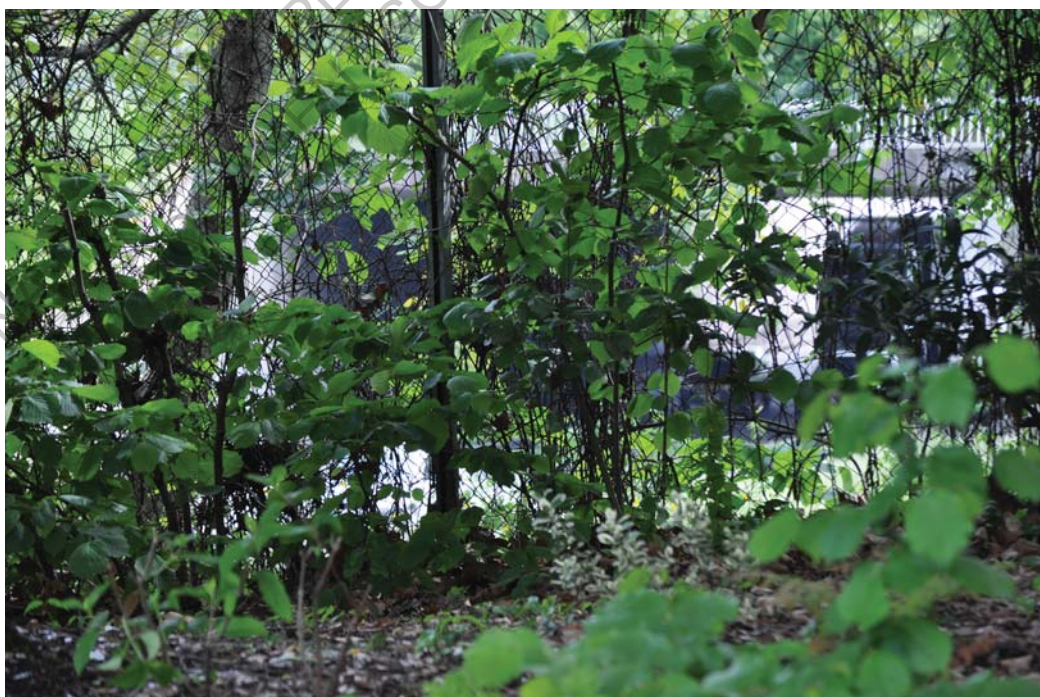


Fig.40 A travers les feuillages

Ces trois ponts sont reliés par un chemin piéton situé du côté intérieur du périphérique, et venant se loger entre une bande de végétation et des habitations ou terrains de jeux.(Fig.41) Ce chemin, est caché du périphérique par une butte végétale. En dehors du bruit, rien ne trahit la présence de la rocade. Ce chemin, plutôt agréable car très végétal, est régulièrement fréquenté, quoique mal indiqué.(Fig.42) Ce n'est qu'au milieu du chemin, au niveau de la rue des Néfliers qu'un panneau d'indication apparaît.(Fig.43)

Ce chemin très pratique, se situe cependant du côté intérieur du périphérique, et n'a pas son semblable de l'autre côté.



Fig.41

Cheminement piétons

Panneaux de signalisations



Fig.42



Fig.43

Afin de mieux analyser les réelles pratiques des ces axes, je suis allée observer ceux ci en notant le nombres de passages et leurs natures. Pour que le protocole soit clair, je suis restée 1h sur chaque lieu, à un horaire précis en semaine a temps équivalent. Bien que les relevés ne soient pas simultanés, les résultats donnent une estimation des pratiques.

Lieu	date	Tranche horaire d'observation	Pietons	Vélos	Voiture
avenue jules julien/route de narbonne	19-mai	14H/15H	15	12	58
Parc du Sacré Cœur	26-mai	14H/15H	9	6	0
Rue des Cormiers	02-juin	14H/15H	6	16	22

Je constate que c'est sur le pont qui rejoint l'avenue Jules Julien à la route de Narbonne que la voiture est la plus présente. Je dénombre une quinzaine de piétons qui franchit le périphérique; neuf d'entre eux prennent la passerelle, les autres traversent les voies. La majorité des piétons (13/15) présents sur ce pont, se dirigent vers l'arrêt de bus. J'en déduis que peu de personnes utilisent cette axe traversant pour d'autres raisons. Dans le parc du Sacré-Cœur, je dénombre quelques piétons, dont une femme et un nourrisson se promenant, le reste des personnes, semblent relativement pressées. Les relevés étant fait un mardi en début d'après midi, j'attribue ce nombre, au fait que la majorité des gens travaillent. Enfin le pont rue des Cormiers est assez mixte en pratique avec une dominante de voiture et de vélos puisqu'il donne également accès à la piste cyclable.

Consciente des limites de mon relevé, je ne peux en tirer que des conclusions partielles. Les pratiques du pont entre avenue Jules Julien et route de Narbonne sont majoritairement automobiles, bien que l'arrêt de bus amène des piétons à l'emprunter. Les autres résultats ne sont pas assez exhaustifs pour en tirer de réelles conclusions.

Au travers de mes ballades, et de mes observations je me suis aperçue de la porosité de cette rocade. Enterré, parfois dissimulé sous des murs anti-bruit ou des buttes végétales, le périphérique se traverse, se longe, et se regarde. Bien que certains cheminements soient cachés ou mal indiqués, ils existent et sont utilisés tous les jours. Mais la rocade est elle malgré tout une limite au quartier de Rangueil dans l'imaginaire de ses habitants ?

2. Les habitants

Bien qu'habitante de ce quartier, je ne peux me baser que sur mes propres conclusions. Ainsi il m'a paru intéressant d'utiliser la méthode de Kevin Lynch pour comprendre la façon dont les usagers de l'espace public perçoivent l'organisation spatiale d'une ville, autrement dit la lisibilité du paysage urbain grâce aux images mentales qui marquent ses usagers. Pour ce faire, il procède à des entretiens avec les habitants et leur demande d'effectuer des cartes mentales de leur ville. Pour lui, chacun doit pouvoir reconnaître certains éléments phares d'une ville grâce à leur organisation cohérente et donc s'y repérer grâce à des codes spatiaux en quelque sorte. Il cible des critères clés qui définissent le paysage urbain, ainsi que ses éléments principaux puis propose des méthodes de remodelage urbain prenant en compte les images que renvoie la ville. Cette méthode dans mon cas, me permettrait de mettre en exergue les éléments structurant du paysage urbain, et de comprendre comment les habitants vivent

avec le périphérique.

D'une nature plutôt timide, j'ai commencé par interroger ma famille qui vit dans le quartier depuis longtemps. Il est important de préciser que lorsque j'ai effectué mon premier entretien, j'étais persuadée que toutes les personnes interrogées qualifieraient le périphérique de limite. Grâce à l'analyse de ces cartes mentales, j'ai commencé à changer d'avis. J'ai senti que la conviction que je m'étais forgée, s'affaiblissait petit à petit et j'ai découvert finalement que le périphérique n'est pas une réelle coupure dans la ville. Mais avant d'en venir là je vais décrire les différents entretiens que j'ai eus. Pour ce faire je n'ai jamais cité mon sujet de mémoire pour ne pas influencer les personnes interrogées. Je me suis rendue compte que lorsque je demandais une carte mentale, la plupart des gens ne comprenait ce qu'ils devaient faire; j'ai alors mis en place un questionnaire, pour les guider et faciliter ce rendu peu ordinaire. Ci-dessous un exemplaire du questionnaire.

Bonjour, je m'appelle Marie Couffy, je suis étudiante en 4ème année à l'école d'architecture de Toulouse.

Au cours de l'entretien, j'aimerais que nous abordions les thèmes suivants : la ville, le quartier, la perception d'appartenance. En ayant ces thèmes en tête...

Que suggère le mot Toulouse instantanément ?

Et le mot Rangueil ?

Dans quel quartier habitez vous et depuis longtemps ?

Y a t'il un évènement de type structurel, ou en terme d'aménagement, qui vous a fait changer vos habitudes ?

Où est votre lieu de détente ?

Où allez vous faire vos courses ? Avec quel moyen de transport ?

Où travaillez vous ? comment y aller vous ?

Où situez vous les limites de votre quartier ?

Dessinez moi un plan de la ville/quartier en situant vos endroits familiers, ceux qui posent problèmes ou qui pose des limites à votre quartier ou ville ?

Le premier entretien, je l'ai fait avec ma grand-mère : Mme Caumeil, ancienne pharmacienne route de Narbonne, âgée de 99 ans. L'événement le plus marquant pour elle est la ligne de bus, et non l'arrivée du périphérique, alors qu'elle habite à 300m de celui-ci. Et lorsque je lui demande où elle place les limites de son quartier, elle me réponds avec beaucoup de nostalgie « Avant c'était les champs, mais maintenant tout a changé et tout s'est construit : les coteaux, le jardin de Rangueil d'autres part, et St Agnes. » Étonnée de ces limites lointaines, je me dis que c'est sûrement lié à son grand âge.

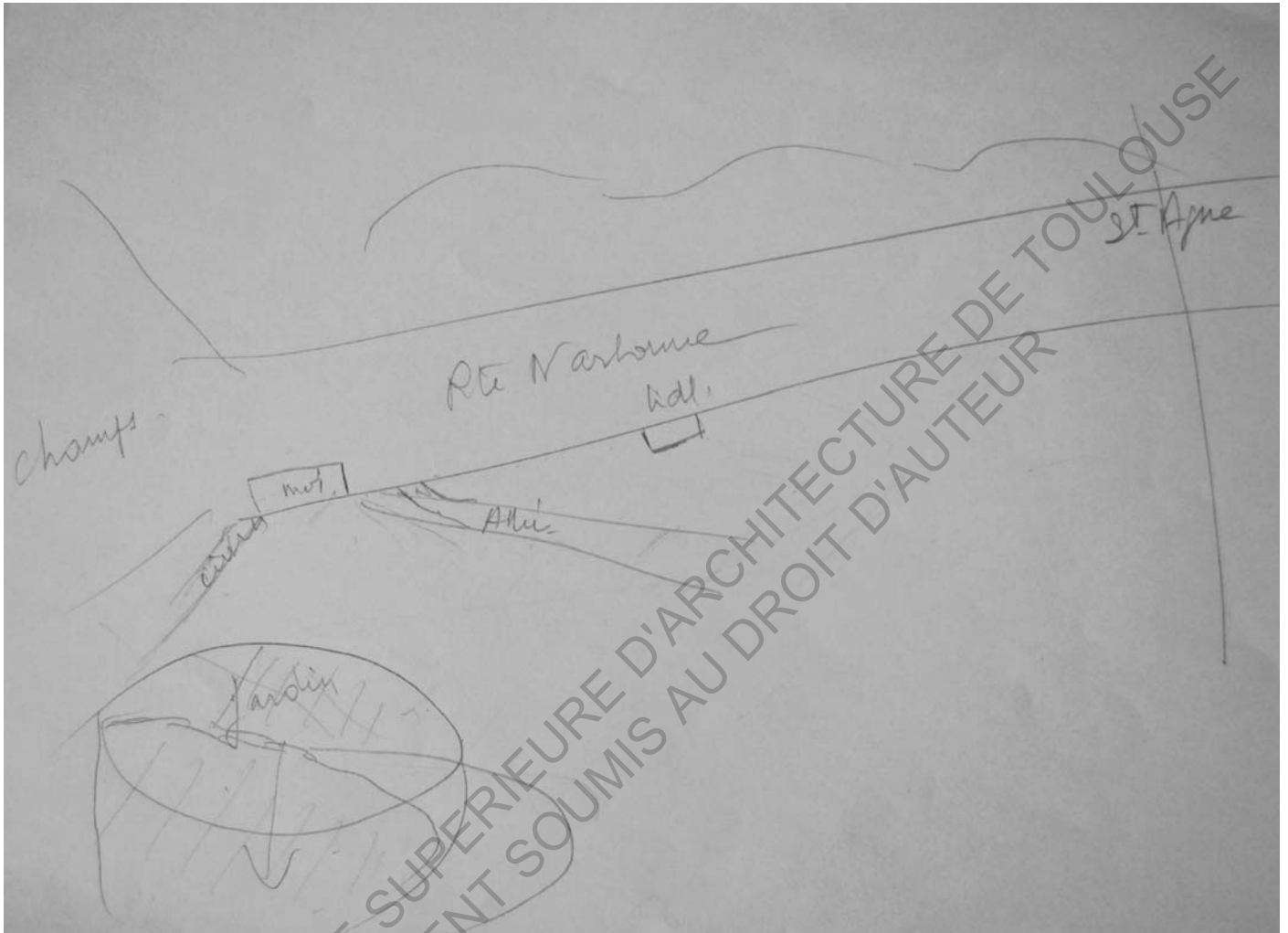


Fig.44 Carte mentale de Mme. Caumeil

J'ai ensuite enchaîné avec ma tante, pharmacienne et mon oncle professeur de sport, tout deux à la retraite. Pour lui les limites sont claires : « Le métro de Rangueil, Saouzelong, la gare St Agnes, Jules Julien, la rue de la Salade Ponsan, la piscine de Pech David, le lycée Bellevue et la fac. » Et c'est le premier à me citer le périphérique comme événement perturbateur : à l'époque il travaillait à la faourette et cet événement l'a obligé à changer de moyens de transport, c'est à dire prendre sa voiture. Ma tante cite elle les coteaux de Pech David, les dominicains, le Canal et St Agnes comme limite. Toujours pas de périphérique à l'horizon, je me dis que notre perception doit dépendre de l'âge, ou bien c'est seulement moi qui suis obnubilée par ce réseau routier passant en pleine ville.

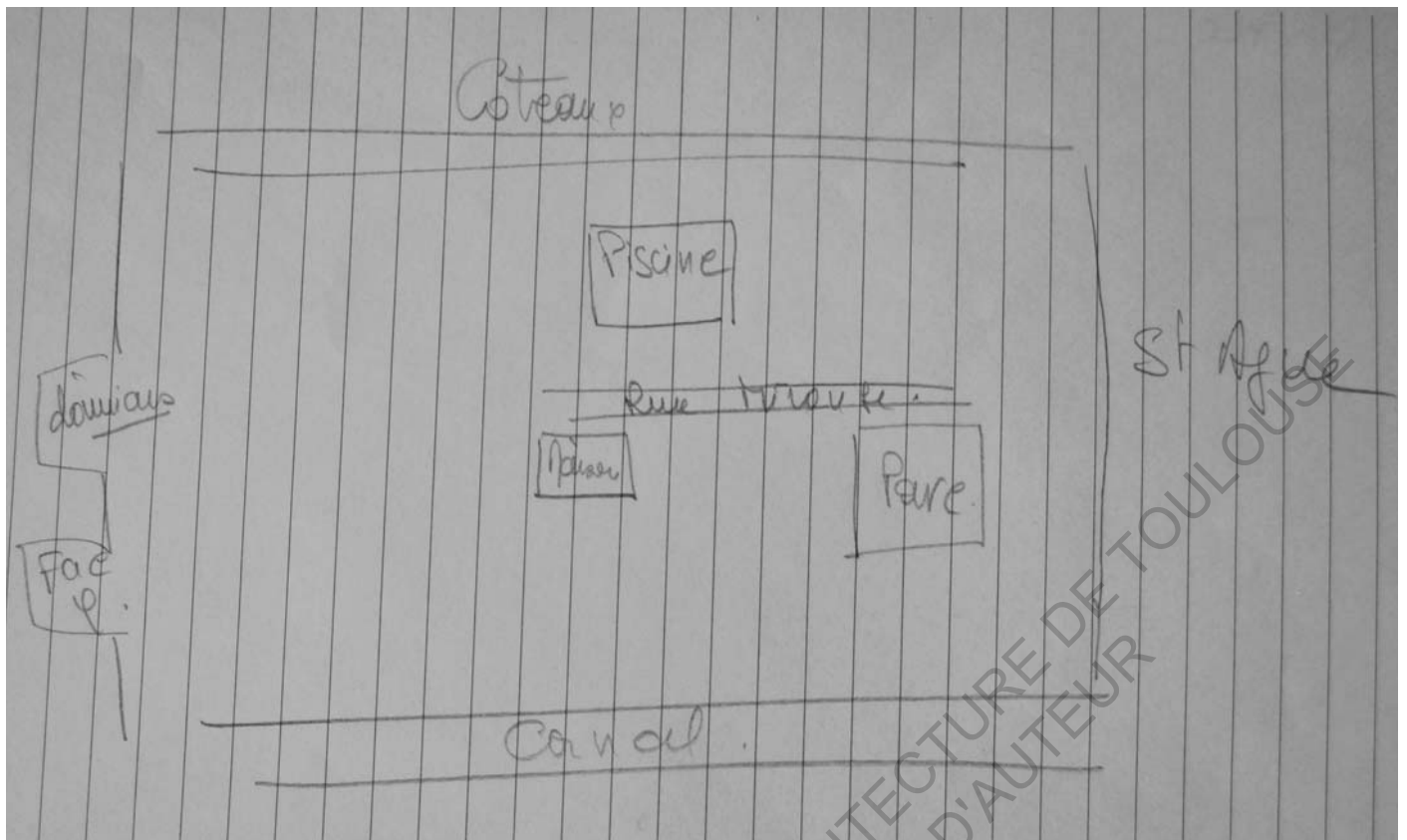


Fig.45 Carte mentale de ma tante

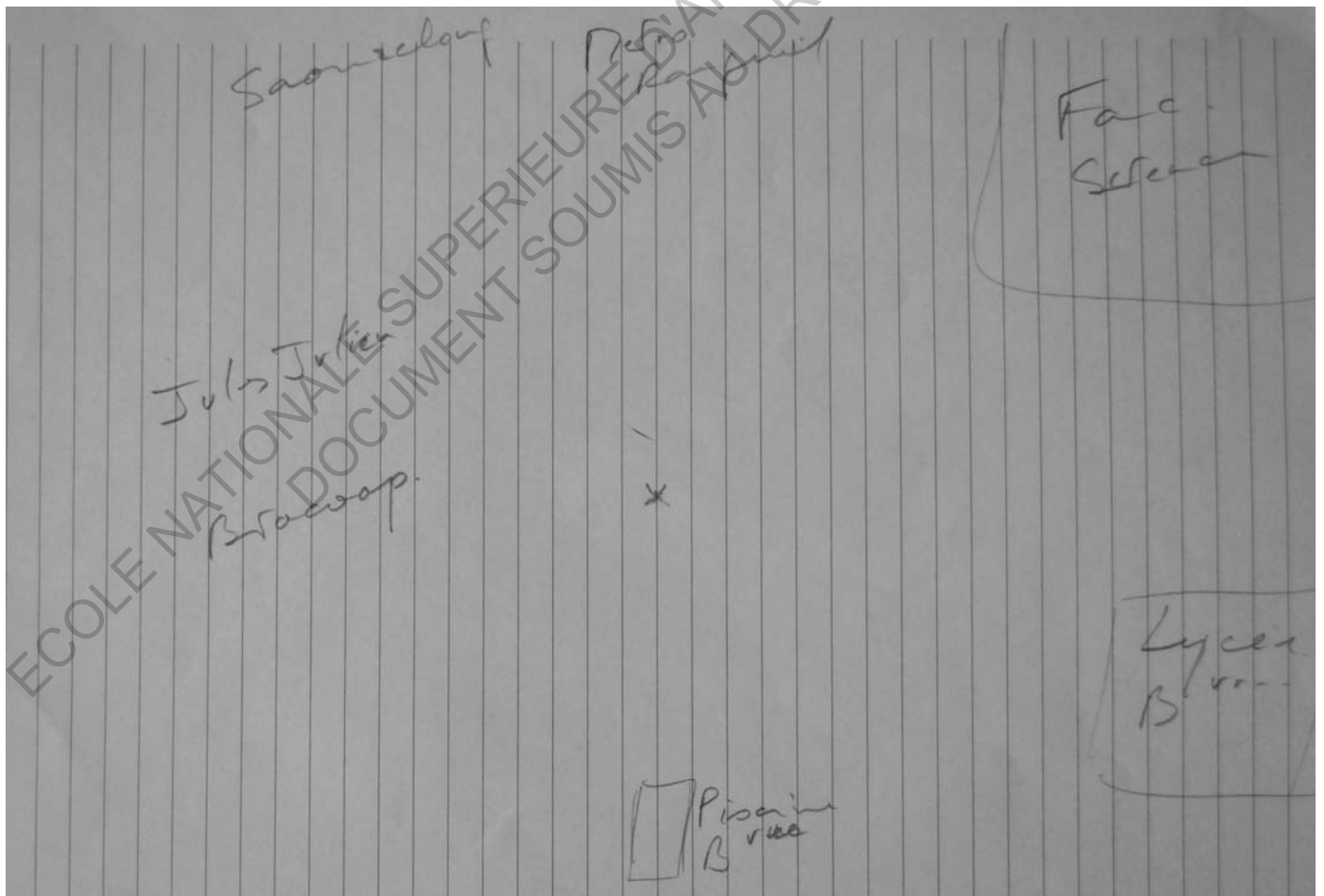


Fig.46 Carte mentale de mon oncle

Maintenant bien rodée, je me tente à sonner aux maisons, d'abord rue de l'Entraide, jouxtant le parc du Sacré-Cœur. Après cinq maisons sans réponses, quelqu'un m'ouvre: un jeune homme, d'une vingtaine d'année, souriant. Après lui avoir expliquer mes intentions, il me fait rentrer et je commence mes investigations, avec enfin, quelqu'un qui n'est pas à la retraite. Pierre est un lycéen de 18 ans, il est en pleine révision du bac. L'entretien ne va durer que 10mn, très vif il répond succinctement. Mais lorsque je lui demande de citer selon lui les limites de son quartier il me répond: « Bellevue, le périphérique, les coteaux, le canal.» Contente de sa réponse, je lui demande alors de dessiner sa carte mentale, dans laquelle il fait apparaître toutes les pizzérias du quartier mais aussi le skatepark ; hors celui-ci se trouve le l'autre coté du périphérique. Je lui demande alors ce qu'il entend lorsqu'il cite le périphérique en limite : « C'est simple, du coté du skatepark c'est le canal qui finit le quartier, mais au bout de la route de Narbonne c'est le périphérique, je me déplace qu'à vélo, et je ne traverse jamais cette voie ». Il parle du pont entre l'avenue Jules Julien et la route de Narbonne, celui qui me semblait infranchissable : enfin quelqu'un de mon avis. Après lui avoir souhaité bon courage pour son baccalauréat, je repars, ravi de ses réponses et amusée de sa carte mentale, qui reflète les préoccupations de son âge.

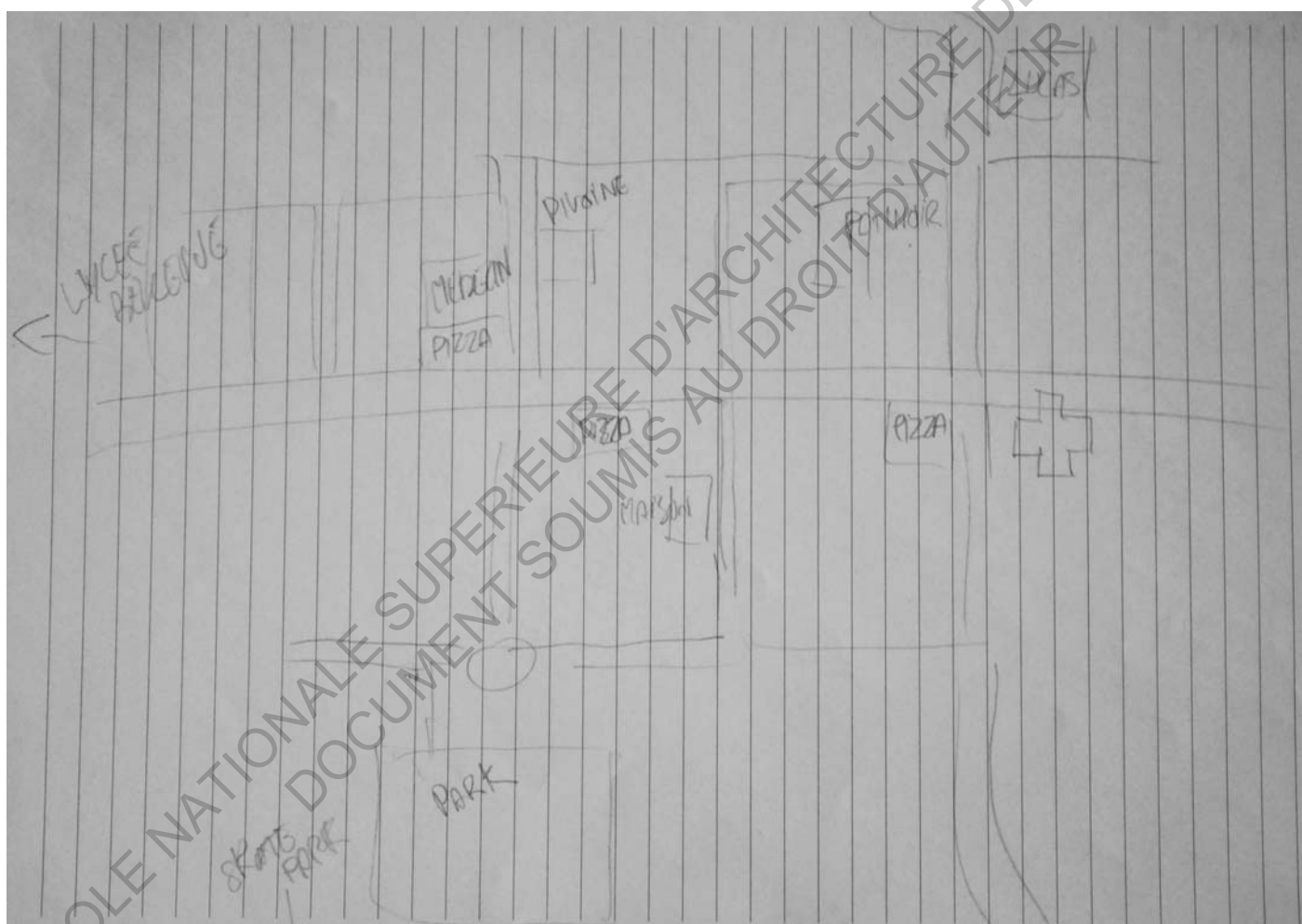


Fig.47 Carte mentale de Pierre

Mon quatrième entretien se fait dans la rue, sur un banc public, chemin de la Pelude, il s'agit de maxime agé de 22 ans, un ouvrier, mais il ne m'en dira pas plus. Assez timide il n'ose parfois pas répondre : l'entretien est très rapide, une dizaine de minutes tout au plus. Sa carte mentale, très simple, est très clair : Est Ouest ont des limites naturelles : Pech david et le Canal, que l'on retrouve pratiquement dans toutes les cartes. Pech David est un relief important qui arrête la vue(Fig.48), c'est un repère pour tous, tout comme le canal, qui symbolise une autre limite naturelle « infranchissable ». Ses limites Nord Sud, sont la faculté de Pharmacie, et le périphérique. Lorsque je lui demande pourquoi, il ne sait que me répondre puis me dit « c'est comme un trou ». Je m'image qu'il le voit comme un ravin à voiture.



Fig.48 Relief de Pech David

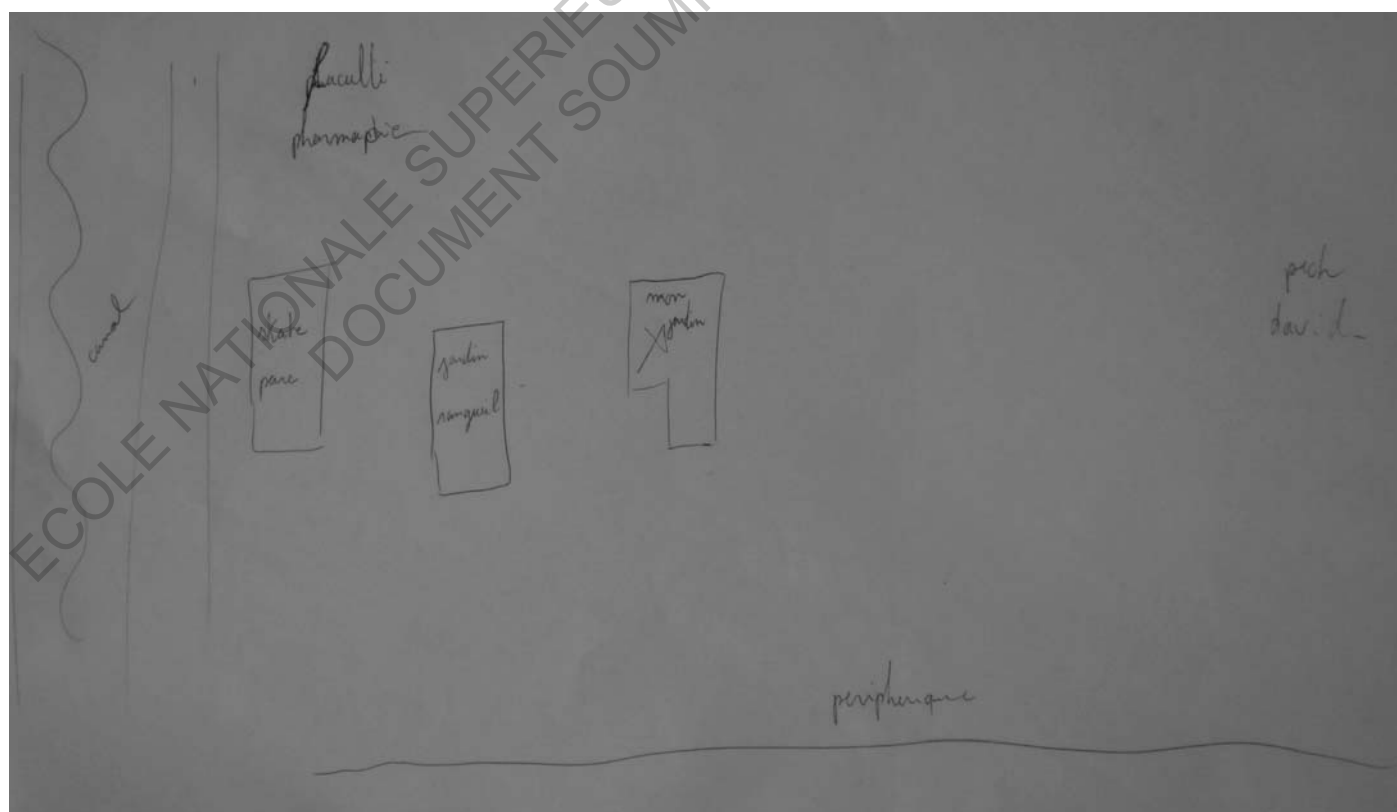


Fig.49 Carte mentale de Maxime

Je poursuis mes investigations, et après avoir affronté le dédain de certains, qui ne répondent même pas à un bonjour, ou ceux qui sont trop pressés, je me poste devant la station service route de Narbonne. Point central du quartier, une des seules stations où la boutique est ouverte tous les jours. Ainsi je rencontre Florian, jeune homme de 26 ans, ingénieur aéronautique, formé à l'INSA, en bref un vrai Toulousain. Assez intrigué par mon travail, nous prenons rendez-vous pour le lendemain, chez lui, derrière la station. Très bien accueillie, nous parlons un peu d'étude et je commence rapidement mon questionnaire afin de ne pas lui donner d'indices sur le thème de mon mémoire. Très vite, je sens qu'il a beaucoup d'amour pour ce quartier dans lequel il est venu s'installer pour ses études : d'abord à l'IUT puis à l'INSA. Même s'il travaille à Aucamville et cela l'oblige à rester dans les bouchons quasiment tous les jours, il ne veut déménager pour « rien au monde ». Sa carte mentale est très fournie et je sens que toutes ses activités sont en rapport avec le quartier auquel il donne une place centrale. Il place les limites à Pechdavid, Ramonville, au canal et au périphérique, puis ajoute « ce quartier est comme une enclave entre colline et creux. » J'ai trouvé cette expression très claire et juste. Encore un jeune qui pense comme moi me suis-je alors dit ! C'est peut-être vraiment une question d'âge mais je suis consciente que je ne peux généraliser avec 6 entretiens...

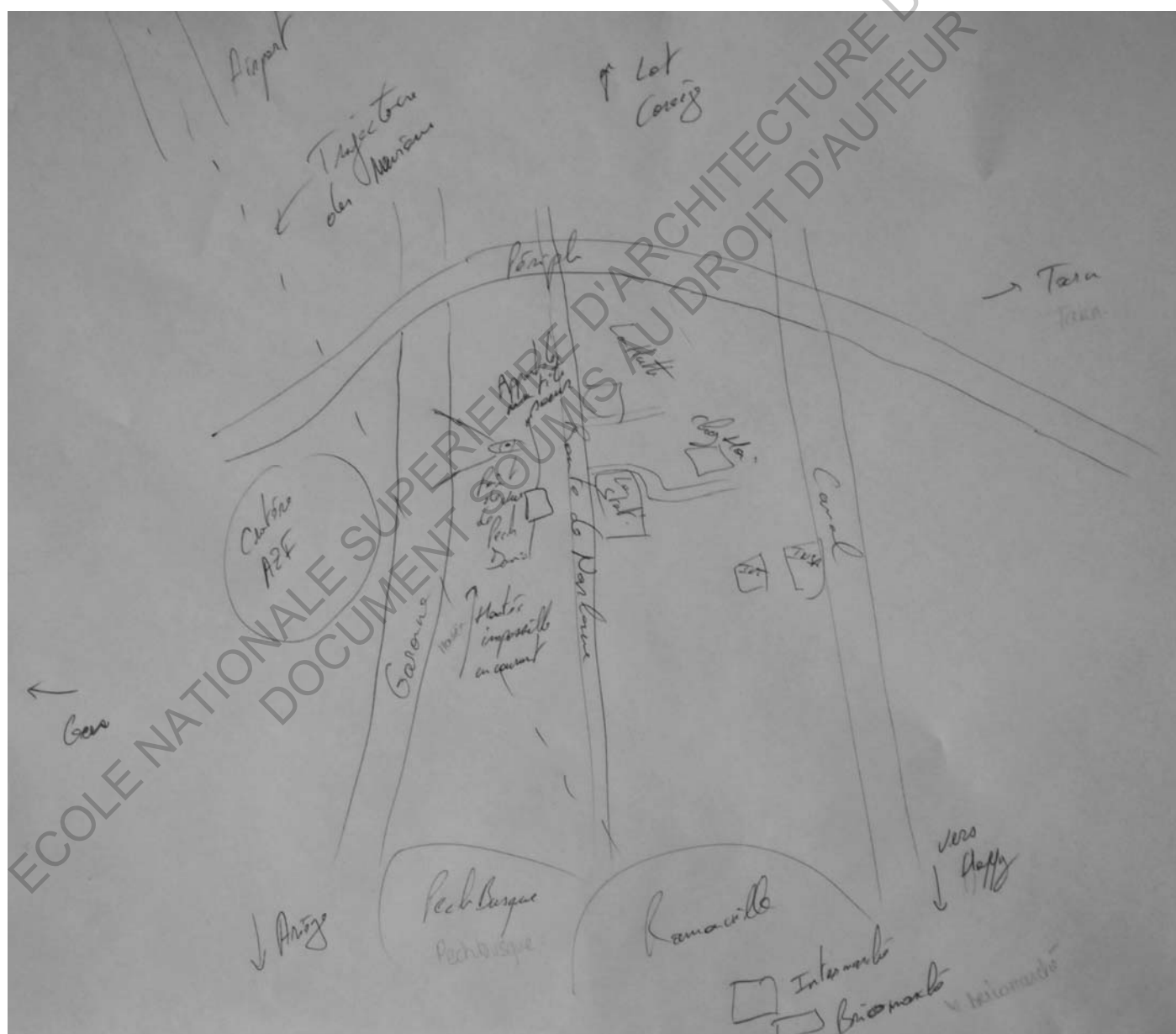


Fig.50 Carte mentale de Florian

Le dernier a été de loin l'un des plus enrichissant : j'ai interrogé Jackie, personnage à part entière du quartier, ancienne conductrice de bus pour la prairie, elle connaît tout le monde et surtout toutes les histoires. Toujours souriante, avec son chien, elle arpente le quartier chaque jour avec ses copines, qui elles aussi adorent le commérage. Ravie que je veuille l'interroger, elle m'a tout de suite emmenée dans son appartement. Et quelle fût ma surprise lorsqu'elle me dit que l'arrivée de la rocade a été un bouleversement pour elle : à l'époque elle était logée à la prairie, et le tracé du périphérique coupait cette école: elle a donc été expropriée. Elle est venue habiter dans la rue des cèdres. « Les ponts pour traverser la rocade ont été mis en place plus vite que la rocade elle même, et comme je travaillais toujours à côté cela ne m'a pas posé plus de problème ». Étonnée que ce que je pensais être un traumatisme n'en était en fait pas un, et sans surprise elle me cita le canal et les coteaux comme limite, sans ajouter le périphérique!

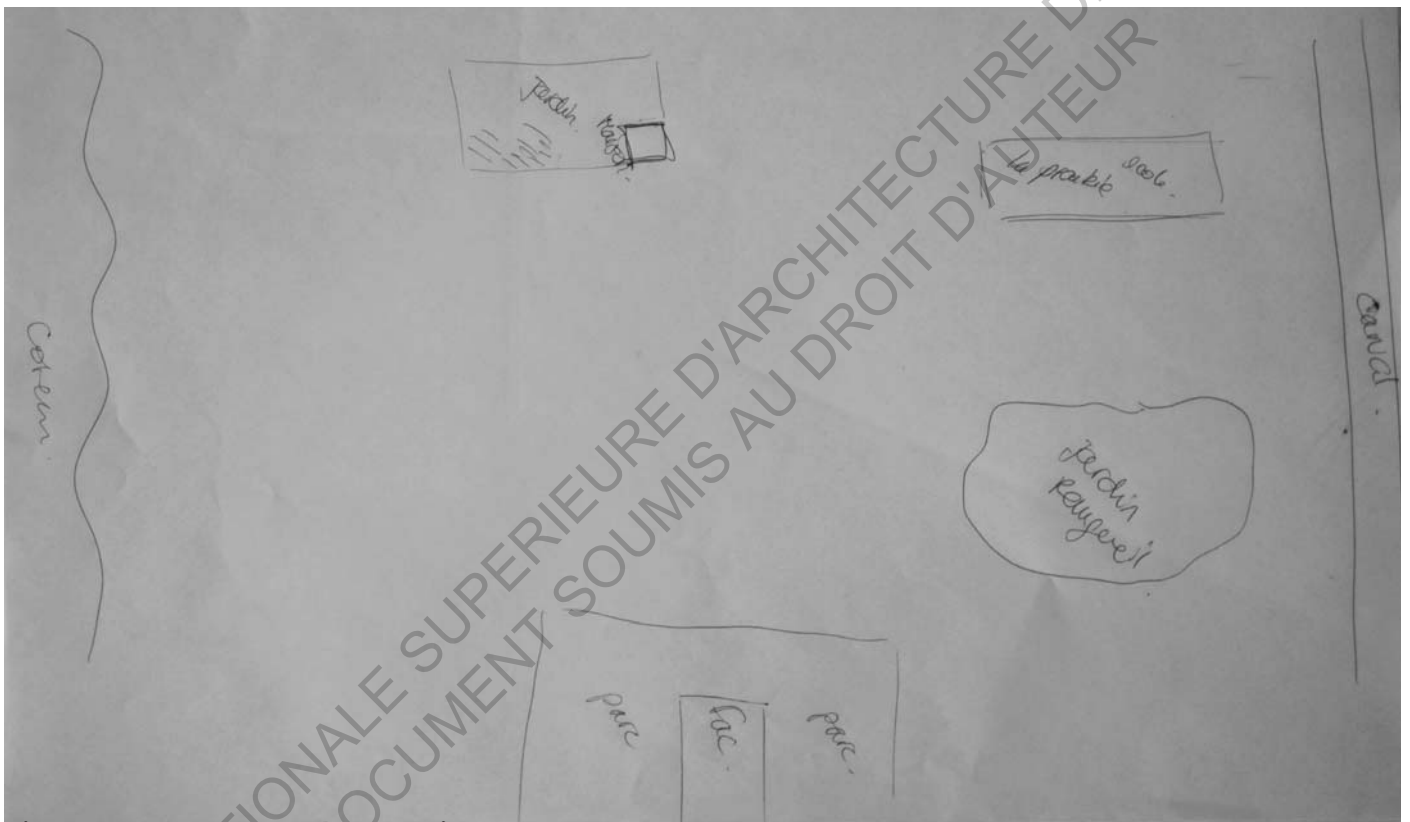


Fig.51 Carte mentale de Jackie

Suite à ces investigations sur le terrain, je me suis rendue compte que ceux qui avaient vécu l'arrivée du périphérique n'en étaient pas traumatisés, au contraire il fait partie pour la plupart du quartier, ce n'est que les 18-28 ans qui le placent en limite, peut être à cause du moyen de transport utilisé.

Si l'on prend le périphérique comme objet, il est indépendant de la ville. A Rangueil cette idée est accentuée par le fait qu'il soit enterré; les nombreux franchissements en font une couture dans la ville en liant les différents morceaux. Ceux-ci accueillent diverses pratiques : piétonne, routière, paysagère. Mais les habitants le voient-ils comme un liant ou une limite à leur quartier ? Grâce aux cartes mentales je me suis rendue compte, même si les points de vue sont différents, que les nombreux passages permettent l'acceptation de celui-ci, sans le considérer comme un axe perturbateur venant scinder le quartier en deux. Seuls le pont ou les bretelles de jonction du périphérique créent une cassure pour certains. Mais en pratique, les usagers ne se rendent parfois même pas compte de franchir un réseau routier, ils ne le voient pas comme un objet néfaste, au contraire c'est un lien.

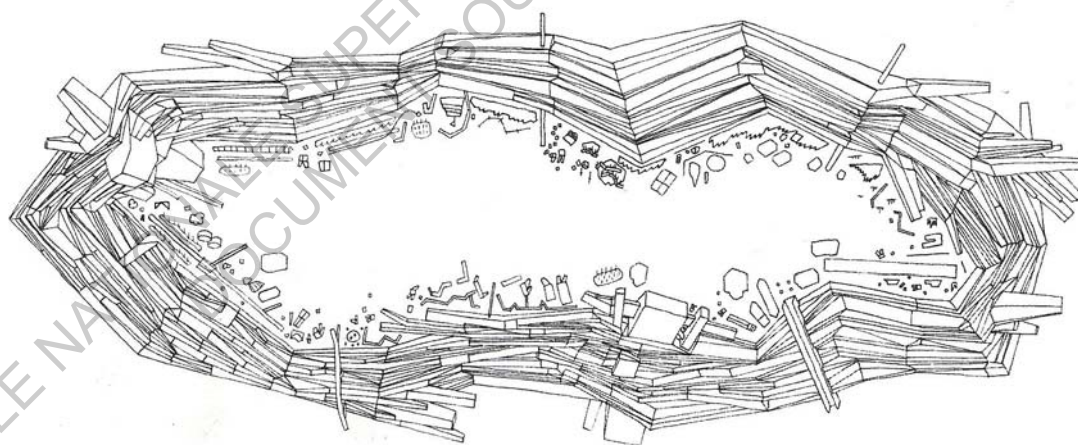


Fig.52

CONCLUSION

La ville peut se définir selon une multitude de paramètres; ce n'est pas une image figée. Elle est aujourd'hui le territoire de la vie quotidienne, chaque individu en a sa propre représentation. Mais existe-t-il une conscience collective des limites au travers des infrastructures routières?

Kevin Lynch introduit le principe d'imagibilité dont la limite est une composante majeure. Il définit les limites comme un élément linéaire du paysage urbain. L'autoroute urbaine en tant qu'élément linéaire pourrait donc s'apparenter à une limite. Mais avant tout il est important de définir l'infrastructure routière. Elle est en fait son propre réseau régi par les flux, la vitesse, et donc le temps ; mais en cela est-elle déconnectée de la ville ? De nombreux projets visent à supprimer le périphérique, soit en le recouvrant soit en le transformant en boulevards urbains pour qu'il soit mieux accepté. Cette vision reste relativement négative à l'égard de l'infrastructure. La vision du collectif « Urbain trop urbain » nous permet d'avoir un autre point de vue, plus poétique en considérant le périphérique comme un paysage urbain, permettant un autre regard sur la ville.

Entre ville rêvée et réalité, l'autoroute urbaine, est-elle un lien ou une entrave à la continuité des villes, aussi bien dans notre imaginaire que dans la réalité urbaine? Le périphérique est un morceau de ville mais comment interagit-il avec le territoire qui l'entoure ?

La réticence des Toulousains face à l'installation d'une infrastructure routière peut s'expliquer en partie le retard d'application du schéma de circulation. La partie coupant le quartier de Rangueil est la seule qui vient en enfouissement par rapport au niveau de la ville, et les conditions émises par les habitants de conservations du parc ont bien eu lieu. Tout au long de son histoire, Toulouse est prise entre différentes visions doctrinaires de la ville, et à du mal à développer son parcours vers la modernité. Ainsi on se demande quel réel avis les usagers de la ville ont sur cette infrastructure et dans quelle mesure le périphérique est considéré comme limite ?

Si l'on prend le périphérique comme objet, il est indépendant de la ville. A Rangueil c'est accentué par le fait qu'il soit enterré, mais les nombreux franchissements en font une couture dans la ville qui en lie les différents morceaux. Ceux-ci accueillent diverses pratiques : piétonne, routière, paysagère. Mais les habitants le voient-ils comme un lien ou comme une limite à leur quartier ? Grâce aux cartes mentales je me suis rendue compte dans l'ensemble, que les nombreux franchissements permettent l'acceptation du périphérique, sans le considérer comme un axe perturbateur venant qui scinderait le quartier en deux. Seul le pont ou les bretelles de jonctions du périphérique créent une cassure pour certains. Mais en pratique, les usagers ne se rendent parfois même pas compte de franchir un réseau routier, ils ne le voient pas comme un objet néfaste, au contraire c'est un lien. La randonnée urbaine proposée par le collectif Urbain Trop Urbain, a ouvert le champ à des pratiques contemplatives de ce paysage que l'on connaît mal.

L'acceptation de ce type d'infrastructure dépend donc de sa forme et surtout des points de contact avec la ville. A Rangueil, elle fait partie du quartier, et permet la connexion avec le reste de la ville.

Les nœuds sont au cœur du problème; ce sont eux qui risquent de compromettre la continuité piétonne et paysagère, paramètre indispensable à la bonne couture de la ville. Les espaces jouxtant ces axes sont souvent abandonnés et ne sont pas mis en valeur. C'est à ce niveau que les projets urbains doivent donc être menés.

Dès lors il est temps que le périphérique apparaisse sous son vrai jour, comme un objet architectural à part entière. S'il remplit sa fonction princeps de circulation, il doit pouvoir permettre une lecture aisée de la ville, établir des liens et des connexions avec ses différentes parties tout en offrant «une esthétique de la rue».

BIBLIOGRAPHIE

Agier, Michel, 2009, *Esquisses D'une Anthropologie de La Ville: Lieux, Situations, Mouvements*, Louvain-la-Neuve: Academia-Bruylant, Anthropologie Prospective

APUR atelier parisien d'architecture, 2005, *les Quartiers Du Boulevard Périphérique*, Mairie de Paris/ Région Ile de France, une Contribution de l'Apur À L'étude D'insertion Urbaine Du Périphérique

Babel photo Luc Gwiazdzinski Léo Henry, 2013, *Périphérique, terre promise*. Paris: H'Artpon, les é

Baldassi, Margot, 2014, « *Periph'Strip* » : *Pour Une Exégèse Du Périphérique Toulousain*, Urbain Trop Urbain, <http://www.pop-up-urbain.com/periphstrip-pour-une-exegese-du-peripherique-toulousain-par-urbain-trop-urbain/>.

Brès, Antoine, 1998, *Le système des voies urbaines : entre réseau et espace*, Flux 14

Chalas, Yves, 2000, *L'invention de La Ville*, Paris: Anthropos, Collection Villes

Cohen Jean-Louis, 1991, *Des Fortifs Au Périph*: Paris, Paris, Les Seuils de La Ville, Editions du Pavillon de l'Arsenal.

Colleyn, Jean-Paul, Dozon, Jean-Pierre, 2008, *L'anthropologue et le contemporain autour de Marc Augé*, Paris, Ed. de l'Ecole des hautes études en sciences sociales.

De boeck supérieur, 2014, *L'errance: D'un Non Lieu À Un Non-Lieu*, Pensée Plurielle: 140.

Dupuy, Gabriel, 1995, *Les Territoires de L'automobile*, Paris, Anthropos: Diffusion Economica.

Fere, Cecile, Paul Lecroart, and Nicolas. Pech, 2014, *Les métamorphoses de l'auto-route urbaine*, Paris, Fédération nationale des agences d'urbanisme, Gallimard, Alternatives

Jalabert, Guy, 2009, *Mémoires de Toulouse: ville d'hier, ville d'aujourd'hui (1938-2008)*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail-Toulouse

Les Nouvelles Vagues, 10.06.2014, *L'autoroute (1/5) : Au Croisement Des Enjeux, Prends L'autoroute*, France Culture, <http://www.franceculture.fr/emission-les-nouvelles-vagues-l-autoroute-15-au-croisement-des-enjeux-prends-l-auto->

Le Corbusier, 1957, *La Charte d'Athènes*, Paris, Éditions de Minuit

Leheis, Stéphanie, and Laura Ziliani, 2010, *Refaire La Route Sur La Route. Adapter Les Infrastructures Routières Existantes Aux Enjeux de Développement Durable : Quelles Pratiques et Quels Effet? Le Cas de Marseille et Buenos Aires*, Paris, Université Paris-Est

Lynch, Kevin, Marie-Françoise Vénard, and Jean-Louis Vénard, 1998, *L'image de la cité*, Paris, Dunod

Magrinyà, Francesc, 1996, *Les propositions urbanistiques de Cerdà pour Barcelone: Une pensée de l'urbanisme des réseaux*, Flux 12

Masbounji, Ariella, and Sylvie Groueff, 2012, *Projets urbains durables: stratégies*, Paris: Éd. «Le Moniteur

Meier, Ursula, 2008, *Home*

Mesnard, Philippe, 2009, *L'homme a-t-il encore une perspective ?*, Paris, Seuil

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, *Instruction Sur Les Conditions Techniques D'aménagement Des Voies Rapides Rapides Urbaines ICTAVRU*

Rouxel, Françoise, and Brunet Geneviève, 2002, *Le Périurbain Ou Les Mutations de La Ville Périphérique*, Centre de Documentation de L'urbanisme Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

TOMATO Architectes, Avril 2003, *Paris, la ville du périphérique*, Paris, Le Moniteur

1975 La France Défigurée, *Toulouse : Espaces Verts Ou Bitume ?*, Toulouse, <http://www.ina.fr/video/CAA7502038601>.

Tournebœuf, Patrick, and Tendence Floue, 2003, *Périphérique: photographies de nuit*, Paris, Atlantica galaxie photos

Trévelo, Pierre Alain, and Antoine Viger-Kohler, 2008, *No limit*, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal

Urbain, trop Urbain, 2014, *Périphérique Intérieur, Récit*, Toulouse, Wildproject

Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour, 2000, *Learning from Las Vegas*, Cambridge, The MIT Press.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Fig.1 Lieu d'échange, dix images

Fig.2 Lieu de rejet, dix images

Fig.3 Image à priori

Fig.4 Toulouse métropole, Marie de Toulouse

Fig.5 Aire Urbaine, Mairie de Toulouse

Fig.6 SCOT, Mairie de Toulouse

Fig.7 Inter-SCOT, Mairie de Toulouse

Fig.8 Plan Léon Jaussely, Société savante de Toulouse

Fig.9 Plan Directeur, Société savante de Toulouse

Fig.10 Plan Charles Nicod, Société savante de Toulouse

Fig.11 Shéma Badani, Société savante de Toulouse

Fig.12 Shéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, Société savante de Toulouse

Fig.13 Projet d'agglomération, Marie Couffy

Fig.14 Image tirée de *Toulouse : Espaces Verts Ou Bitume ?*

Fig.15 Image tirée de *Toulouse : Espaces Verts Ou Bitume ?*

Fig.16 Image tirée de *Toulouse : Espaces Verts Ou Bitume ?*

Fig.17 Image tirée de *Toulouse : Espaces Verts Ou Bitume ?*

Fig.18 Vue aérienne de Rangueil, Google Map

Fig.19 Vue aérienne retravaillée, Marie Couffy

Fig.20 Photo, Marie Couffy

Fig.21 Photo, Marie Couffy

Fig.22 Croquis, Marie Couffy

Fig.23 Vue aérienne retravaillée, Marie Couffy

Fig.24 Photo, Marie Couffy

Fig.25 Photo, Marie Couffy

Fig.26 Photo, Marie Couffy

Fig.27 Photo, Marie Couffy

Fig.28 Photo, Marie Couffy

Fig.29 Photo, Marie Couffy

Fig.30 Photo, Marie Couffy

Fig.31 Photo, Marie Couffy

Fig.32 Photo, Marie Couffy

Fig.33 Photo, Marie Couffy

Fig.34 Photo, Marie Couffy

Fig.35 Photo, Marie Couffy

Fig.36 Photo, Marie Couffy

Fig.37 Photo, Marie Couffy

Fig.38 Photo, Marie Couffy

Fig.39 Photo, Marie Couffy

Fig.40 Photo, Marie Couffy

Fig.41 Vue aerienne retravaillée, Marie Couffy

Fig.42 Photo, Marie Couffy

Fig.43 Photo, Marie Couffy

Fig.44 Carte mentale Mme. Caumeil

Fig.45 Carte mentale Christine

Fig.46 Carte mentale Yves

Fig.47 Carte mentale Pierre

Fig.48 Photo, Marie Couffy

Fig.49 Carte mentale Maxime

Fig. 50 Carte mentale Florian

Fig.51 Carte mentale Jackie

Fig.52 Dessin tirée de *Périphérique Intérieur*

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR