



HAL
open science

Un modèle générique linéaire de place publique: une place publique ou un sens giratoire? Le cas de la place Henri Verneuil à Marseille

Louise Baraza

► **To cite this version:**

Louise Baraza. Un modèle générique linéaire de place publique: une place publique ou un sens giratoire? Le cas de la place Henri Verneuil à Marseille. Sciences de l'Homme et Société. 2021. dumas-03577003

HAL Id: dumas-03577003

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03577003v1>

Submitted on 16 Feb 2022

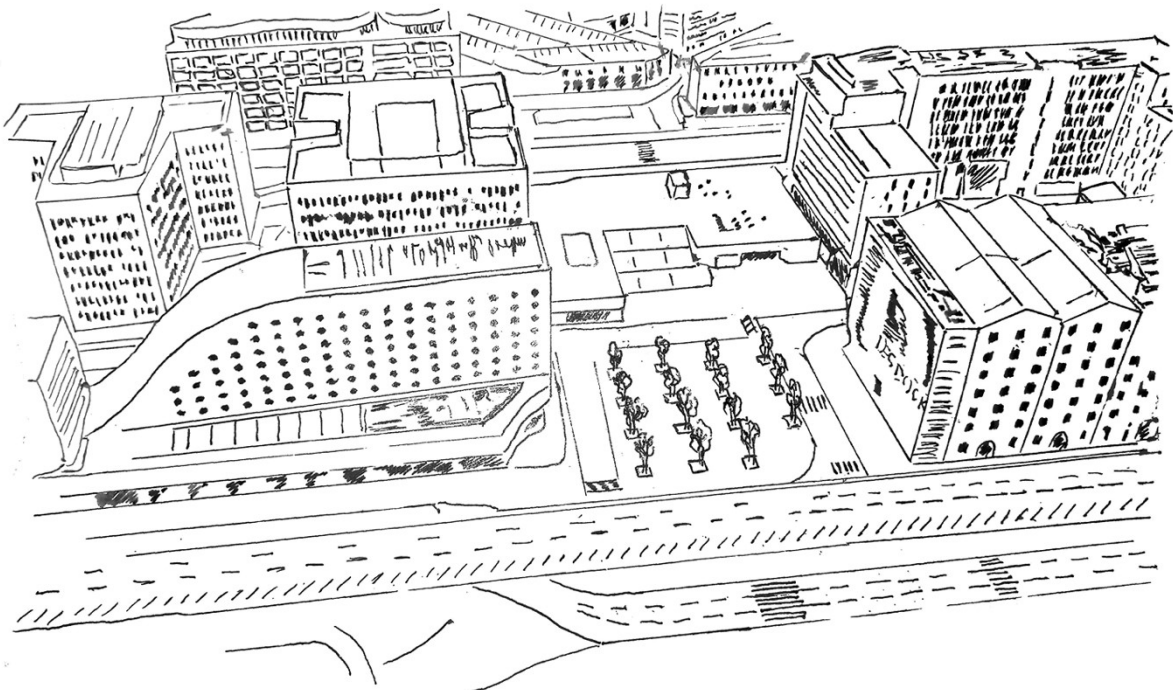
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

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.

Un modèle générique linéaire
de place publique :

une place publique ou un sens giratoire ?

*Le cas de la place Henri Verneuil
à Marseille*



Un modèle générique linéaire
de place publique :

une place publique ou un sens
giratoire ?

*Le cas de la place Henri
Verneuil à Marseille*



Mémoire Master II Urbanisme et aménagement
IUAR – Aix-Marseille Université
Parcours : Projet de Paysage Aménagement et
Urbanisme PPAU
Année universitaire 2020-2021

Louise Baraza
Tutrice : Brigitte Bertoncetto

*“Tout [dans l’architecture] est idéalisé par l’homme.
La ligne droite elle-même est son invention,
car elle est nulle part dans la nature.”
Eugène Delacroix (peintre 1798 – 1863)*

Avant-propos

Une forme attire particulièrement mon attention : les alignements et les nivellements dans l'aménagement. En outre, ce que génère au tissu urbain un même mobilier urbain ou encore une seule espèce d'arbres, de même gabarit, alignée avec des écarts réguliers. Ces types d'alignements, de compositions et d'ordonnements se couplent régulièrement à des tracés rigides de voiries. Autant de caractéristiques ordonnant et constituant l'espace urbain singulièrement. De manière similaire à la perspective dans le milieu artistique, les lignes voire les trajectoires d'alignements monotones¹ et réguliers des paysages urbains dirigent le mouvement du regard comme celui du pas. Quid de l'influence d'une pauvre diversité de composants d'un aménagement sur ces usagers ? Ces spécificités urbaines m'animent tant qu'elles constituent les motivations pionnières de l'étude de ce présent mémoire.

L'exercice du mémoire fut l'occasion pour moi d'étudier l'usage des tracés rectilignes dans l'urbanisme et l'aménagement des espaces urbains au travers de l'histoire (traverser ses différentes conceptions comme ces applications) et de manière complémentaire, de tenter de lire plusieurs de ses manifestations morphologiques inscrites dans son contexte idéologique ou paradigmatique associé. En outre de manière réciproque, lorsque l'édifice et son insertion urbaine traduisent une idéologie.

En ce qui nous concerne plus directement, je nomme les aménagements des espaces urbains par les outils de la droite ligne (rectitude, alignement, linéarité ...) et ceux de la répétition avec ces techniques synonymes (duplication, homogénéisation, modèle référent unique). Nous ciblerons dans ce présent un modèle urbain où sont spatialement mis en scène ces caractéristiques : y figurent une prolifération de lignes droites parallèles et perpendiculaires, des matériaux semblant homogènes et monotones, une composition urbaine faite d'infrastructures, de mobiliers urbains et d'arbres alignés et ordonnés régulièrement. Comment les usagers de ces espaces réceptionnent ces caractéristiques ? Quid des comportements des usagers dans une telle situation ? Plus particulièrement, comment se déplacent-ils ? Nous chercherons à nous y consacrer en ciblant un type de comportement particulier : les circulations piétonnes. Et ceci, dans un espace public concret que nous estimons *a priori* appartenir au modèle urbain décrit.

¹ et monospécificité dans le cas des alignements d'arbres dans l'espace public

L'ambition fût d'acquérir un regard plus « affûté » sur la qualification et les effets de ceux-ci. L'infirmité ou la confirmation de mes intuitions seront mes moteurs. L'observation et les ressources scientifiques et littéraires ont été ma boussole. La qualification d'un mouvement dans l'espace où il se meut a été mon objectif. Et le mémoire a constitué pour moi un long moment à naviguer entre les idées et les ressources, à piloter l'enquête et à m'atteler à la composition d'une étude et analyse. Les stimulations et apprentissages générés par l'exercice ont été généreux et seront fructueux pour la suite de mes recherches.

C'est pourquoi, si on pouvait remercier un exercice, je voudrais adresser mon premier remerciement vers celui du mémoire car il constitue une occasion d'avoir un cadre pour étudier des aspects de l'urbanisme et l'aménagement qui me bouscule, m'intrigue et me dérange.

Je voudrais associer ce propos en remerciant particulièrement Rem Koolhaas comme les cours du Master m'incitant à sa lecture. Son ouvrage *Junkspace* m'a bousculé à un point tel qu'est née en moi la soif de poursuivre son étude. Il figure comme une source d'inspiration capitale pour le choix de ce présent sujet.

Remerciements

« Un livre ne s'écrit pas sans l'aide et la participation active d'un grand nombre de personnes. Et l'auteur sait fort bien que si son nom seul apparaît sur la couverture, l'œuvre achevée n'en demeure pas moins le travail d'équipe ».

Edward T. Hall

Je me saisisrais de cette citation en escamotant « un livre » par « un exercice de composition en général ». Et, en ce qui nous concerne présentement, un mémoire.

Je voudrais généreusement et chaleureusement remercier ma tutrice de mémoire Brigitte Bertoncello. Merci pour sa réactivité. Merci pour la pertinence de ses propos. Ils ont enrichi voire désenclavé ma réflexion. En sus de quoi, ils étaient accompagnés de références tant diverses que singulières. Elles pouvaient s'articuler élégamment à la composition. Merci à l'attention qu'elle a porté à mes préoccupations. Son épaule et sa bienveillance ont été de précieux soutiens.

Je remercie mon ami Roméo, avec qui j'ai eu beaucoup d'échanges stimulants pour le mémoire.

Je remercie mon amie Zoé à qui je dois beaucoup. Particulièrement, elle m'a fait découvrir l'urbanisme. Par ailleurs, c'est lors d'une balade urbaine avec elle que j'ai découvert la place Henri Verneuil à Marseille, cas d'étude du présent exercice. Plus généralement, elle m'a initié aux interrogations et formulations des dialogues entre Habitat et Habitant.

Je remercie mes encadrants de parcours et mes camarades de classe.

Je remercie mes parents.

Table des matières

<i>Avant-propos</i>	4
<i>Remerciements</i>	6
Table des matières	7
Introduction	10
CHAPITRE I : Vers la linéarité de la place publique et sa vocation giratoire	12
1) L'influence viaire sur la linéarité des espaces publics	13
a) La route, primat de la planification, outil politique prégnant	13
b) La voirie ou la droite ligne pour pallier les maux de la société	16
c) L'urbanisme comme science de la « vialité »	21
d) Victoire de la ligne droite	25
2) Qu'est-ce qu'un espace public ? Des termes ambigus et une définition qui ne fait pas consensus	29
a) « L'espace public : concept fondateur de la communication »	29
b) Le cas d'un espace public particulier : la place publique	30
3) L'influence viaire sur la linéarité des aménagements de places publiques ...	32
a) La place publique dans l'histoire, au travers de l'exemple grec et romain ...	32
b) L'influence viaire sur la linéarité dans les aménagements de places publiques : Benchmark	36
CHAPITRE II : Lecture d'un modèle de place publique : <i>le cas linéaire de la place Henri Verneuil</i>	43
1) Quel contexte urbain pour la place Henri Verneuil ?	45
a) Une situation d'interfaces entre des espaces de différentes vocations	45
b) Un nouveau quartier à coup de baguette magique	49

2) La composition d'une place sur mesure	51
a) Des matériaux sobres, peu diversifiés et imperméabilisants avec l'Horizontalité comme trame géométrique	51
b) Un ordonnancement régulier	54
c) Duplication d'un même motif	56
3) Le « modèle Verneuil », quelle inscription ?	58
a) Quelles sont les intentions des aménageurs pour une telle opération ? ...	58
b) Le modèle Verneuil : un modèle linéaire	60
c) Un écho au Junkspace?	61
 CHAPITRE III : Du conditionnement des usages et comportements par la forme :	
La place Henri Verneuil ou le giratoire Henri Verneuil?	73
1) Les circulations piétonnes de la place Henri Verneuil génèrent-elles des flux similaires à ceux d'un sens giratoire ?	75
a) Méthode d'observation	75
b) Présentation des séries d'observations	79
c) Analyses des résultats	85
2) La place Henri Verneuil, un espace seulement giratoire ?	90
 Conclusion	92
 <i>Postface</i>	<i>96</i>
 Bibliographie	99
 Webographie	103
 Table des figures	105

A l'aune de l'impact de la mondialisation sur l'évolution urbaine, les instruments propres à la "fabrique urbaine" gagnent en précision et se généralisent à l'international. Les territoires urbains se musclent et s'étendent exponentiellement sur l'ensemble des terres habitables du globe.

L'urbain en tant que culture et mode de vie accompagne cette urbanisation galopante épousant progressivement le globe.

Malgré une grande diversité de types d'espaces et de formes d'habiter dans l'espace urbain, les pratiques de l'aménagement urbain tendent à s'uniformiser au profit d'une culture urbaine commune.

Dans ce contexte, un modèle générique d'aménagement des espaces publics semble se développer. Il privilégie la rectitude des tracés, le recours à des matériaux standardisés, une homogénéisation du mobilier et son ordonnancement, l'affectation de fonctions à des espaces avec un point d'honneur à la surveillance automatisée, l'aseptisation et l'imperméabilisation. Souvent loin d'un ménagement, il se caractérise plutôt par une conception par *tabula rasa*, souvent "hors les murs" et s'appuyant sur des représentations pixélisées de l'espace à aménager. Ce modèle accentue et renforce un Art de Vivre au Singulier notamment par sa duplication généralisée.

Dans cette perspective, quels sont les effets de ce modèle générique sur les pratiques des usagers? Plus particulièrement, comment circulent-ils dans ces espaces ?

Pour ce faire, nous reviendrons sur l'héritage des espaces publics et comment les modèles génériques décrits s'insèrent dans leur évolution. A ce titre, l'histoire de l'architecture de la voie a beaucoup à nous dire sur les silhouettes urbaines. Affirmons même qu'elle constitue son ossature. Les morphologies et fonctions des espaces publics émanent du rapport politique, architectural et technique à la voirie.

Par la suite, nous porterons notre attention sur un type de déplacements urbains jouissant d'un regain d'intérêt contemporain pour les centres villes : les déplacements piétons. Nous les étudierons dans un espace public particulier, une "clef de voûte" du réseau urbain viaire voire aussi un espace de rencontres phares : la place publique. Dans cette perspective, il paraît stratégique de s'appuyer sur une place publique identifiée

comme appartenant à un modèle d'aménagement générique pour observer les circulations piétonnes.

Dans ce contexte, la place Henri Verneuil, dans le deuxième arrondissement à Marseille, semble pertinente en ce qui nous concerne. Cet espace public a la particularité d'être un espace laissant une large place aux piétons, inscrit dans une zone desservie par une diversité de modes de transports, à l'interface entre des quartiers de vocations différentes. De plus, au vu des caractéristiques que nous identifions, cet espace semble appartenir aux modèles d'aménagement génériques énoncés.

L'impact de la configuration, la forme, la constitution, la composition d'un espace aménagé sur les comportements de ses usagers ou pratiquants est une problématique nous animant pour le choix de définitions de ce mémoire. Plus précisément en terme de comportement, notre attention est stimulée par les mouvements générés, par la silhouette des déplacements piétons.

A partir du cas de la place Verneuil, identifié comme appartenant à un modèle d'aménagement générique, nous posons l'hypothèse que ces caractéristiques restreignent les piétons à circuler à la manière d'un sens giratoire dont le centre de la place serait l'axe de rotation. De cette hypothèse nous en émettons une seconde : par ses caractéristiques, la place Henri Verneuil se limite à un espace giratoire.

Nous tenterons d'infirmer ou de confirmer ces hypothèses par une méthode d'observation quantitative. Sur plusieurs sessions d'observations nous relèverons la silhouette de déplacements des circulants.

Afin de concourir à l'étude de notre problématique, nous procéderons à un raisonnement en trois temps.

Dans un premier temps, nous contextualiserons la linéarité de la place publique ainsi que sa vocation giratoire, au prisme avant tout de son évolution historique.

Dans un deuxième temps, nous proposerons une lecture d'un modèle de place publique par le cas de la place Henri Verneuil.

Dans un dernier temps, portés par notre problématique, nous tenterons d'infirmer ou de confirmer nos hypothèses au moyen d'une méthode reposant d'abord sur l'observation des flux piétons puis de leurs analyses.

CHAPITRE I

Vers la linéarité de la place publique et sa vocation giratoire

1) L'influence viaire sur la linéarité des espaces publics²

La voie est la condition essentielle de l'évolution urbaine. C'est un objet d'infrastructure qui accueille les dynamiques de déplacements. Pour certains, la vitesse qui y est attachée traduit la vitesse des échanges urbains. A l'heure des préoccupations en matière de mobilité ou encore des insatiables études architecturales, il apparaît éminemment judicieux de penser ces domaines en s'attachant à l'étude de la voirie.

Bruno Latour soulève "Quand on parle de mobilité accrue, de civilisation de la vitesse, on tend à ne concentrer son attention que sur le mobile qui se déplace et pas du tout sur l'ensemble du système pour lequel le mobile n'est que l'élément final. Or, il n'y a de mobile que parce qu'il existe une infrastructure immobile.". Il poursuit par son ancrage territorial allant dans le sens de sa fossilisation : "Quand la mobilité d'un élément s'accroît, l'immobilité des infrastructures (ou, pour parler le langage de l'économie, ses emprises, ses investissements) s'accroît d'autant."

"Par le terme de "voie", il s'agit simplement de parler du support concret aménagé pour recevoir la circulation des personnes à pied, à cheval ou sur des véhicules. La voie peut être considérée comme l'archétype de l'infrastructure" (Alonzo, 2018).

Dans cette mesure où la voie peut être considérée comme l'archétype de l'infrastructure, si l'on envisage la ville comme un système sédimentaire, comme une partie prenante de la géologie à la manière de Jan Zalasiewicz³, les caractéristiques physiques de la voirie conduisent nécessairement à son inscription indélébile dans la couche géologique de l'Anthropocène.

a) La route, primat de la planification, outil politique prégnant

La voirie comme tuteur d'évolution urbaine

Le chemin est l'un des premiers maîtres de la circulation au sein de la cité et le vecteur nécessaire à son expansion. Se déplacer est un enjeu pour la maîtrise du territoire.

La Rome antique, le Moyen-Âge, la Renaissance, la période Haussmannienne, la période Corbuséenne et son héritage moderniste, à chaque période correspond un modèle de voiries et

² L'étude de « L'Architecture de la voie – Histoire et théories » d'Éric Alonzo alimente généreusement cette partie.

³ Zalasiewicz, Jan, Colin Waters, et Mark Williams. « Les strates de la ville de l'Anthropocène », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 72, no. 2, 2017

de mobilité. A chaque période les pouvoirs se saisissent différemment des questions de voiries et de mobilité. Pour autant, celles-ci sont toujours considérées comme le primat de la planification et constituent par conséquent un outil politique prégnant. De manière fondamentale, Eric Alonzo souligne “ le destin des villes est effectivement totalement associé aux voies de communication”.

Nous traverserons ces périodes et constaterons la progression technique accompagnant le perfectionnement des prototypes de voiries. En effet, la contribution architecturale et avant tout technique de ce prototype n'eut de cesse de se perfectionner au cours des siècles. Cet aspect a été l'objet davantage par une contribution ingénierique qu'architecturale. Plus généralement, la gouvernance viaire se traduit par des volontés éminemment politiques et son ordonnancement s'effectue en relation directe avec le savoir-faire ingénierique et scientifique.

Dans la Rome antique, la ligne de mire politique est la colonisation et l'optimisation. Les routes sont un instrument indispensable pour pénétrer et conquérir des colonies, pour des raisons administratives et commerciales [faire fonctionner un territoire étendu et qui s'étend]. Les romains avaient saisi ses forts attributs pragmatiques pour la planification et l'outil capital qu'il constitue pour la colonisation. La suprématie de l'emprise romaine reposerait sur trois types d'ouvrages selon les auteurs antiques comme Strabon et Denys d'Halicarnasse (60 av. JC – 8 ap. JC) : les aqueducs, les égouts et le pavement des voies. Pour servir ces fonctions, les voies sont pensées selon une trame orthogonale.

L'ingénierie n'a de cesse de servir les volontés politiques : la mise en œuvre physique du réseau routier romain « s'appuie sur la technique des agrimenseurs (littéralement "mesureurs de terre") ou *gromatici* (utilisateurs de la *groma*, équerre d'arpentage). Ces géomètres privilégient en plaine la rectitude du tracé, qui est établi le plus souvent à partir de points hauts qui offrent des visées sur plusieurs kilomètres. Le principe théorique de la ligne droite qui permet le trajet le plus court et le plus sûr en donnant une armature à la centuriation connaît alors de nombreuses entorses. Le pragmatisme, qui vise à tirer parti des données topographiques, l'emporte souvent sur l'idéalité de la grille géométrique. Cependant, pour des besoins stratégiques ou dans les situations où la géographie ne permet pas un tel accommodement,, les Romains peuvent décider du trajet le plus court, en réalisant des terrassements ou des ouvrages d'Art parfois spectaculaires – murs de soutènement, coupes à flancs de relief, galeries, ponts et tunnels -,

souvent célébrés par des inscriptions routières qui amplifient le caractère héroïque et monumental de la voie”.⁴

Le réseau routier romain est conçu comme un tout. L’intégralité des voiries de l’empire Romain rapporte sa morphologie à un modèle unique type reposant sur des principes géométriques rigides. Ils permettent de mettre en cohérence les différentes parties de l’empire à travers une même trame orthogonale.

Remarquons par ailleurs que dès les Romains, le travail sur la voirie s’appuyait avant tout par le corps ingénieurique. Nous verrons que l’apport architectural sera secondaire. Ce sont les ingénieurs, les géomètres qui s’attèlent à ces tâches. Cet aspect nous apporte des informations supplémentaires sur l’intention de la construction des voies. Commencer l’étude de la voie avec celle de la Rome antique est pertinente.

Au Moyen-Âge, si les grandes orientations territoriales sont tenues par les pouvoirs monarchiques au niveau national, la gouvernance territoriale à échelle plus locale et ses conséquences en matière de paysages et d’aménagements sont assurées par les seigneuries. Celles-ci ont chacune des particularités propres dépendant de nombreux paramètres : les choix décisionnels, les caractéristiques environnementales. Elles sont directement liées aux ressources. Conséquemment l’économie de la seigneurie en dépend significativement. Le seigneur aura recours à la ligne droite pour optimiser ses distances et donc ses déplacements. Il tracera une ligne entre l’origine de son déplacement et sa destination, au détriment des parcelles traversées. Les plans cadastraux et la localisation des rues actuelles sont issus de ces directives de déplacements. Le pouvoir des autorités locales et ainsi des seigneuries affiliées participent significativement au morcellement du territoire national. Ce n’est que très progressivement et de manière discontinue que l’Etat reprendra la mainmise sur ses territoires, de manière plus autoritaire et fréquente.

La production des voies aménagées au XVIIIe siècle est encadrée par une série d’arrêts et d’ordonnances qui préconisent la rectitude du tracé, des largeurs minimales de chaussée, la systématisation des plantations ou encore la hiérarchisation et la classification du réseau. L’arrêt du 26 mai 1705 préconise désormais de trancher dans le relief pour obtenir un alignement "le plus en droite ligne qu'il se pourra". *Alea jacta est*, la production de la voirie s’unifie, la ligne droite quadrille le territoire. Les structures et les configurations des voiries se normalisent. La prééminence du “modèle-type” croît. Le réseau routier s’harmonise par

⁴ ALONZO, Eric. *L’Architecture de la voie – Histoire et Théorie*. Parenthèses Editions. 2018. p.28

les ordonnancements de sa structure et sa spatialisation. Assurément, l'affirmation de ces directives traduit l'enjeu prégnant de la voirie pour maîtriser le territoire, elle-même s'exprimant par la rectitude et la normalisation des tracés.

La Renaissance marque une autre étape dans l'histoire de l'architecture de la voie. La (re)découverte de la perspective en Art aboutit à un nouvel outil pour "mettre en scène" les espaces publics : l'opportunité de valoriser certains édifices. Le système viaire sert ces nouveaux intérêts. Face à l'irrégularité des plans médiévaux, cet urbanisme classique prône une régularisation des espaces urbains à travers une reconfiguration du système viaire. Les trames régulières orthogonales et les plans radioconcentriques succèdent ainsi aux tracés médiévaux. La voirie sert une promenade mettant en spectacle une sélection architecturale minutieuse. Cette représentation citadine fut servie par exemple par les travaux de F.Brunelleschi toujours visibles à Florence. La ville doit obéir à « un idéal de beauté », qui se traduit par l'exécution de plans géométriques, par la création de perspectives monumentales et par la mise en œuvre d'une uniformité architecturale. Ainsi, en sus de nouvelles exigences politiques et militaires, l'aménagement des voies à la Renaissance doit également répondre à des considérations esthétiques.

b) La voirie ou la droite ligne pour pallier les maux de la société

Néanmoins, les silhouettes urbaines médiévales et la gestion des voies persistent majoritairement. L'étroitesse, la sinuosité des rues, les selles, le crottin et le chaos dans les flux de circulations associés aux hippomobiles sont tout autant de facteurs de nombreux désagréments urbains.

Devant le désordre et l'insalubrité des grandes villes européennes de la fin du Moyen-Âge ainsi que cette croissance de congestion anarchique qui croît au cours des siècles, un remède s'impose : la libération du mouvement. Cette doctrine urbanistique à l'œuvre au XVIIIe siècle trouve certainement ses racines dans le nouveau paradigme scientifique engagé au siècle précédent par les études sur le mouvement (Galilée, Descartes, Wilhelm, Leibniz). Au siècle des Lumières, la conception scientifique imprègne des domaines au-delà de son propre carcan et se traduit le passage "d'une connaissance statique des structures à une connaissance dynamique des fonctions et opérations susceptibles de rendre compte des mouvements, des flux et des processus tant naturels qu'humains"⁵ (Picon, 2001).

⁵ PICON, Antoine. *Imaginaires de l'efficacité, pensée technique et rationalisation*, 2001

On assiste à l'extrapolation des découvertes médicales sur la respiration et la circulation sanguine (Harvey, début du XVIIe s). Les mouvements d'air et de fluides se rattachent aux sources de la vie, à la salubrité comme à la santé. On chasse les maladies par la circulation.

“Au moins jusqu'à Lavoisier, le contraire de l'insalubrité n'a pas été la salubrité mais le mouvement ; rien ne peut en effet se corrompre qui soit mobile et forme masse”⁶. La largeur et rectitude des voies répondent aux aspirations de cette médecine aeriste.

Partageant une même lecture cinétique des phénomènes et adeptes de la circulation des biens libres et sans entraves, les physiocrates utilisent au même moment des diagrammes de flux pour représenter le fonctionnement de l'économie. On valorise moins les villes avec fort capital que les villes supportant un taux élevé de transactions tous azimuts. Plus encore que pour l'hygiéniste, la capacité des voies à garantir une circulation ininterrompue des personnes et des marchandises constitue, pour l'économiste, une condition essentielle. Ce principe de perméabilité et de diffusion organisée par les “entrées” doit s'appliquer à l'intérieur des villes, entre quartiers, comme entre l'intérieur et l'extérieur d'une ville.

Cette nouvelle idéologie du sain, de l'hygiène implique une vision dynamique des flux. Celle-ci fait correspondre différentes disciplines : la Médecine, l'Urbanisme, l'Economie, pour celles citées.

Sur la base de nouveaux principes qui se surimposent d'ailleurs aux fondements des villes médiévales et classiques, l'aménagement des voies obéit désormais à des critères hygiénistes et circulatoires. Comme en témoigne l'expérience barcelonaise avec Cerdà et parisienne avec Haussmann.

D'un point de vue hygiénique, la structure des rues facilitaient le confinement, la perte de lumière et ainsi vectorisait le caractère lugubre, la présence de populations et actions indésirables, la prolifération de maladies. Cet aspect est notamment à coupler avec les selles des véhicules de tractions animalières.

La ligne droite, l'élargissement des voies, la séparation plus stricte des couloirs de circulation selon le sens, la direction et le type de mobilité, s'annoncent comme une réponse pour l'aération des rues (nécessaire à leur salubrité). De plus elles s'associent à d'autres externalités telles que l'optimisation des surveillances et interventions militaires. Par ailleurs, Haussmann s'empare de ses caractéristiques pour satisfaire une mise en spectacle de l'espace public et faire naître une culture des boulevards. Cette application par Haussmann sur Paris nourrit sa notoriété. L'urbanisme affirme sa légitimité en agissant sur les espaces publics : prévention des risques

⁶ FORTIER, Bruno. *La politique de l'espace Parisien à la fin de l'ancien régime*, 1975

(avant tout sanitaires à l'époque), pallier les maux de la société, accompagner les volontés politiques et servir les dynamiques économiques. Cette "fabrique de la ville" dressée par Haussmann est loin d'être isolée. Au contraire, elle inspire d'autres espaces urbains en dehors de son champ d'intervention. Les villes Européennes s'inspirent de ces réponses Haussmanniennes. Cerdà est son pair le plus emblématique participant à accentuer cette « fabrique », notamment dans ces travaux barcelonais. Cette période marque ainsi l'entrée des rapports entre les flux et la forme dans une nouvelle modernité.

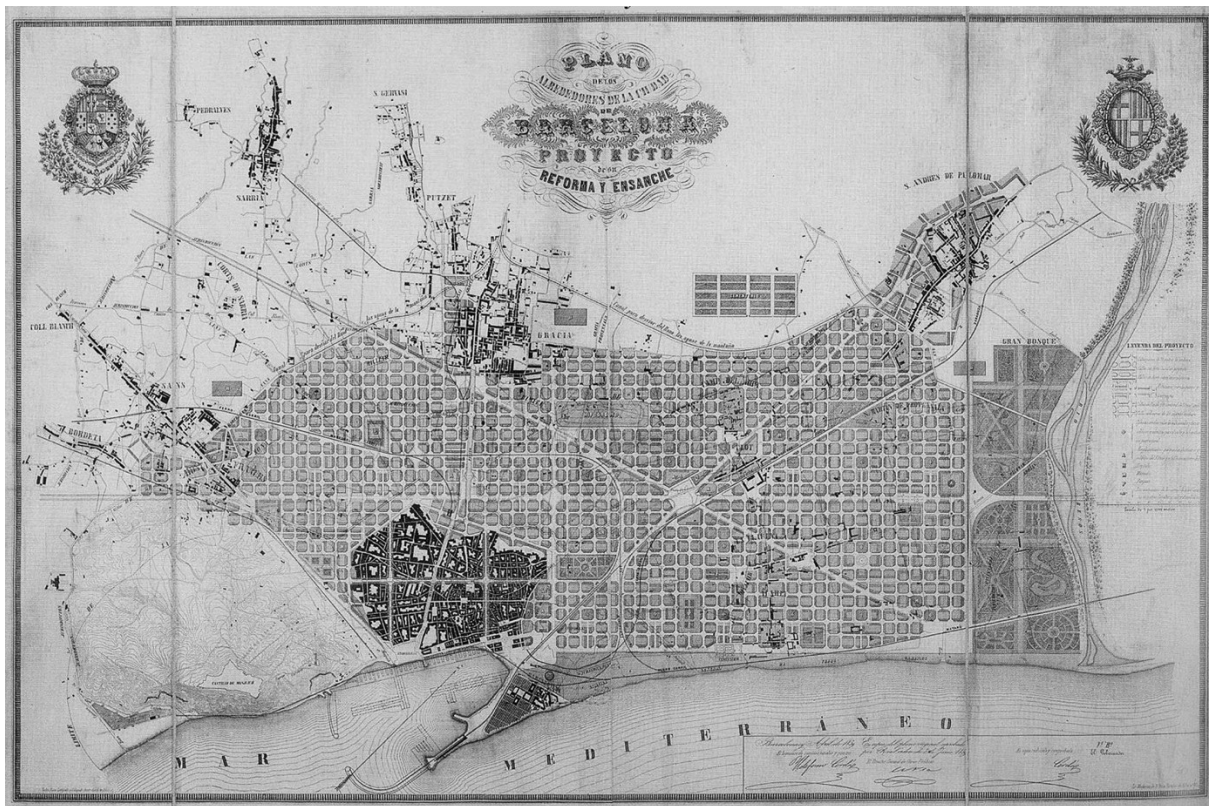


Figure 1. La "grille" du réseau de voiries barcelonais constitue le squelette de la ville
 Idelfonso Cerdà, Agrandissement de Barcelone, Carte des environs de la ville de Barcelone et projet
 d'amélioration et d'agrandissement, 1859.
 Museu d'Historia de la Ciutat, Barcelona

A la suite de ce premier bouleversement urbain, de nouveaux paradigmes économiques vont participer à l'effet « boule de neige » des bouleversements urbains. En vertu des progressions technologiques, de l'industrialisation, de l'accentuation de la mécanisation des tâches, F.W. Taylor propose de nouvelles formules d'organisation du travail pour satisfaire un meilleur rendement. Le Taylorisme apparaît comme réponse à l'industrialisation en essor ressentie comme désordonnée, notamment avec une accentuation de la distinction des tâches et de décomposition du processus de production. Il est question d'une nouvelle forme

d'organisation du travail avec l'organisation scientifique du travail (OST). Dans la continuité presque contemporaine à ce bouleversement de paradigme, le Fordisme a renforcé l'application de ce modèle. Avec celui-ci la standardisation et son corollaire de production en série, s'imposent à la société. C'est dans ce cadre, et notamment face au développement exponentiel des moyens de locomotion que Le Corbusier met en exergue l'importance d'une organisation fonctionnelle des déplacements. Comment a-t-il pris à bras le corps ces nouveaux paradigmes impulsés par le Taylorisme et le Fordisme? Dans la perspective de leurs applications et diffusions, quels obstacles urbanistiques identifie-t-il? Comment y remédie-t-il ?

A partir des années 1930, devant ces nouvelles formules économiques, le Corbusier entend les accompagner par un néo-urbanisme et aménagement de la ville. « Comme Taylor, Le Corbusier, qui le cite en permanence, est obsédé par le désordre, la perte de temps, les détours. Dans la ville moderne comme dans l'usine taylorisée, il n'est pas question de flâner en dehors des endroits réservés chacun à leur fonction. Il faut rationaliser, simplifier, mesurer, organiser scientifiquement.⁷ »⁸. Il s'agit de “mettre de l'ordre dans le territoire urbain”, de “créer l'état d'esprit de la série” et de “tendre à l'établissement du standard”⁹. En outre de penser la ville pour servir le fonctionnement des entreprises.

Pour lui, “La ville est un outil de travail. Les villes ne remplissent plus normalement cette fonction. Elles sont inefficaces : elles usent le corps, elles contrecarrent l'esprit. Le désordre qui s'y multiplie est offensant”¹⁰. Il entend y répondre par une planification géométrique car “la géométrie est la base. Elle est aussi le support matériel des symboles signifiant la perfection, le divin et « la machine procède de la géométrie »”¹¹.

Le chemin sinueux est le “chemin des ânes” pour le Corbusier. Il faut faire *tabula rasa* et donner à la ville un nouveau visage. Il s'agit de rationaliser, simplifier, mesurer, organiser scientifiquement l'espace. Les conséquences de ses visions sont d'autant plus évidentes que la charte d'Athènes émane de sa signature où se transposent quasi directement les thèses de Taylor à l'urbanisme. L'aménagement sert la rentabilité économique, on applique les principes d'organisation scientifique pour servir la fonctionnalité de la ville. Le glas sonne pour les rencontres fortuites et les actions qui ne servent pas le travail.

⁷ « Des analyses utiles doivent être faites sur des statistiques rigoureuses de l'ensemble de la circulation dans la ville et sa région. Ce travail révélera les lits de circulation et la qualité de leurs débits ... Les voies de circulation doivent être classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leurs vitesses ... Les rues doivent être différenciées selon leurs destinations [...] » : Citation à partir d' ASCHER François. *Métapolis : Ou l'avenir des villes*. Edition ODILE JACOB. 1995, p.87

⁸ ASCHER François. *Métapolis : Ou l'avenir des villes*. Edition ODILE JACOB. 1995

⁹ LE CORBUSIER. *Urbanisme*. Norvège, G. Crès & cie., 1924

¹⁰ Ibid

¹¹ Ibid

L'Urbanisme est au-delà d'une discipline répondant à l'explosion démographique. Devant les destructions massives post-guerres mondiales, de nouveaux espaces *tabula rasa* s'offrent pour l'urbanisme. On généralise les matériaux de construction (arrivée du béton armé¹²). Celui-ci participe profondément à uniformiser les pratiques comme les formes urbaines notamment par les contraintes de constructibilité qu'il sous-tend, les dimensions entre deux poteaux de béton admettent l'externalité d'une réplique des architectures bétonifiées de la ville (externalité est à saisir en sens plus large que son carcan économique). La praticabilité, et la rentabilité économique confortent les planifications en série et l'homogénéité de l'unité. Parce que la linéarité dans l'urbanisme, l'architecture clinique, la satisfaction hygiénique par le nouvel emploi des réseaux viaires, la force industrielle et la production en masse, le recours massif au béton, s'imposent comme norme, le type de modèle urbanistique correspondant se diffuse et uniformise les espaces publics des aires urbaines au niveau mondial (par exemple avec Agache en 1912 et le plan pour Canberra : un plan que l'on peut juger utilitariste (division par secteur), monumental, aux considérations sociales et hygiénistes. En 1912, le plan de remodulation de cette capitale par un quadrillage s'effectue sans prendre en compte les contraintes physiques). Ces caractéristiques constituant le « style sans ornement » est gage de modernité.

Depuis l'Antiquité et à l'image des plans de ville actuels, la voirie joue un rôle central dans la formation et l'organisation du tissu urbain. La voirie oriente l'évolution des espaces publics, et traduit de nouvelles organisations de la société.

¹² On peut citer à ce propos la technique de l'architecte français Auguste Perret (1874 – 1954). Il fut dans les premiers à contribuer inexorablement à démocratiser le béton armé dans les pratiques architecturales et urbanistiques.



Figure 2, *La ville organisée par sa voirie - exemple du plan de Canberra de 1912 par A. Agache* - ¹³
 AGACHE Alfred, *Suggested Plan For A Federal Capital Of The Commonwealth Of Australia*, Typescript in Australian Archives, ACT, Series A762, FC36, 1912

c) L'urbanisme comme science de la « vialité »¹⁴

Les études et projets pour l'extension de Barcelone vont nourrir chez Cerdà une réflexion théorique qui conduira à l'instauration de l'urbanisme comme 'science' à part entière¹⁵. Cette construction disciplinaire, menée sur plus de vingt ans, est dominée par la question de la

¹³ Alfred Agache reçut le troisième prix pour ce plan pour Canberra de 1912. On peut lire une division par secteur de la ville avec des grands tracés rigides des voiries.

¹⁴ Les enjeux de mobilités et de voiries sont au cœur de l'organisation d'une ville.

¹⁵ CHOAY Françoise. *La Règle et le Modèle : Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Seuil, 1980.

locomotion : il la considère comme fondamentale au point d'envisager l'urbanisation comme son produit. Il propose ainsi sa théorie générale, une histoire des villes en cinq périodes, subordonnées à l'évolution des modes de déplacement (1. Locomotion pédestre, 2. recours à l'aide des animaux domestiqués, 3. le traînage à dos, les roues qui facilitent la traction, 4. moteur mécanique et inanimé d'une puissance et résistance incomparable).

Il s'agirait donc pour Cerdà d'appliquer les règles de la circulation mécanisée à l'ensemble des voies, sans attendre l'arrivée du train et d'étudier parallèlement ses modalités d'introduction en ville.

Les espaces publics s'adaptent à l'évolution des véhicules de mobilité. A titre d'exemple, à cette période on arrondi l'angle des carrefours pour que les changements de direction de 45° soient moins violents, pour se faire on traduit la trajectoire par une courbe (comme la circulation des piétons). La voirie change de forme et on intensifie la distinction spatiale entre les différents modes de transports pour des questions de sécurité, pour des questions de rentabilisation des flux comme pour des questions d'hygiène telles que le montre les justifications hygiéniques héritées du siècle des Lumières.

A ce titre, la distinction entre espace piéton et espace motorisé est visiblement de plus en plus rigide à l'égard de la planification urbaine. Le trottoir est déjà pensé dans les voies romaines et cette distinction de modes de transport se perpétue et s'impose progressivement au fil des siècles. Son expression traduit le bénéfice des véhicules thermiques circulant sur des voiries se musclant périodiquement de manière de plus en plus véhémente au détriment des espaces associés aux piétons (trottoir). Le code de la route associé à cette "fabrique urbaine" implique l'adaptation des piétons vis-à-vis des véhicules thermiques. Cette supériorité indique le déclin du pouvoir piéton.

Spécifions comment les espaces publics ont accompagné la progression des moyens de locomotion.

Commençons par la locomotion pédestre. Celle-ci s'accompagne de chemins dont la figure est issue des caractéristiques physiques du terrain (topographie, type de sol ...). Elle se traduit par des lignes souvent oscillantes, étroites et sinueuses. Son épaisseur est variable. Dès lors qu'on recourt aux animaux domestiqués pour se déplacer, le tracé est différent. En effet, chaque espèce animale a une expression en terme de mobilité qui lui est propre. Si la vitesse s'accroît, les flux s'alignent et se rigidifient (des causes notamment issues des propriétés de dynamique). L'invention de la roue et son ajout aux systèmes de trainage animalier comme le véhicule hippomobile à la fois optimisera la vitesse de déplacement et à la

fois cristallisera le déplacement en ligne droite. La compréhension de ce mode de déplacement sur les voiries sera l'objet des disciplines d'ingénieries avant tout. On va plus loin, plus rapidement et les nombres de déplacement deviennent plus généreux. Les voies s'épaississent, s'étendent.

L'environnement s'adapte à la mobilité : *tabula rasa* et système de nivellements dont les Romains s'étaient déjà saisis. Or, dès lors qu'il y a un décalage entre l'évolution des véhicules et leurs supports de déplacements, des problématiques urbaines surgissent par les conséquences en terme d'externalités négatives issues de ce décalage. La circulation peut devenir chaotique et le déni de l'insalubrité des selles animales sur la voie peut engendrer des problématiques comme celles de santé publique. Les espaces publics moyenâgeux seront teints de ces problématiques urbaines. Une des grandes préoccupations du mouvement hygiéniste succédant à cette période en fera un de ses moteurs de préoccupation. Puis l'évolution de la locomotion se poursuivra avec ce que Cerdà nommera le "moteur mécanique et inanimé d'une puissance et résistance incomparable". La progression des connaissances techniques dont on peut inscrire ses débuts dès le siècle des lumières et son âge d'or à la révolution industrielle, va générer des changements considérables sur la ville et ses usagers. On crée des véhicules d'un autre type avec d'autres formes de propulsion : le chemin de fer, la voiture, le tramway ... Les véhicules sont différents, la vitesse s'accroît, les supports de déplacements changent d'échelles et de matière, le recours aux véhicules thermiques pour se déplacer se popularise aux *tuttis quanti*.

Les voies se musclent par leur gabarit, par le recours au béton pour le revêtement, par la popularisation des véhicules motorisés (eux-mêmes musclés par l'accroissement démographique). La rigidité dans la séparation des voies, le code de la route, issus des réponses hygiénistes et de ses successeurs notoire (Hausmann ...), s'imposent. Cet aspect se renforce notamment parce que ces infrastructures attachées se manipulent par les disciplines d'ingénieries.

« Dans le champ de l'aménagement, le primat habituellement accordé à l'évolution des véhicules conduit le plus souvent à une histoire tripartite. Elle commence par un âge d'or qui remonte à la nuit des temps et triomphe avec Hausmann, quand la locomotion animale (piétonne et hippomobile) permet d'aménager des rues et des boulevards intégrant harmonieusement toutes les mobilités. Cette longue période s'achève au début du XXe siècle avec l'irruption brutale de l'automobile qui induit une conception techniciste et ségrégative des voies. Enfin le troisième temps aurait commencé à la fin des Trente Glorieuses avec la critique

de ce fonctionnalisme et l'apparition de modèles alternatifs, portés par le développement des transports publics collectifs»¹⁶.

Si le déplacement d'un humain s'optimise sur un plan horizontal par une circulation en ligne droite¹⁷ pour autant le déplacement ne se fait pas isolément : l'espace, l'environnement, la vitesse, le véhicule sont autant d'éléments intervenant dans le dessin de la trajectoire effectuée. Si l'humain a pu s'adapter à son environnement, on peut remarquer l'inversion de cette tendance dès l'arrivée notamment de la roue. A savoir, qu'il est question de défigurer l'environnement pour le modeler à la convenance humaine (*tabula rasa*, nivellement...).

Certains auteurs montrent la corrélation entre système de transport et croissance urbaine. Comme nous l'avons vu, Cerdà considère fondamentalement la locomotion au point d'envisager l'urbanisation comme son produit tel que l'urbanisme serait la science de la "vialité". Par ailleurs, la progression des véhicules et leur expression spatiale génèrent des dessins urbains territoriaux via la règle et le compas. Par conséquent, la ligne droite prédomine dans le paysage urbain.

L'urbanisme et l'aménagement de la ville traduit le système économique et vice versa. Nous avons pu approcher l'idée que leur respective évolution s'effectue notamment par leur dialogue. Les modes de déplacements sont au cœur des enjeux économiques notamment dans la mesure où ils constituent la veine des échanges de plusieurs ordres et des transactions. Réciproquement, *se déplacer* est le premier enjeu soulevé pour construire et aménager la ville. La progression des prototypes de locomotion et leurs accompagnements en terme de formes et compositions urbaines, servent ces préoccupations. Les dynamiques urbaines et l'organisation spatiale, en permanentes interactions, dépendent de ces phénomènes.

Plus généralement, la mobilité est le parent content de l'évolution de notre modèle de société.

¹⁶ ALONZO, Eric. *L'Architecture de la voie – Histoire et Théorie*. Parenthèses Editions. 2018

¹⁷ GEHL, Jan. *Cities for people*, Island Press. 2010

d) Victoire de la ligne droite



RAZA, 2021

*Figure 3. Trois alignements structurant le paysage
Automobiles / Micocoulier de Provence (Celtis Australis) / Voie cyclable
Rue Enrico Fermi, Technopôle Château-Gombert 13e arr. Marseille
Croquis L.BARAZA, 2021*

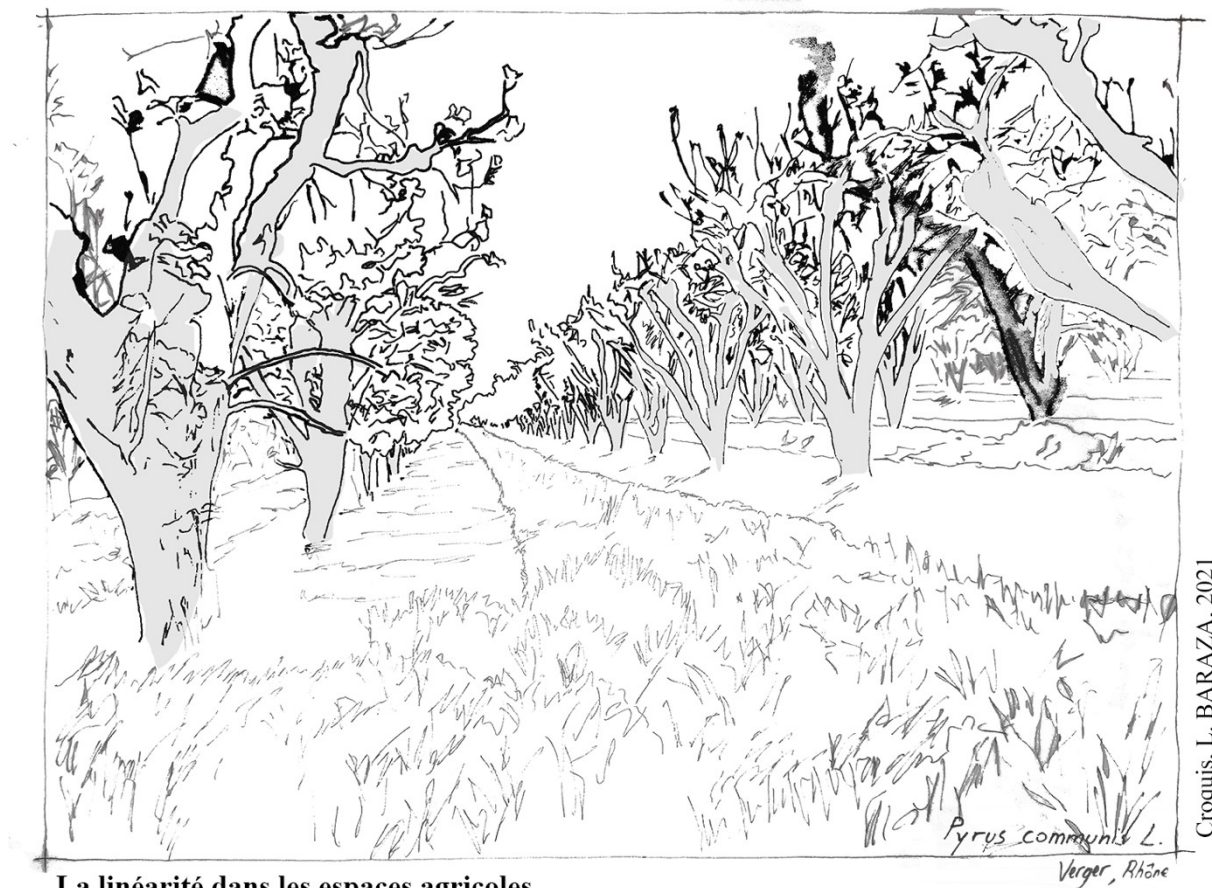
L'alignement d'arbre ou de mobilier urbain, la rectitude des voies de déplacements, les alignements architecturaux sont devenus tellement communs dans les espaces urbains que nous pouvons les voir comme un indicateur de l'urbanité. En renfort de cet aspect, plus on s'éloigne d'espaces urbains, moins la linéarité s'affirme. En effet, le paysage issu d'une telle planification géométrique n'est pas visible dans l'espace sauvage.

Nous avons remarqué qu'une telle géométrisation de l'espace est présente de manière prééminente aux quatre coins du monde. La colonisation humaine s'associe à cette conception de tracés : de la figure des frontières du continent africain, aux alignements d'arbres en passant par la figure urbaine des villes dites coloniales comme Brasilia. La position d'une telle conception géométrique de l'espace et sa filiation de "fabrique de la ville" s'imposent d'autant que les auteurs urbanistiques de références ont fait de la ligne droite, l'élément essentiel de leur composition.

Nous avons pu l'explorer précédemment notamment au travers de la centuriation et trame orthogonale romaine. C'est un outil géométrique prégnant pour maîtriser l'expansion territoriale (colonialisme, volonté d'étendre l'empire). L'Ordre régisseur de leur société se traduit par la rigidité et la stabilité des formes urbaines. La maîtrise du territoire s'effectue primitivement par la maîtrise des déplacements. Or, on attribue aux trajectoires rectilignes, le chemin le plus court pour aller d'un point A à un point B. Ainsi le réseau viaire se matérialise par des trames linéaires. Ce tracé est aussi repris dans l'élaboration des schémas cadastraux du Moyen-Âge. La linéarité jouera encore un autre rôle à la Renaissance pour servir l'esthétisme : la découverte de la perspective est une arme manipulée pour servir la valorisation architecturale et la « mise en scène » des espaces publics.

De même, nous avons exploré la manipulation de la linéarité s'affirmant successivement dans l'urbanisme par les boulevards haussmanniens sur Paris, la "grille" du réseau de voiries de Barcelone avec Cerdà, la ligne droite comme éléments de composition urbanistique phare chez Le Corbusier ... La linéarité s'impose d'autant qu'elle se légitime par son pragmatisme. La ligne droite comme structure des formes urbaines a été saisie pour servir des volontés coloniales, économiques, artistiques comme pour répondre aux problématiques de santé publique. Outre une réponse pragmatique, elle est aussi une ligne directrice philosophique pour de nombreux acteurs territoriaux comme nous avons pu le voir avec Le Corbusier, radical défenseur de son application tous azimuts. Elle accompagne l'évolution des paradigmes sociétaux. La linéarité s'impose dans les aires urbaines internationales (nous pouvons nous en convaincre par l'exemple des villes comme Casablanca, Rabat ou encore Brasilia) et traduit des modèles génériques d'aménagement.

De plus, comme elle accompagne les modes de déplacements (de la roue aux véhicules thermiques d'aujourd'hui en passant par son âge d'or avec le chemin de fer), elle se diffuse dans de larges types d'espace au-delà des espaces publics (en témoignent les structures des terres agricoles, imprégnées de la mécanisation).



La linéarité dans les espaces agricoles

Figure 4. *La linéarité dans les espaces agricoles*
 Verger de poirier, *Pyrus Communis L.*,
 Seyssinet-Pariset, Auvergne-Rhône-Alpes
 Croquis L.BARAZA, 2021

La rectitude des alignements de mobiliers urbains, la minéralisation et l'imperméabilisation tant par une pauvre variété de matériaux (béton) que par des matériaux non-locaux, l'homogénéisation dans la sélection des essences végétales, la normalisation des mesures, l'assignation d'une fonction à un objet/espace sont autant de paramètres concourant à une uniformisation des aménagements urbains. Ces éléments s'associent à une vision linéaire de l'aménagement. Les références et les pratiques entrent en concert autour de modèles génériques se diffusant mondialement et sur plusieurs types d'espaces.

Ce modèle du « faire la ville » est partie prenante du modèle économique, des volontés politiques et de l'organisation générale de la société. L'ampleur de la diffusion de ces caractéristiques s'accompagnent de l'essor de la mondialisation où la répartition des tâches, la production en série traduisent une organisation sociétale linéaire et hiérarchique des compétences. Par ailleurs, la démocratisation de ce modèle suit une volonté de rentabiliser les coûts de constructions, d'entretien et de gestion des espaces aménagés qu'il ne faut pas négliger.

Déjà bien développée par les cartes de Cassini au XVIIIe siècle, la cartographie du monde devient de plus en plus précise avec l'ère de la numérisation. Elle se traduit notamment au travers d'une pixélisation des espaces. Cet aspect à la fois encourage la planification urbaine *ex-situ*, à la fois la planification linéaire des espaces par son pragmatisme.

D'autres paramètres sont à remarquer dans ces nouvelles « fabriques de la ville » en essor et se standardisant. La numérisation des espaces et la mondialisation encouragent et accélèrent les pratiques « hors les murs ». Les interfaces pour penser et dessiner la ville *ex-situ* se multiplient (internet, Google Earth, logiciel SIG). L'immersion *in-situ* pour écrire et décrire l'espace est progressivement substituée par ces interfaces. L'aménagement se pratique de plus en plus par des professionnels non-habitants, détachés du socle d'étude voire de la culture propre au lieu. La logistique et la communication changent de figure. Elles renforcent le modèle urbanistique que nous décrivons.

Dans cette mesure, nous pouvons être surpris du maigre vocabulaire urbanistique associé à un tel modèle. N'est-ce pas par ce qu'il s'impose comme le modèle de référence, comme le modèle "par défaut", qu'il a si peu d'éléments d'outils pour le décrire ? Une autre cause pourrait se loger dans le constat que la figure des voiries a été avant tout l'œuvre de travaux d'ingénierie et est restée dans l'angle mort des théories architecturales.

Bien que les justifications soient différentes d'une époque à l'autre, la ligne droite s'impose comme le fil rouge de l'édification des villes. Elle constitue la ligne de construction pionnière et structurante des paysages urbains.

2) Qu'est-ce qu'un espace public ? Des termes ambigus et une définition qui ne fait pas consensus

En termes de définitions, tout dépend du point de vue à partir duquel on se place. Voici comment Rym Mebarki¹⁸ définit l'espace public urbain d'un point de vue juridique, sociologique et urbanistique. D'un point de vue juridique il est considéré comme la partie du domaine public non bâti, affecté à des usages publics. Du point de vue sociologique, c'est un espace de sociabilité, où l'individu peut contacter et nouer des relations sociales avec les autres. Quant au point de vue urbanistique, le terme espace public désigne les espaces ouverts, extérieurs complémentaires au bâti privé et public. Par cette définition, nous sommes informés du regard physique, matériel, spatialisé qu'adopte ce point de vue urbanistique.

L'espace public aménagé serait l'aménagement d'un espace libre public conçu comme un tout, portant sur l'ensemble de ce qui le constitue : traitement du sol, mobilier urbain, édicules, cadre architectural, mise en lumière, vert. (Gauthiez, 2003). Vraisemblablement, la notion d'espace public entraîne de multiples amphibologies sans qu'il constitue un obstacle à la compréhension du terme, d'après l'auteur. Pourtant, pour le professeur de communication et directeur de l'Observatoire du récit médiatique belge Marc Lits, dès lors que nous nous intéressons à la définition de l'espace public en tant que concept, l'opération est tout autre.

a) « L'espace public : concept fondateur de la communication »¹⁹

L'espace public peut aussi être défini par le concept qu'il représente. Dans cette insertion, il est naturellement plus délicat de saisir une définition universelle. Notamment parce que ce concept varie d'un espace socioculturel à l'autre comme le souligne Marc Lits. A titre d'exemple, lorsque le théoricien allemand Jürgen Habermas publie *Öffentlichkeit*, traduit littéralement par *public* dans un classique dictionnaire de traduction, les versions anglophones de l'œuvre ont traduit le titre par "public sphere", celles francophones par "espace public". Le choix des termes n'est pas neutre et nous dit beaucoup sur l'interprétation du concept par une culture. Par conséquent, parler d'un "espace public" pour Marc Lits, cela va "à la fois [...] entraîner d'autres types de discussion dans les champs intellectuels francophone et anglophone, mais aussi parce que [l'appellation limite] à un espace géographique [alors cela va limiter] les possibilités de

¹⁸ MEBARKI, Rym. *L'influence de la forme et de l'emplacement sur l'appropriation des places et placettes publiques Cas d'étude à Batna*. 2012

¹⁹ LITS Marc *L'espace public : concept fondateur de la communication*. 2014

penser ce qu'est la sphère privée". A ce propos, l'auteur tente de préciser des termes plus adéquats : "l'espace public, ou plutôt la sphère publique, ou mieux encore les sphères publiques, voire les sphères publico-privées et médiatiques".

Poursuivons avec la définition d'Ilaria Casillo en 2013²⁰ et d'Alain Letourneau en 2001²¹. Pour ce premier, il s'agit "de tout espace de rencontre, qu'elle soit fortuite ou programmée, où l'on peut faire l'expérience de l'Autre et où la différence, même sa propre différence, est protégée par l'anonymat.". Pour ce second, " l'espace public, c'est un ensemble de personnes privées rassemblées pour discuter des questions d'intérêt commun". Par ces différents éléments, nous constatons qu'il n'existe pas de consensus à l'égard de cet espace : à la fois dans ses définitions, comme dans ses appellations. Pour autant, les auteurs s'accordent sur le rapport inhérent de cet espace avec la politique au sens noble du terme. Néanmoins dès lors qu'on se penche sur les moyens d'alimenter le rapport entre cet espace et la dimension politique, les approches se distinguent *de novo*. Pour Marc Lits, l'espace public est un concept fondateur de la communication dans une société. Dès lors, comment l'État saisit à bras le corps cet espace ? De manière réversible, nous pouvons nous poser la même question du côté des usagers. Pour l'auteur, celles-ci sont intimement liées au point de vue à l'égard du rapport Etat-Citoyens. Il ira dire : "Entre un État qui serait un instrument de domination au service des classes dominantes dans la vision marxiste et un État qui défend les intérêts collectifs définis après un débat démocratique, il y a des points de vue irréconciliables" (Lits, 2014).

Par ailleurs, d'un point de vue plus urbanistique, les espaces publics sont si divers qu'il est difficile d'en opérer une catégorie unique ou une entité homogène, cette diversité se lit dans le rôle, la forme et l'environnement physique. Nommons-en quelques-unes : la place, la voirie, les points d'échange entre les voies.

b) Le cas d'un espace public particulier : la place publique

Raffinons notre approche à travers l'étude d'un cas particulier d'espace public : les places publiques.

²⁰ CASILLO, I., « Espace public », in Casillo, I, Barbier, R. et al. (dir.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, Paris, GIS Démocratie et Participation, 2013.

²¹ LETOURNEAU, A., « Remarques sur le journalisme et la presse au regard de la discussion dans l'espace public », in Brunet, P.-J., *L'Éthique dans la société de l'information*, Québec/Paris, Presses de l'université Laval/L'Harmattan, 2001, p. 47-71

Rym Mebarki, avec l'aide des définitions de Bernard Gauthiez²² propose une définition de cette espace que l'on pourrait qualifier de factuelle d'un point de vue urbanistique :

“La place est un espace public non bâti, desservi par des voies, affecté aux piétons ou aux véhicules, au revêtement généralement minéral, entouré principalement par des bâtiments, et agrémenté de mobilier urbain et d'édicules divers. La place est un espace libre de rencontres. Elle peut avoir pour vocation un marché, la nécessité [ou la proposition] de rassembler le public pour des événements [...], le stationnement de véhicules, [l'opportunité de mettre en spectacle un panorama]. La place peut avoir pour origine la convergence de chemins ou de rues et être ainsi un espace fortuit, simplement réaménagé, ou bien avoir été créée selon une localisation choisie en fonction de son usage et de son accompagnement monumental“.

Pour autant, de même que pour l'espace public, des auteurs comme Pierre Merlin et Françoise Choay en 2005²³, ont également proposé une définition de la place publique comme notion : “Du latin *platea* (place publique), lieu public découvert constitué par l'ensemble d'un espace vide et les bâtiments qui l'entourent. Son importance et son rôle varient selon les cultures et les époques, et selon l'intensité de la vie publique”.

Nous avons soulevé que l'espace public occupe une figure de communication intrinsèquement politique (un des foyers prégnants du rapport espace-politique). Concernant la place publique, espace public particulier, d'après cette définition, celle-ci constitue à la fois un foyer civique prééminent mais aussi une clef de voûte dans le réseau de voiries urbaines (“la convergence de chemins ou de rues “). L'étymologie du terme (*platea* : rue importante) est de concert avec cette insertion.

Dans cette optique, si la place publique représente un point d'échange entre les voies, si celle-ci se dénuie de la dimension sociale, de la servitude citoyenne qu'elle constitue, de l'espace de rencontres d'usagers qu'elle peut générer, alors se limite-t-elle à un carrefour ou une plate-forme multimodale ?

Poursuivons notre étude en brossant l'Histoire que porte la place publique et tentons de lire l'évolution de sa forme paysagère.

²² GAUTHIEZ Bernard. *Espace urbain. Vocabulaire et morphologie*, Paris, Monum', 2003. 495 p.

²³ CHOAY F., MERLIN P., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, PUF, coll. Quadrige dicos poche. 2005

3) L'influence viaire sur la linéarité des aménagements de places publiques

Avec l'aide notamment des connaissances apportées par Éric Alonzo, cette introduction sur l'histoire de la voie, comment celles-ci s'imbriquent avec l'évolution des paradigmes et comment celles-ci impactent les espaces publics, nous a permis une contextualisation pertinente sur les espaces publics. Après cette présentation de différents périodes accompagnant l'évolution des espaces publics et plus particulièrement les formes de la voirie urbaine, concentrons-nous sur l'espace public au cœur de notre étude : les places publiques.

Dans une première partie, nous passerons par la place publique dans l'histoire au travers de l'exemple grec et romain afin de tenter de comprendre en quoi leur existence est une conséquence de nos conceptions viaires. Plus précisément, elles sont la clef de voûte du réseau viaire par leur configuration. De manière complémentaire, à l'origine, elles ont le sens giratoire comme rôle.

A la même enseigne que les espaces publics, nous tenterons de cibler des modèles génériques d'aménagements de ces espaces dans une deuxième partie en illustrant par l'exemple de places publiques de la région PACA. Nous les avons identifiés comme correspondant à ce modèle, à savoir l'impression que leur conception a été dressé sur un espace plan dépourvu de ses caractéristiques géographiques, environnementales ou culturelles et sociales.

a) La place publique dans l'histoire, au travers de l'exemple grec et romain

L'Agora dans l'Antiquité grecque était une forme de place publique avec une place forte au sein de la société. A la fois, elle était un espace de civilité sans nécessairement de matérialité (institutions non nécessairement bâties), à la fois elle était un lieu de cérémonies religieuses. La vie publique trouvait une grande forme d'expression dans cet espace. Dans un second temps, elle fut investi par la vie économique.

Il semble anecdotique de l'illustrer graphiquement. En effet, la place publique chez les Grecs n'a pas de formes régulières. C'est avant tout un espace libre où peuvent s'exprimer de multiples activités et qui n'est pas nécessairement délimité spatialement. Souvent des édifices s'y trouvent répartis avec irrégularité, là, un temple, plus loin, une fontaine, ou la statue d'un héros, ou parfois un alignement de boutiques où peut s'arrêter le passant, et au centre s'installent les étalages des jours de marché.

En 1889 Camillo Sitte a pu faire l'éloge esthétique de cet espace public en valorisant ses qualités de jeux d'échelles, sa compacité, où sa structure s'érige par une clôture visuelle réalisée autour de la place proprement dite, encadrant son paysage, avec ses formes irrégulières et ses asymétries, où les ornements se disposent latéralement. Il oppose avec Viollet-le-Duc cette sorte d'archétype esthétique à ceux des places et espaces publics du XIX^{ème} siècle, hors d'échelle, réguliers, symétriques, à ornements centraux, et dont tous deux imputent le manque de grâce et la monotonie au fait qu'ils ont été conçus « sur planche à dessin ».

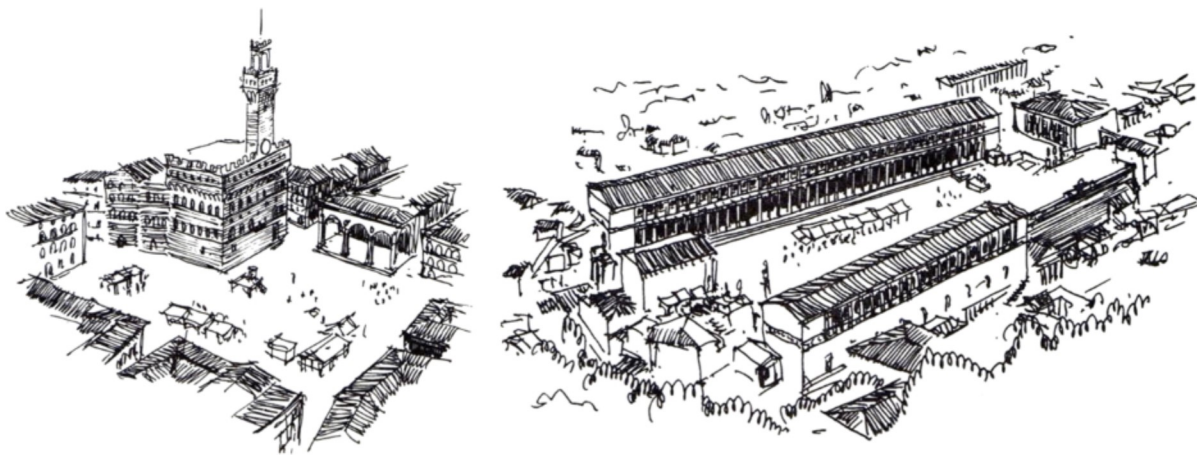


Figure 5. *Illustration de l'agora grecque*

à partir des travaux de M.J.BERTRAND, H.LISTOWSKI, 1984 et apparaissant dans ceux de R.MEBARKI, 2012

L'Agora n'a pas de fonctions spécialisées. Toutes sortes d'activités peuvent prendre place dans cet espace propice au théâtre de la vie publique. Un lieu d'échanges de nouvelles et de réflexions et de prises de décisions avec lesquelles les citoyens se sont mis d'accord où a défaut ont voté. Un lieu réservé aux multiples rapports de la vie quotidienne et aux rencontres à des fins de servir la *polis*. Les échanges de marchandises sont considérés dans un second temps, à partir du VII^e siècle où l'usage de la monnaie d'or et d'argent allait stimuler les activités commerciales.

A ce titre, dans l'ouvrage « L'art de bâtir les villes », Camillo Sitte informera : « Dans le Sud de l'Europe, et particulièrement en Italie, où non seulement l'antique disposition des villes s'est conservée, au moins en partie, mais où de nombreuses coutumes de la vie publique se sont aussi perpétuées très longtemps –parfois même jusqu'à nos jours –, les places principales des villes

sont restées elles aussi fidèles en plus d'un point, et jusque dans les temps modernes, au type de l'ancien forum. ».²⁴

Pour les Romains, la place publique ou Forum est aussi un lieu de rencontres, qui rassemble les besoins de la vie, les divertissements, les juridictions, le marché. Pour autant, le Forum est d'un autre ordre que l'Agora. Le rapport aux territoires entre les Romains et les Grecs diffèrent. Les Romains, à la différence de la communauté grecque, étaient animés par la constitution d'un empire. Ils s'arment d'outils de structure de l'espace pour servir l'expansion de leur colonisation territoriale. La ligne droite n'est pas qu'un objet géométrique et architectural esthétique. Il construit le chemin le plus rapide. Le réseau viaire doit assurer la rentabilité des échanges commerciaux et l'expansion physique urbaine colonisatrice. L'évolution de la technique accompagne la croissance de la puissance matérielle pour servir la rentabilité.

Les Romains édifiaient une plus large variété de types d'édifices que les Grecs. Pour exemple, il y avait à la fois une basilique et un temple sur un même Forum. On peut y voir un acte de diplomatie par le caractère inclusif de plusieurs religions, servant des conditions plus propices à la négociation (notamment commerciale) avec d'autres peuples ou cultures.²⁵

Le Forum tient un point cardinal dans l'agglomération romaine. Il se situe à l'intersection du *Cardo et Decumanus*, axes vitaux pour la circulation des passants, des biens et marchandises. C'est pourquoi, il est le premier lieu de la fondation d'une nouvelle ville. Sa composition est pensée comme un socle unique. A ce propos entre les Ier et IIe siècles, beaucoup de forum ont la même instruction géométrique selon un axe longitudinal le long duquel se font face les édifices placés transversalement. Avec le temps, s'intègre une plus large palette d'édifices sur la place (édifices commerciaux, administratifs, juridiques en sus des édifices religieux inscrits dès les fondements). La spécificité des forums s'élargit de même, tel qu'il convient de distinguer plusieurs types : forum civique ; forum religieux ; forum profane. Pour autant le principe planificateur des places se perpétue.

²⁴ SITTE Camillo, *L'Art de bâtir les villes*. 1996

²⁵ Pour les Grecs en revanche, il n'était question que de temples sur les places publiques. De plus, pour les Grecs, l'ambition commerciale était à la fois moindre et d'un autre ordre que celle des Romains.

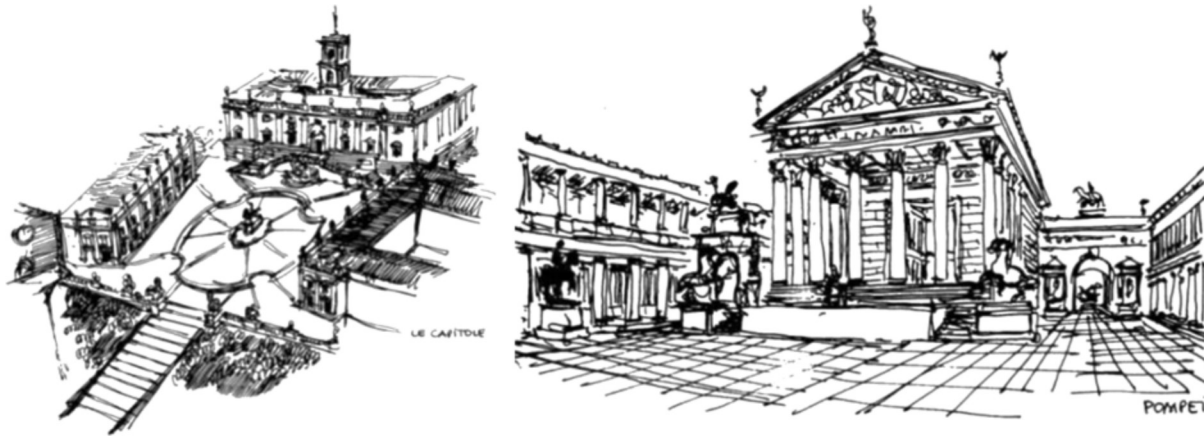


Figure 6. *Illustration du forum romain*

à partir des travaux de M.J.BERTRAND, H.LISTOWSKI, 1984 et apparaissant dans ceux de R.MEBARKI, 2012

Le forum est rigoureusement ordonnancé, les édifices marqués par des rangées de colonnades et d'espaces libres s'exprimant par de vastes surfaces dallées. L'ensemble est un socle géométrique d'un acabit mesuré, pensé comme un tout. Sa composition est soit la succession des éléments de sa constitution construits à des dates différentes alors ils sont combinés pour être pensés en une seule unité, soit il s'agit d'emblée d'une unité de composition urbaine unique. Les dimensions du forum, déclare Vitruve, « doivent être calculées en fonction du chiffre de la population, et à moins que l'espace disponible se trouve naturellement restreint, elles doivent largement dépasser les besoins apparents. La largeur sera calculée par rapport à la longueur, dans la proportion des deux tiers. Ainsi le plan allongé sera favorable à l'organisation des spectacles » (Mumford, 1964)²⁶.

Pour réaliser ses objectifs, Rome se servait d'une armée colossale imposant ses lois avec l'ordre comme principe générateur. Leur conception urbanistique va dans le sens de l'expression spatiale de cet ordre.

Le forum comportait des lieux de réunions de plusieurs types incluant notamment des compétitions sportives, rencontres de gladiateurs, comme réservait une place importante aux commerces. Le forum permettait de symboliser l'union de ces deux entités²⁷. Il n'était pas seulement une place publique. Dans la conception romaine, le Forum formait un ensemble

²⁶ Extrait cité par MEBARKI, Rym. *L'influence de la forme et de l'emplacement sur l'appropriation des places et placettes publiques Cas d'étude à Batna*. 2012

²⁷ Les propos de LAVEDAN le soulignent (MEBARKI R., 2012).

complexe, comprenant des édifices religieux (temples, autels)²⁸, de justice, et des chambres de réunions pour les assemblées, édifices entourés de rangées de colonnades et de larges espaces libres, où des orateurs pouvaient s'adresser à la foule.

Selon De Quincy²⁹, la place publique ou forum était le point qu'on établissait en premier dans la fondation d'une ville. C'était un lieu de réunion où convergeaient de multiples activités (juridiction, échanges commerciaux, sports ...), se côtoyait la plus large variété d'usagers (différentes cultures, différents niveaux sociaux), constituant à la fois un lieu de passage et de séjour. Au carrefour des grandes artères routières de la ville (à l'intersection des deux axes principaux, le *Cardo* et le *Decumanus*), relié aux espaces publics connexes, l'espace forme un véritable foyer de contrôle d'une agglomération urbaine se développant suivant une trame orthogonale stricte. Il constitue le cœur battant de la cité.

b) L'influence viaire sur la linéarité dans les aménagements de places publiques par un Benchmark

Nous souhaitons ici présenter plusieurs espaces publics aménagés du même acabit que les modèles génériques précédemment décrits. Plus précisément, nous souhaitons illustrer que la trame orthogonale et l'ordonnancement de l'espace suivant un ordre géométrique rigide est un modèle s'affirmant toujours aujourd'hui. Lors d'une interview, Éric Alonzo placera le modèle romain comme « référence permanente au moins jusqu'au 19^e siècle »³⁰. Bien que les techniques de l'aménagement aient changé de forme depuis, la rectitude représente toujours la charte structurante bornant l'espace. Nous avons décrit en première partie comment des modèles génériques se sont imposés dans l'aménagement et nous consacrons cette partie à quelques présentations de places publiques de la région, se soumettant à de tels modèles.

²⁸ Le forum se prêtait lui-même à des usages multiples et était entre autres utilisé pour les cérémonies religieuses (MUMFORD. L., 1964).

²⁹ A partir des travaux de MEBARKI, Rym. 2012. *L'influence de la forme et de l'emplacement sur l'appropriation des places et placettes publiques Cas d'étude à Batna*. Ces insertions sont elles-mêmes issues des travaux de JAKOVLJEVIC et CULOT en 1984.

³⁰ Interview avec Eric ALONZO, *roaditude.com*

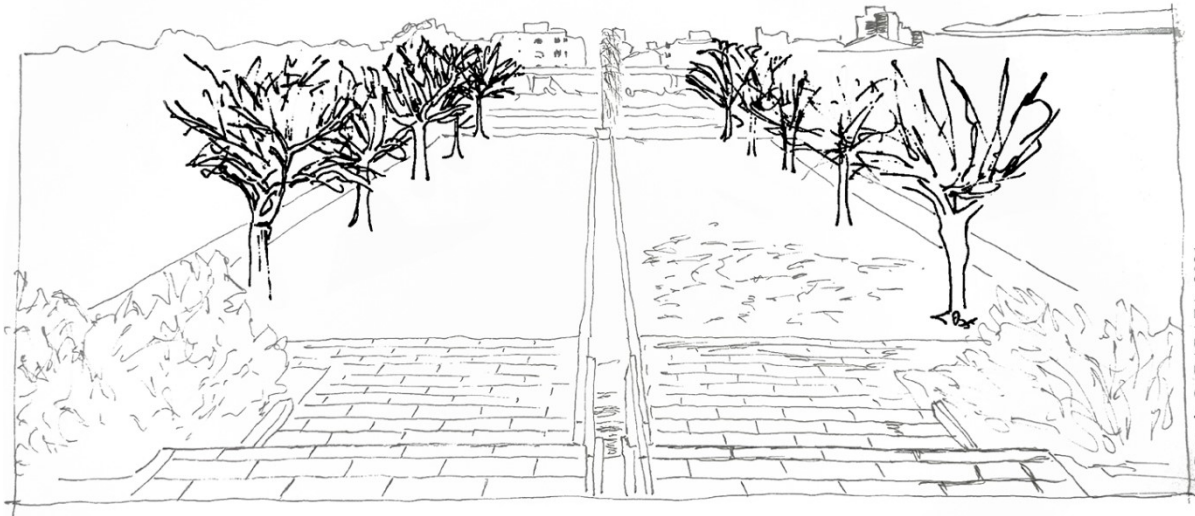


Figure 7. Parc
Parc de la Moline, 12e arr. Marseille
Croquis L.BARAZA, 2021

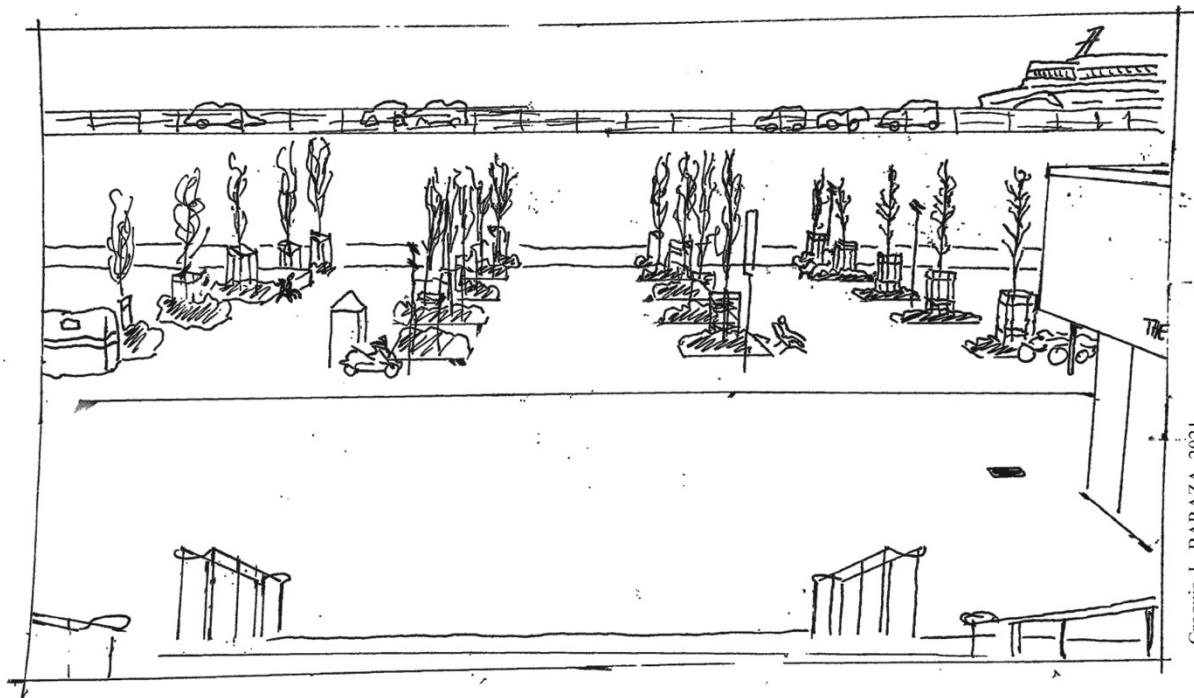


Figure 8. Boulodrome
Croisement de l'A 507 (sous-terrain) et l'avenue de Montolivet, 12e arr. Marseille
Croquis L.BARAZA, 2021



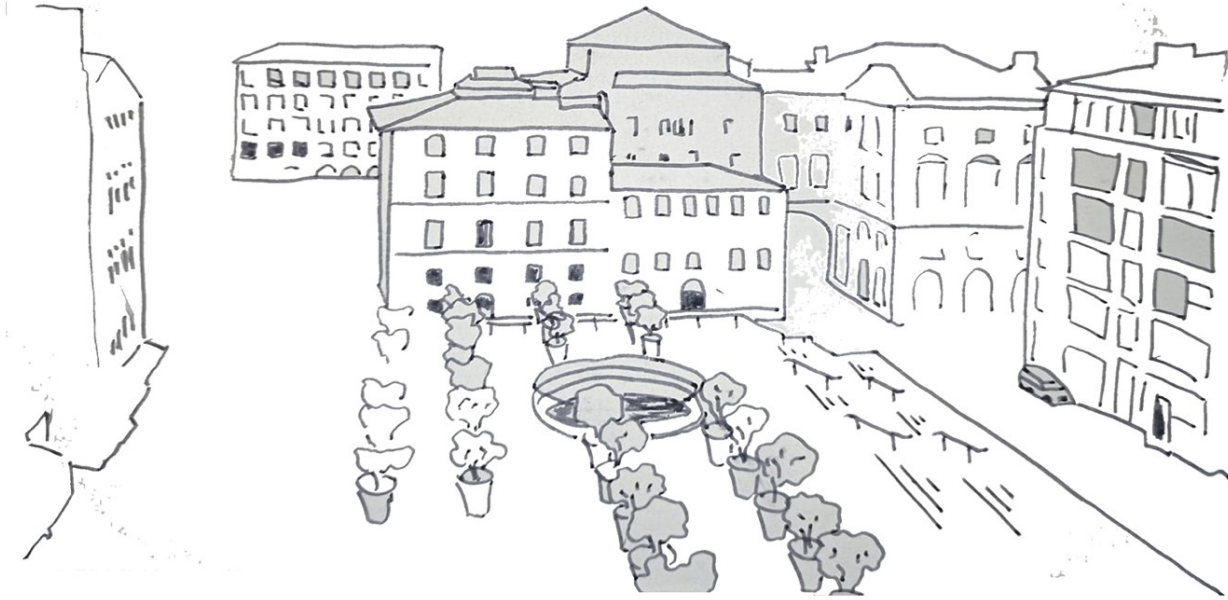
Croquis, L. BARAZA, 2021

Figure 9. Square
Val St-André, Aix-en-Provence
Croquis L.BARAZA, 2021



Croquis, L. BARAZA, 2021

Figure 10. Place
Place Henri Verneuil - partie basse, 2e arr. Marseille
Croquis, L.BARAZA, 2021

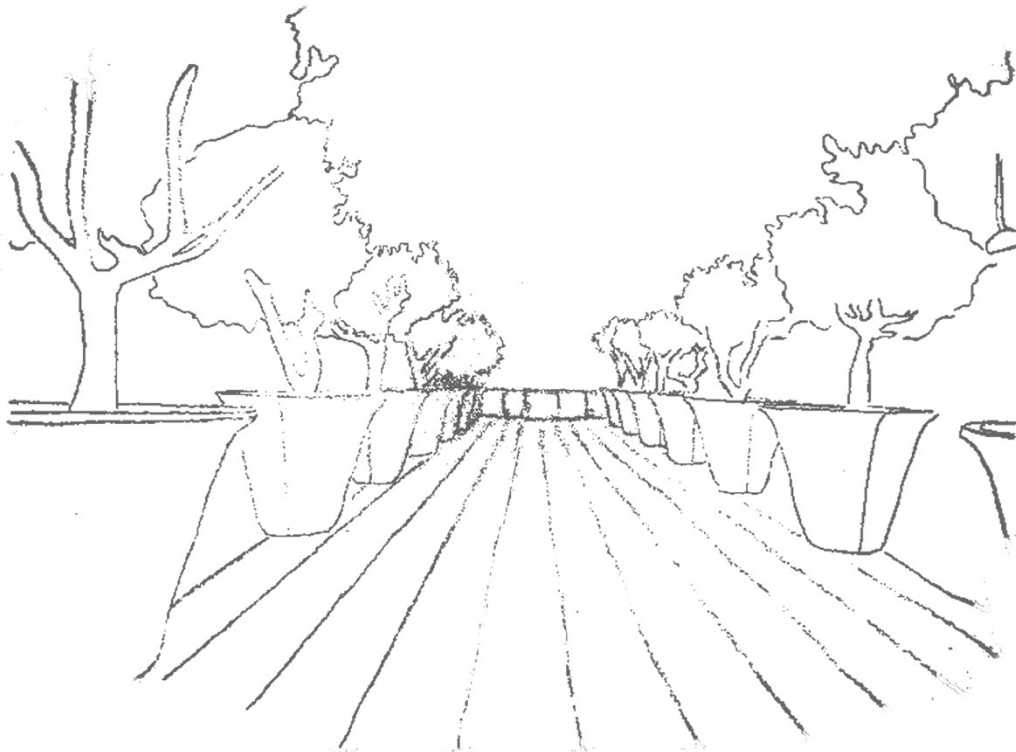


*Figure 11. Vue aérienne de la place Jules Verne
Place Jules Verne, 2e arr. Marseille
Croquis, L.BARAZA, 2021*

La place Jules Verne est particulièrement intéressante. Une partie de la place est surélevée et on y accède par un large escalier. Elle est composée essentiellement de grands pots de fleurs accueillant des oliviers. Les pots de fleurs sont à hauteur d'un humain de taille standard. Il est question de 28 oliviers rythmant la place par quatre alignements. Située en zone touristique, en lisière du Vieux-Port, il n'existe pas de bancs sur cette partie. Cette composition donne une forte impression de monumentalité par ces imposants mobiliers uniformes, et rythmant de manière régulière la place. On observe très peu d'usagers circulant sur cette partie. La majorité contourne cette partie surélevée.



*Figure 12. Focalisation d'une partie des alignements des pots d'oliviers
Place Jules Verne, 2e arr. Marseille
Croquis L.BARAZA, 2021*



*Figure 13. Couloirs générés par les alignements des 28 oliviers de la place
Place Jules Verne, 2e arr., Marseille
Croquis L.BARAZA, 2021*

Chacun des exemples présentent une surface plane où s'érigent des arbres appartenant à la même espèce végétale, de même gabarit³¹, et générant un rythme régulier dans la composition. Autrement dit, ils sont ordonnancés suivant une succession d'alignements et s'espacent les uns des autres par des distances égales. L'étude des travaux d'Éric Alonzo notamment, place l'histoire de la voie dans l'ADN des couloirs formés par ces alignements.

La communication, les échanges et ce qu'ils engendrent en termes de logistique, dépendent de notre rapport aux déplacements. Cet aspect est une qualification essentielle du modèle de société. De manière complémentaire, la mobilité est le parent content de son évolution. A travers l'Histoire, la progression technique des prototypes de déplacements et son support viaire s'accompagnent de tracés urbains faits de lignes droites et d'angles droits et imposent un paysage urbain composé d'une linéarité et une géométrie orthogonale. La figure des espaces publics représente un témoin de premier ordre. Dans cette situation, les places publiques jouent un rôle déterminant. Elles sont le premier espace construit pour ériger la trame urbaine et constituent le foyer de contrôle de l'agglomération urbaine chez les Romains. Elles sont le carrefour du réseau viaire par la suite. Les places publiques sont la clef de voûte des espaces publics, un nœud capital des voies de communications routières.

Dès lors qu'une place publique se libère des véhicules, et permet un espace plus confortable pour les piétons, on pourrait s'attendre à ce que soit saisi l'opportunité de « casser avec la ligne droite ». Pourtant, les dernières illustrations des espaces publics piétons présentent un modèle contraire. Il semble que les aménageurs inscrivent ces espaces en continuité avec la linéarité des voies.

Dans cette composition spatiale, on peut se demander quels seront les comportements des piétons. Plus spécifiquement pour les enjeux de mobilités accompagnant l'aménagement des espaces publics, on peut s'interroger sur les couloirs de déplacements que tracent les piétons dans une telle configuration.

Nous venons d'illustrer des exemples d'espaces publics comme appartenant à un même modèle du « faire la ville » que nous nommons modèle générique par leur large diffusion : cette composition paysagère est prégnante des paysages urbains.

³¹ On peut en déduire qu'ils ont été plantés d'un seul tenant, en même temps.

Nous nous concentrerons prochainement sur un des cas d'espace public identifié comme générique : le cas de la place Henri Verneuil dans le deuxième arrondissement à Marseille.

CHAPITRE II

Lecture d'un modèle de place publique :

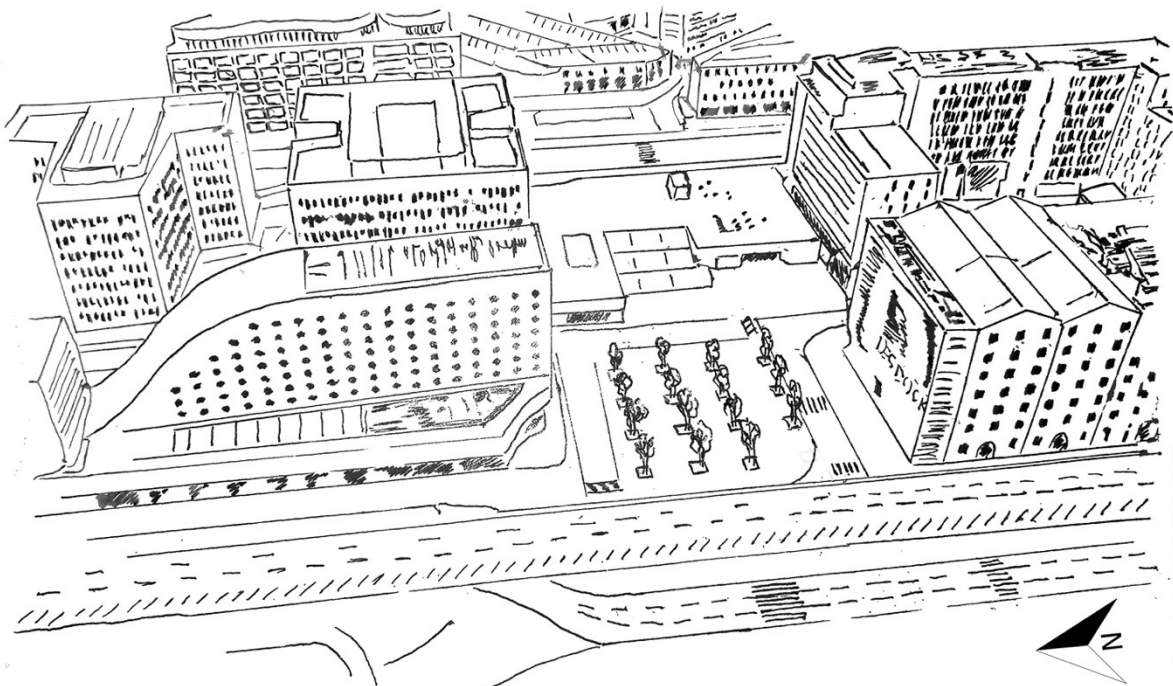
le cas linéaire de la place Henri Verneuil

Précédemment, nous avons vu que ce modèle d'aménagement par les lignes droites s'étend et se généralise bien au-delà de son carcan primitif de voiries, comme, pour ce que nous avons vu en dernier, son exportation vers la place publique.

Nous proposons ici une lecture d'un cas spécifique de ce type d'espace : la place Henri Verneuil, dans le deuxième arrondissement de Marseille.

Nous tenterons dans une première partie de placer cette place dans son contexte urbain, d'étudier ses formes urbaines et de définir le « modèle Verneuil » en tant que modèle appartenant aux modèles d'aménagements génériques. Nous tâcherons d'articuler ces données avec les intentions des concepteurs.

Dans une seconde partie, nous nous interrogerons sur les conditionnements générés par ces formes urbaines sur les usagers de l'espace. Nous choisirons de spécifier notre interrogation sur le cas des flux de circulation. Après avoir posé nos hypothèses, nous tenterons d'y répondre au moyen d'une méthode d'analyse basée sur une démarche d'observation quantitative.



*Figure 14. Vue d'ensemble de la place Henri Verneuil
Place Henri Verneuil, 2e arr. Marseille
à partir d'une vue Google Earth
Croquis L.BARAZA, 2021*

1) Quel contexte urbain, pour la place Henri Verneuil?

a) Une situation d'interfaces entre des espaces de différentes vocations



Figure 15.

La place Henri Verneuil est située dans le deuxième arrondissement à Marseille. Initialement appelée place de la Méditerranée, elle a été officiellement baptisée place Henri Verneuil et a été inaugurée le 22 juin 2013. S'étendant sur 8000m² (envergure d'un terrain de football), sa conception est due à Yves Lion, architecte mandataire, également en charge de la composition urbaine de la Cité de la Méditerranée (Euroméditerranée), et François Kern.

Lieu de couture de différents tissus urbains

Au regard de son insertion entre ses tissus urbains limitrophes, et à plus grande échelle, à savoir sa position géographique, la place Henri Verneuil tient une position phare. Tout en bas de la colline de St Charles, elle se situe au carrefour des quartiers Cité Méditerranée, Arenc et Joliette et longe la mer Méditerranée avec sa zone portuaire. Elle est située dans une zone desservie par des transports diversifiés avec de nombreuses et régulières fréquences.

Sur l'axe **Nord-Sud**, la place Henri Verneuil se situe entre le quartier de la Joliette et Arenc. Elle se situe entre le village des Docks et le nouveau quartier d'affaires de la Joliette. Ce dernier est inclus dans les quartiers Cité Méditerranée (Nord).

Le quartier de la Joliette est marqué par un brassage d'activités. Ses activités commerciales à plusieurs échelles (commerces de proximité jusqu'aux chaînes de magasins des Terrasses du Port). Quartier réceptacle de plusieurs épisodes de migrations ainsi que de successifs bouleversements urbanistiques, le quartier de la Joliette est fort d'une diversité architecturale et mixité sociale. En lisière du littoral et des activités portuaires, non loin du Vieux Port et du quartier du Panier, comprenant des édifices patrimoniaux d'envergures comme la Major, le quartier de la Joliette est touristiquement attractif. Les activités commerciales et la qualité de dessertes en transport (Metro, Tramway, Bus, réseau viaire automobile ...) viennent bonifier cette attractivité.

Les quartiers « Cité de la Méditerranée » font l'objet de fortes opérations de renouvellements urbains de la part d'Euroméditerranée³². Ils constituent « l'un des programmes les plus ambitieux d'Euroméditerranée »³³. Celui-ci a la vocation de transformer le front de mer sur près de 3 km de long (du Fort Saint Jean à la tour CMA-CGM)³⁴. Les nouveaux quartiers d'affaires compris dans ce périmètre attirent l'attention particulière de l'Etablissement.

³² L'Etablissement sera décrit prochainement

³³ euromediterranee.fr

³⁴ ibid

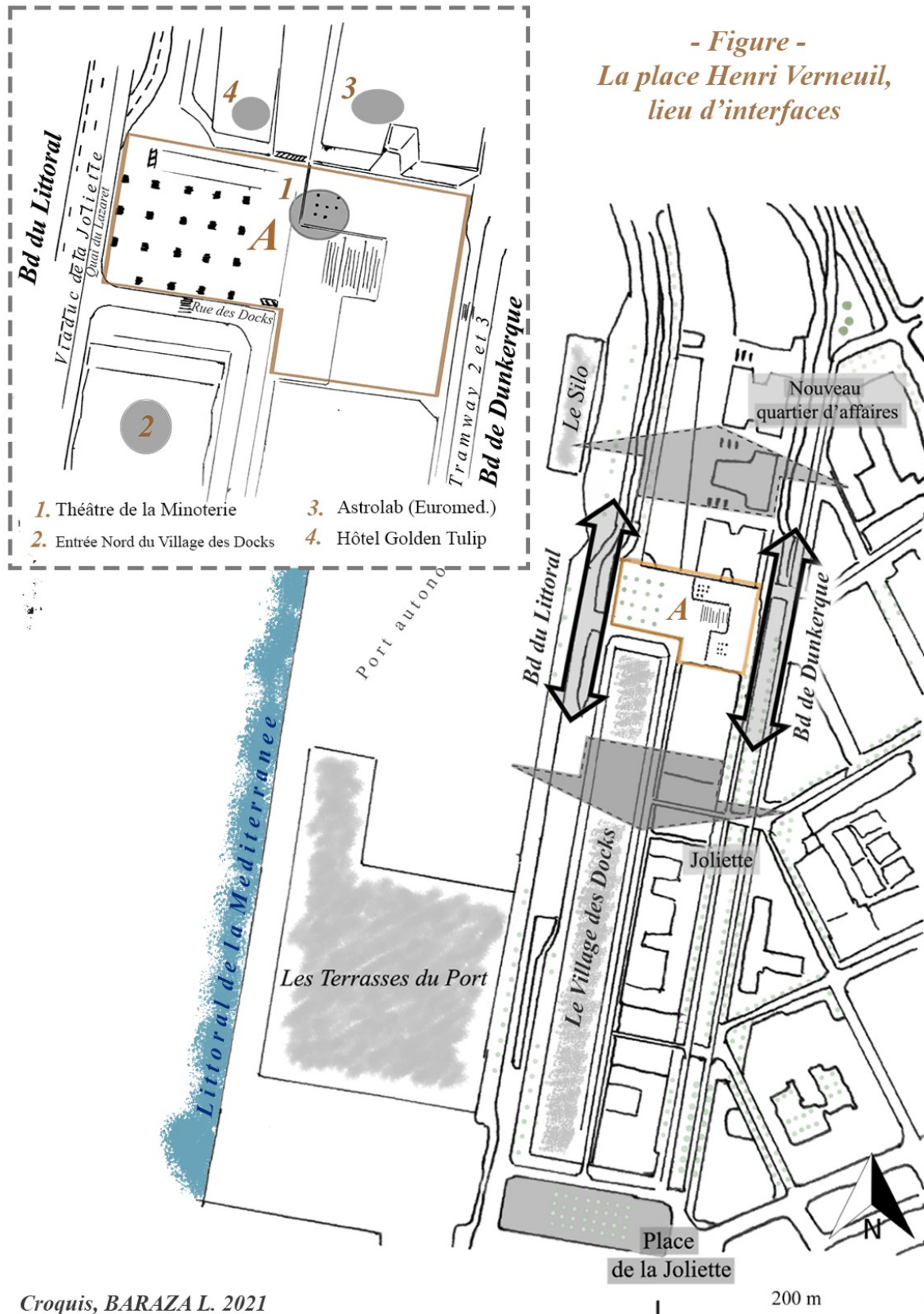


Figure 16. *La place Henri Verneuil lieu d'interfaces*
Vue aérienne de la place Henri Verneuil,
Croquis L.BARAZA, 2021

De grands projets immobiliers neufs comme de nouveaux bâtiments pour accueillir de nouvelles entreprises et bureaux dessinent ces quartiers avec pour vocation de leur attribuer un nouveau visage. Pour autant, au regard de ces nouvelles opérations d'envergure, la densité de population du secteur est (encore ?) relativement faible. Notons que la densité de population est un des éléments distinguant l'espace au Nord de la place Henri Verneuil avec l'espace au Sud. En parallèle, ces constructions « d'un seul tenant »³⁵ et ses activités à vocation majoritairement tertiaire ne brassent pas une mixité populationnelle du même ordre (de grandeur et de nature) que le quartier plus central de la Joliette. En sus de ces aspects, notons qu'au Nord de la place Henri Verneuil, il est question d'un secteur avec de plus grands écarts d'échelles entre les piétons et les bâtiments (des bâtiments hauts où figurent de nombreuses infrastructures d'envergure) ainsi qu'une proximité plus directe des piétons avec les voies rapides autoroutières. De plus, cet espace dispose moindrement d'échelles de bâtiments intermédiaires entre les piétons et les bâtiments d'envergure ainsi que d'espaces de circulations « tampons » à vitesses plus modérées : ces hybridités sont plus marquées.

Sa configuration est opportune pour articuler ses deux quartiers de nature différente : au Sud la Joliette, les « terrasses du Port », le village des Docks, et au Nord le nouveau quartier d'affaires de la Joliette constitutifs des quartiers Cité Méditerranée.

Sur l'axe **Est-Ouest**, la place Henri Verneuil assure une relation transversale entre le boulevard de Dunkerque et le boulevard du Littoral, une situation de plateforme de mobilité médiatrice entre le tramway du Bd de Dunkerque et le Port autonome du Bd du Littoral. Interviennent dans ce Sas, des nervures routières de faibles envergures (rues) et celles plus prononcées avec le passage de l'autoroute du littoral (A55) (passant entre la place Henri Verneuil et le Port autonome).

Pour chaque orientation, la place permet de transiter entre plusieurs corps d'activités. Par exemple à l'Ouest, se rencontrent au niveau de la place Henri Verneuil les activités culturelles au Nord du Bd du Littoral (Silo) et les activités commerciales au Sud (Terrasses du Port). A échelle plus large sur cet axe, la place se situe entre la mer Méditerranée avec ses activités portuaires, et la colline St Charles avec ses activités ferroviaires.

³⁵ Les projets de constructions d'Euroméditerranée s'étalent sur un pas de temps court.

En lisière architecturale plus directe, la place est bordée par le bâtiment des Docks (Village des Docks) (Sud), le théâtre de la Joliette (Th. De la Minoterie) (Est), Euromed Center (Nord), le Silo (Nord-Ouest) ainsi que la tour CMA et les Quais d'Arenc, non-loin des Terrasses du Port. Ainsi pour exemple de lisière Nord-Sud, la place devient tout naturellement un lieu de polarité entre le nouveau tissu urbain s'étendant de la Joliette (activités de centre-ville) jusqu'aux activités générées par la tour CMA-CGM et ses alentours du nouveau quartier d'affaires.

Dans cette configuration, avant quelconque mesure, on peut déjà concevoir ce lieu comme un point de convergence spatiale d'une large variété d'individus et d'activités.

Nous nous situons au cœur des quartiers drainés par les aménagements d'Euroméditerranée, entre ceux plus portés vers des activités propres à un centre-ville (Joliette) et ceux du Nord du (nouveau) quartier d'affaire. La place Henri Verneuil est une nouvelle étape dans le chantier des "Quais d'Arenc", projet urbain d'Euroméditerranée, en charge depuis 1995. En effet, celle-ci s'inscrit dans un projet d'aménagement plus large : elle intervient en jonction de ce nouvel îlot (cadre "Quai d'Arenc") composé de tours de logements et de bureaux. La tour "EuroMed center" donnant sur la place renforce sa légitimité d'espace stratégique.

b) Un nouveau quartier à coup de baguette magique

« Les travaux [des deux niveaux de la place (haut et bas)] ont duré environ 2 ans pour un coût global d'aménagement de 7,3 millions € TTC (hors aménagements intérieurs des coques et hors bassin de rétention) »³⁶.

Cet espace public remplace l'ancienne voie ferrée désaffectée qui arrivait au niveau de la place de la Joliette. La rénovation globale du quartier s'est fait piloter principalement par Euroméditerranée : Les Terrasses du Port, non loin, ont ouvert en 2014; le Silo, salle de spectacle d'envergure (2.000 places) a été inaugurée en 2012, le Théâtre de la Minotière-Joliette a ouvert les portes de 2 salles de spectacles de 400 places en fin de l'année 2013, l'ensemble du projet de rénovation des Docks Village a débuté en 2013. Ainsi l'inauguration en Juin 2013 de la place Henri Verneuil est cohérent avec ces échéances. L'ensemble des éléments de cet îlot appartient à la même temporalité, en « deux coups de cuillère à pot ».

³⁶ Citation d'après architecturion.unblog.fr

En conséquence, l'îlot de la place Henri Verneuil ne fait pas intervenir une diversité d'épaisseur historique.

2) La composition d'une place sur mesure

a) Des matériaux sobres, peu diversifiés et imperméabilisant avec l'Horizontalité comme trame géométrique³⁷.

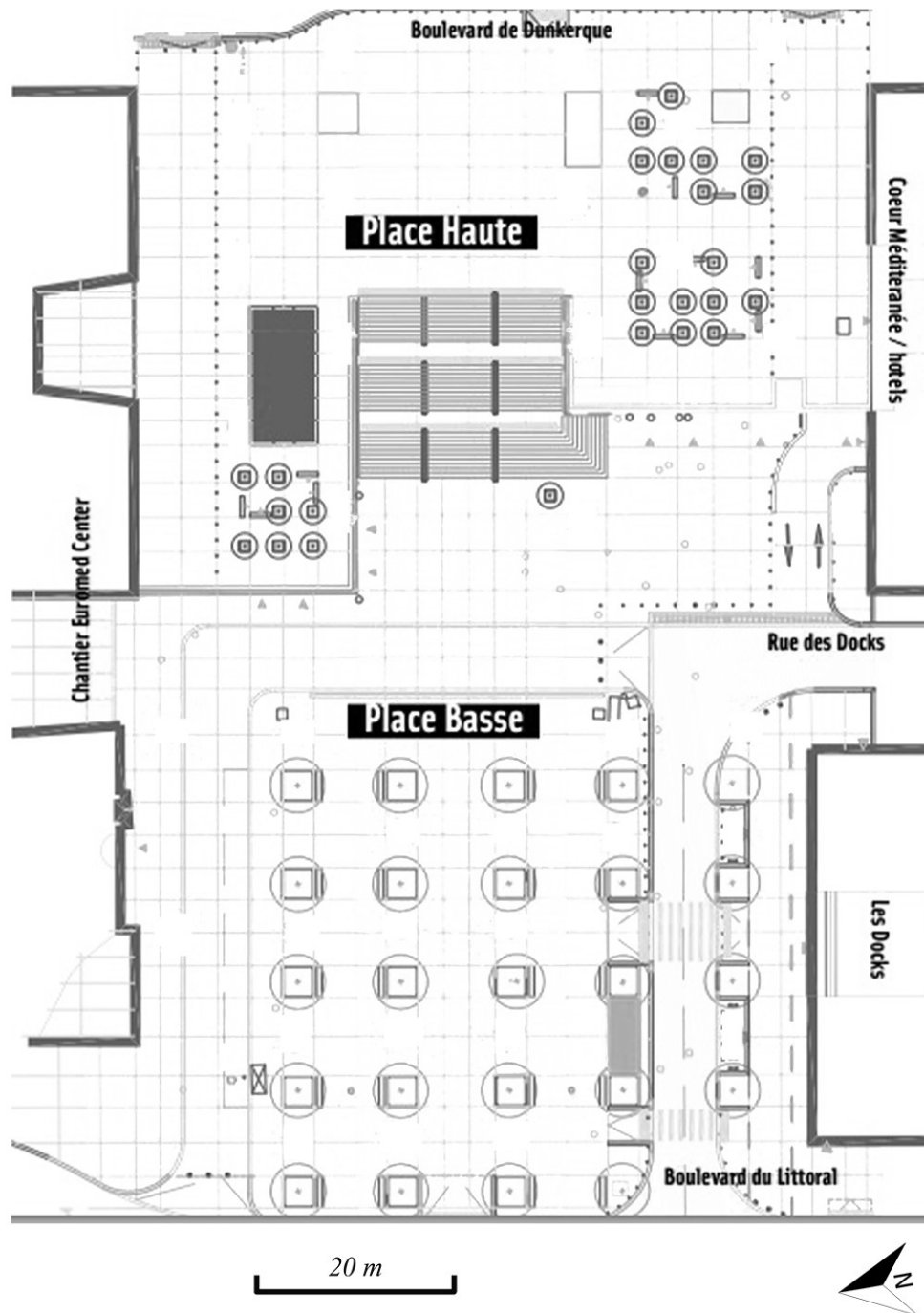


Figure 17. Plan de la place Henri Verneuil par les concepteurs
Crédit Euroméditerranée

³⁷ Beaucoup d'éléments présents dans cette partie ont été tiré du média architecture.unblog.fr

A la lecture du plan de la place par les concepteurs, il est véritablement visible que sa composition suit de grandes trajectoires sur lesquelles les éléments de constitutions s'alignent. Le dessin « à la règle » de l'espace est flagrant. Concernant les arbres de la partie basse, ils s'alignent aux rampes de l'escalier. Perpendiculairement, ils s'alignent aux limites des façades et voiries bordantes. Respectivement, un seul et même couloir passe au centre des escaliers, des arbres et du passage piéton côté boulevard du littoral ; perpendiculairement, un seul et même couloir passe au centre des Docks (ouverture), centre de la place appuyé par la même position de passages piétons.

Topographiquement, elle s'appuie sur le dénivelé naturel entre le boulevard de Dunkerque et le boulevard du Littoral. Pour répondre à cette différence altimétrique, les aménageurs ont fait le choix d'organiser la place sur deux niveaux : un niveau haut, côté boulevard de Dunkerque et un niveau bas, côté boulevard du Littoral. Les deux niveaux sont reliés par un large escalier en trois volets de marches et un ascenseur.



*Figure 18. Une place sur mesure. La place Henri Verneuil à hauteur du regard
Place Henri Verneuil - partie basse, 2e arr. Marseille
Croquis L.BARAZA 2021*

La composition de cette place à deux niveaux est marquée par une forte minéralité et horizontalité. Le niveau haut est conçu comme un belvédère minéral, donnant sur le port avec la cassure visuelle que génère le passage de l'autoroute (à gauche sur le croquis ci-dessus illustrant la partie basse). Des arbres d'agrément sont placés selon une trame régulière dans des pots cubiques en acier *Corten*. Au niveau bas, 24 platanes plantés à même le sol, le quadrillent et s'inscrivent dans l'alignement des façades bordantes. Le sol est traité de manière uniforme : seuls les arbres et les lampadaires (simplement équipés de deux appareillages), structurent

l'espace. La liaison piétonne entre les deux boulevards est simplement soulignée au sol par l'utilisation de deux teintes légèrement différentes. Le calepinage des éléments en béton désactivé intègre les réservations pour les arbres plantés selon un rythme régulier. L'escalier monumental, en pierre calcaire, souligne le soutènement réalisé entre les deux niveaux de la place.

Les parties pleines de la façade, le bandeau ainsi que les garde-corps de la place haute sont constitués de panneaux préfabriqués de béton blanc micro bouchardé avec agrégats de marbre et joints chanfreinés, ceci dans une volonté de composition d'ensemble harmonieuse.

Les façades de retour au droit de l'escalier public central ne sont pas percées, ceci afin de ne pas affaiblir l'effet de masse du socle et de « tenir » l'escalier selon les intentions des aménageurs.

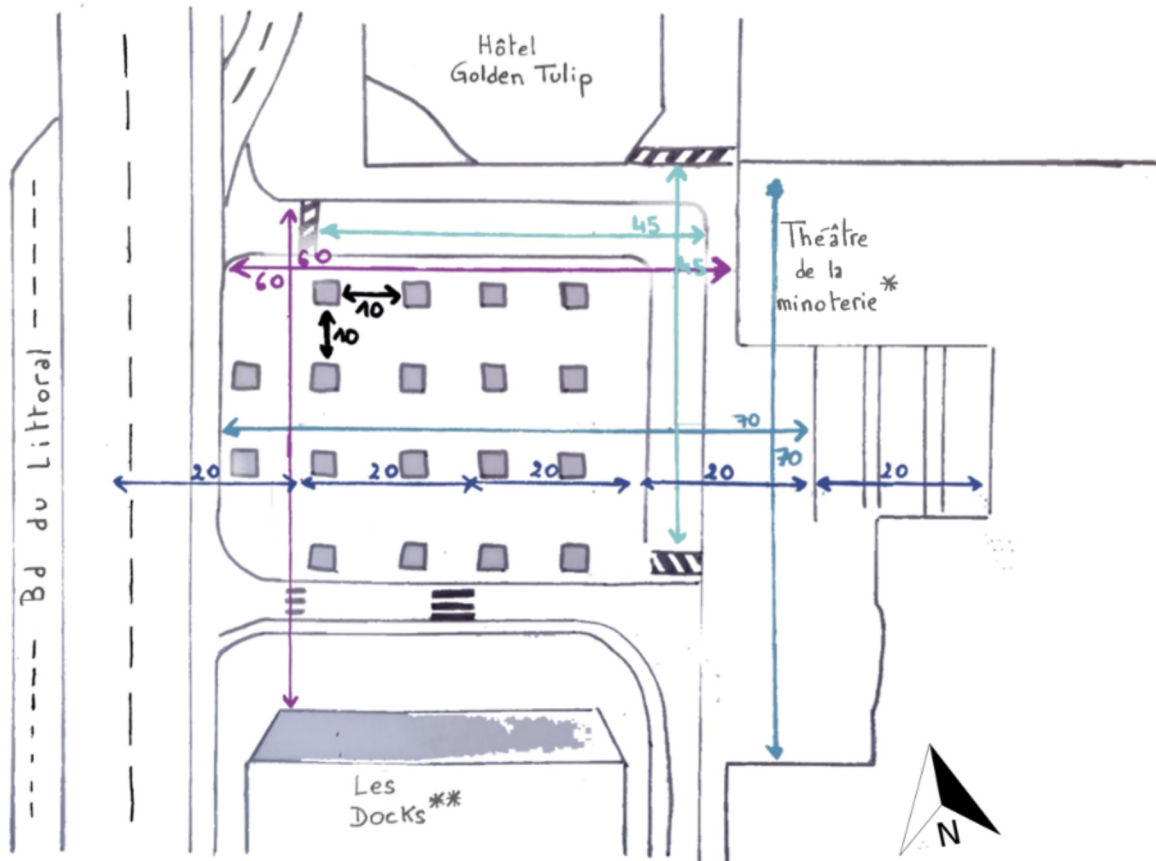
Le théâtre de la Minoterie trouve sa localisation sous la partie haute de la place Henri Verneuil. Afin de renforcer cette sensation de socle, les façades du théâtre et du local commercial sont traitées dans une unité d'ensemble cohérente avec la place par un travail sur la qualité des matériaux employés, et sur la masse du bâtiment avec ses pleins et ses vides.

L'ensemble de la partie basse sous bandeau de béton blanc marque l'horizontalité de la façade. Ainsi, les portes, menuiseries, grilles des vantelles ont été traitées en acier. Le vitrage est clair. D'après les concepteurs de la place, celle-ci est surtout marquée par son minimalisme. La volonté est de ne pas venir perturber la lecture globale de l'espace ; de ne pas faire obstacle à la vue vers le Silo, le port et la passerelle de l'autoroute A55. Les teintes utilisées sont uniformes et sobres, valorisant les façades et autres paysages bordant la place ; le mobilier urbain organise l'espace de manière discrète et élégante.

Par la suite, nous nous concentrerons sur la partie basse de la place Henri Verneuil.

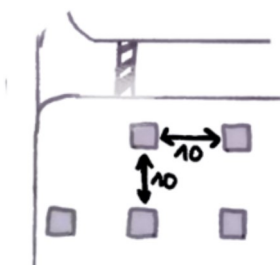
b) Un ordonnancement régulier

Des angles droits, des lignes droites, une rythmique régulière des distances : la composition de la place (partie basse) s'effectue par une trame orthogonale affirmée.



*Une place sur mesure, Verneuil en vue aérienne
pl. Henri Verneuil 2e arr. Marseille
Croquis de la pl. Henri Verneuil, 2e arr. Mars.
à partir d'une vue sur Google Earth,
© Thomas BARAZAL, 2021
BARAZAL, 2021*

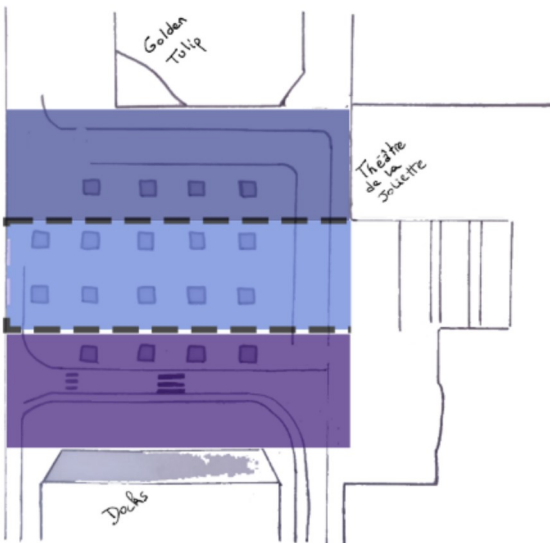
- * ou théâtre de la Joliette
- ** Entrée Nord du village des Docks (plus précisément)



Les arbres quadrillent cette partie de la place telles différentes intersections d'un même échiquier. Ils se distancent les uns des autres de 10 mètres.

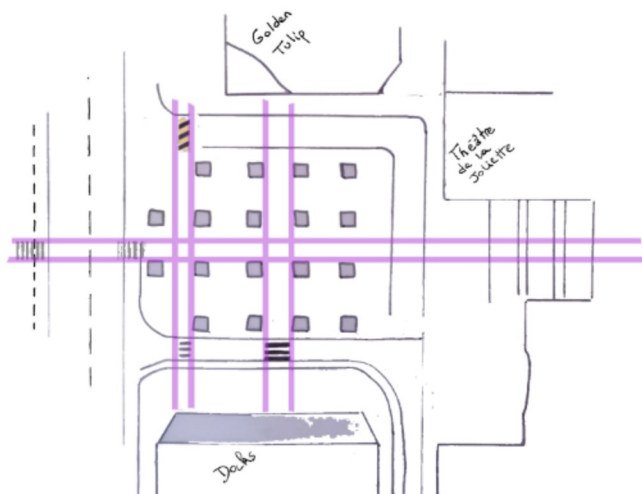


A partir des lignes de construction, on peut lire par cette illustration aérienne, un carré de 10 par les arbres, compris dans un carré de 45, compris lui-même dans un carré de 60 avec un léger décalage. On peut comprendre de la même manière ces carrés compris dans un carré de 70. Les carrés sont compris dans d'autres carrés comme une poupée russe.



Même scénario pour les alignements générés par les bâtiments en lisière Est-Ouest.

Les lignes de construction du théâtre de la Joliette, des escaliers, et de la dernière partie génèrent des surfaces rectangulaires égales.



On peut même aller plus loin avec les alignements où figurent les passages cloutés.

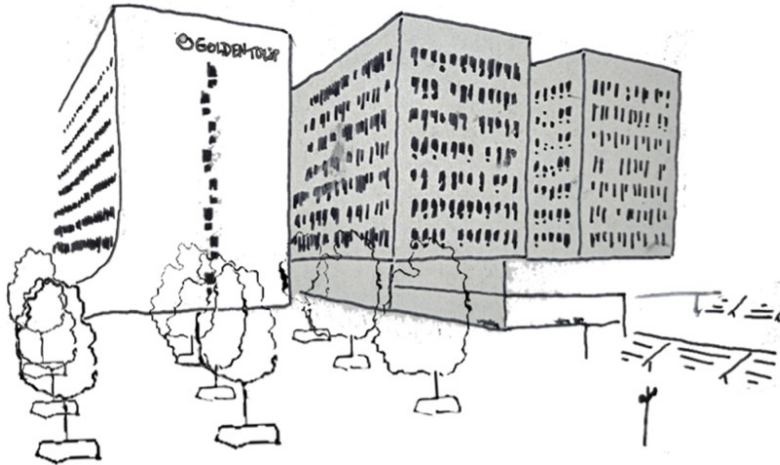


Figure 20. *Rythmique par les bâtiments en lisière*
Place Henri Verneuil - Partie Nord, place Basse
Croquis L.BARAZA, 2021

Ou encore selon la rythmique générée par les bâtiments en lisière Nord, de même gabarit et s'alignant sur des niveaux stratégiques de la place : le Golden Tulip (Hôtel 4 étoiles) s'aligne avec les arbres du carré centrale ; la deuxième série de bâtiments (Euromed center - Astrolab) s'aligne avec le théâtre de la Joliette et les escaliers.

c) Duplication d'un même motif



Figure 21. *Représentation minimaliste de la place*
Place Henri Verneuil - Place Basse à partir des escaliers
Croquis L.BARAZA, 2021

A ce constat de la régularité des mesures, on aperçoit différents motifs se répétant. Le carré de 10 comprenant les arbres par exemple, à l'allure d'une duplication à partir d'un motif unitaire.

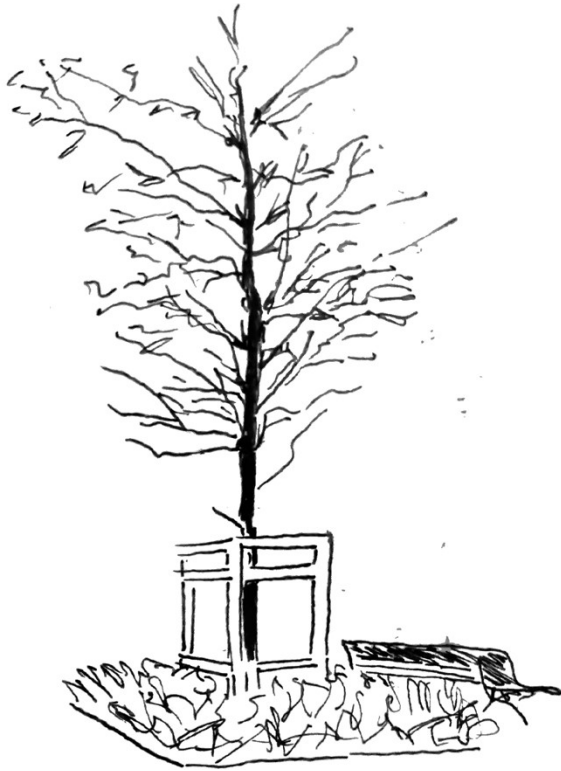
L'arbre meuble

Figure 22. *Arbre de la place*
Arbre de la place H.V. - Partie Basse
 Croquis, L.BARAZA, 2021

"patte anthropique" qui nous amène à penser ces vivants comme des mobiliers, et ici de mobiliers urbains. Mono spécificité, homochromie, gabarit dirigé, une disposition quadrillant la structure de l'espace, cela suscite une interrogation concernant l'influence de l'organisation, l'entretien et les autres caractéristiques des arbres sur leur statut urbain.

Ainsi nous pouvons admettre par cet élément que la disposition et l'homogénéité de ces caractéristiques impactent, voire dirigent sa nature, son statut dans l'espace.

Parler d'un arbre comme d'un meuble me semble barbare. En effet, il est question d'un être vivant qui né, vit et meurt. Qui prend position dans l'espace selon les caractéristiques de son essence et selon l'environnement dans lequel il se meut. Par ailleurs, dire qu'un arbre est un meuble c'est dire qu'il est statique, qu'il est objet immuable, sans sensibilité.

Pourtant cette monospécificité³⁸ couplée à leur conception "d'un seul tenant" ne se voit pas dans un espace sauvage. Leur ordonnancement défie leur naturalité. Un type de "nature en ville" qui est naturel seulement parce qu'il est question d'arbre. C'est l'influence de la

³⁸ Monospécificité : une seule espèce d'arbres

3) Le « modèle Verneuil », quelle inscription ?

a) Quelles sont les intentions des aménageurs pour une telle opération ?

Premier pilote aux commandes : Euroméditerranée

Commençons par présenter l’Etablissement Euroméditerranée, premier pilote de l’aménagement de la place.

Euroméditerranée est un Etablissement Public d’Aménagement (EPA) opérant dans la métropole Aix-Marseille-Provence. Le rôle d’Euroméditerranée dans les opérations de restructures urbaines a un impact considérable sur Marseille. Rentrons un peu plus dans le détail à partir de leur propre description sur leur site officiel.³⁹

Dans sa première phase (1995-2015) Euroméditerranée a développé un impactant projet d’aménagement sur la zone autour du port Autonome. Celle-ci s’est effectuée dans le cadre d’Opération d’Intérêt National. Cet établissement d’envergure a commencé par le périmètre d’emplois : 37 000 emplois privés, 6500 emplois publics, plus de 5 300 entreprises. Il se targue d’opérer sur ce quartier (comprenant la place Henri Verneuil), 3e quartier d’affaires de France selon eux. Les secteurs d’activités ciblés par Euroméditerranée sont le tourisme, l’immobilier, l’industrie numérique, la croissance verte ou encore le commerce. Autant de secteurs diversifiés pourtant à forte couleur du secteur tertiaire principalement. Il s’occupe d’équipements publics, de structures commerciales, d’immeubles résidentiels, d’infrastructures de transport et stationnement, de parcs et espaces publics. Dans l’étape actuelle, Euroméditerranée est Labelisé EcoCité et s’accompagne du Programme d’Investissements d’Avenir. Sa vocation est aujourd’hui surtout portée vers le déploiement et la valorisation des services et les technologies innovantes. Il annonce comme philosophie le développement et la construction de la ville méditerranéenne durable de demain. Il est habilité à réaliser des opérations d’aménagement et d’équipement, d’acquérir des biens bâtis ou non bâtis, céder les immeubles acquis par voie d’expropriation et d’exercer le droit de préemption dans les conditions prévues par la loi.

³⁹ URL : <https://euromediterranee.fr/>

Les robinets financiers de l’Etablissement sont publics et privés, et de plusieurs échelles. Leur enveloppe d’intervention est fournie et de plusieurs natures (UE, Etat, Région, Département, Métropole, Commune ainsi que de nombreux partenaires privés ponctuels ou plus durables).

Comment la vision de l’aménagement est décrit par l’architecte du projet

Yves Lion architecte du projet de la place Henri Verneuil, travaille dans le cadre des opérations Euroméditerranée.

Dans une vidéo de présentation du projet⁴⁰, Yves Lion, exprime l’intention d’une place qui « résonne en rapport Ville-Port » et traduit « les perpendiculaires au boulevard » comme des éléments essentiels. De même, le retrait d’un certain nombre de grilles du port « dégage la vue ». Dans cette perspective, il justifie le renfort des lignes horizontales du paysage. Dans une trajectoire minimaliste, ce dessin affirme de manière plus proéminente l’existant (blocs architecturaux monumentaux en lisière de la place) avec l’intention de valoriser la vue sur la mer et ses infrastructures portuaires complémentaires. Il justifie ici un aménagement dans le sens de la sobriété.

Pour autant, notons que la taille des bâtiments ainsi que “l’effet de coupure” panoramique généré par le passage de l’infrastructure autoroutière (autoroute du littoral, A55), à l’ouest de la place constitue des freins à cette intention.

A ce propos, soulignons que cet “effet de coupure” paysager semble toutefois apparaître comme une problématique de second plan dans les politiques et études menées sur la mobilité. Il constitue une des principales externalités négatives générées par ses infrastructures routières.

L’architecte-concepteur poursuit : « On a là une occasion d’espace public forte, qui témoigne et marque l’état des choses lorsqu’au 19e siècle on a commencé à bâtir sur la mer. C’est quelque chose de très significatif : dans cette ville nous avons depuis longtemps changé la géographie. Nous n’avons fait que rendre hommage à ceux qui ont changé la géographie ». Il justifie ainsi que les travaux de nivellement (table rase topographique) et la construction en bord de mer (au gré d’une imperméabilisation ici) sont cohérents avec l’histoire urbanistique

⁴⁰ *Place Henri Verneuil – Atelier Lion*, Cityscape Architecture
URL: [youtube.com/watch?v=40W5NXNFJ10](https://www.youtube.com/watch?v=40W5NXNFJ10))

même de Marseille, dans la mesure où cette “fabrique de la ville” serait traditionnelle. Autrement dit, l’aménagement de la place s’inscrirait en continuité avec l’esprit de l’urbanisme marseillais d’hier.

b) Le modèle Verneuil : un modèle linéaire

Au carrefour de quartiers de différentes vocations d’activités, le modèle Verneuil se place comme un espace intermédiaire. Les attributs d’horizontalité et de minéralité sont consciemment marqués et se traduisent d’une part d’une faible diversité de matériaux et de mobiliers, d’autre part d’une disposition de ce dernier renforçant son caractère horizontal. La disposition du mobilier est tel qu’il génère une structure quadrillée de la plateforme centrale de la place.

Ces éléments vont dans le sens d’attribuer au modèle d’aménagement Verneuil, un modèle linéaire.

Remarquons que la situation spatio-temporelle de cette place au Nord des Docks, la situe comme la symétrique à la place de la Joliette, au Sud des Docks. Cet aspect se renforce par une composition et plus globalement d’un aménagement des deux places similaires. En référence, nous pouvons prendre l’arbre-meuble de ces deux places.

Au-delà même d’une linéarité, c’est une place quadrillée par la disposition de son mobilier. Les blocs architecturaux en lisière comme les artères routières, perpendiculaires ou parallèles encadrent la place et accentue la brutalité de sa géométrie. Cette brutalité peut effectivement tant se lire par ce dessin paysager, comme aussi par les écarts d’échelles. A ce propos, les blocs architecturaux en bordure de place sont monumentaux. Il y a un fossé d’échelles piétons-bâtiments avec peu d’espaces pouvant satisfaire des échelles intermédiaires. Les rez-de-chaussée privatisés ou fermés renforcent cette inégalité vertigineuse. De plus la proximité entre le boulevard du littoral et la place peut aussi être brutale sur ce plan : le flux rapide de voitures de cette partie Est (A55), se trouve à quelques mètres des piétons usagers de cet espace.

c) Un écho au JunkSpace⁴¹ ?

La mondialisation et l'essor du capitalisme participent à l'édification de modèles théoriques et pratiques communs aux « fabriques des villes ».

La diversité de savoir-faire et de cultures aux quatre coins du monde tend à se raréfier au gré d'une culture commune.

Ces observations ont des conséquences sur l'urbanisme et l'aménagement des villes. Aux détriments des savoir-faire et des cultures propres à chaque zone géographique, se génèrent progressivement une culture urbaine et une « fabrique de la ville » unique.

De manière analogue à la *junkfood* générant une alimentation unique dans des villes pourtant différentes, s'opère une généralisation dans l'urbanisme et l'aménagement des espaces urbains. Bien que les différentes métropoles gardent encore (conservent) des caractères qui leurs sont propres, nous pouvons aussi constater de nombreuses récurrences entre celles-ci comme si les villes ou plus précisément les métropoles tendent à offrir un paysage unique au niveau mondial. Si l'on peut constater une uniformisation des types et manières de déplacement dans les métropoles mondiales, on peut faire le même constat pour l'architecture et les espaces publics. A titre d'exemple nous pouvons citer le béton, les centres commerciaux, ou la présence des multinationales (en terme de publicités comme en services pour consommer). La « fabrique de la ville » contemporaine est encline à ces formes de généralisation. Étudier les villes aujourd'hui c'est aussi lire les paysages communs aux métropoles mondiales telle une seule et même substance générique.

Dans cette perspective, l'ouvrage *Junkspace*⁴² de Rem Koolhaas a particulièrement suscité notre attention. Il est question notamment dans celui-ci de se concentrer sur l'observation des différentes formes d'expressions de cette généricité.

Qu'est-ce que le Junkspace ?

Pour décrire cette production de l'espace urbain contemporain, R. Koolhaas distingue plusieurs échelles ou contextes d'expressions : *La Bigness*, *La Ville Générique* et le *Junkspace*. R. Koolhaas compile la description de ces trois notions dans un seul et même ouvrage

⁴¹ KOOLHAAS Rem, *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011

⁴² KOOLHAAS Rem, *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011

« Junkspace »⁴³. La compilation de ces notions se présente dans l'édition française en une centaine de pages de descriptions. C'est pourquoi nous attirons l'attention du lecteur de notre difficulté à définir succinctement ces descriptions. De manière complémentaire, nous ne souhaitons pas prétendre une synthèse pouvant épouser la minutie de son travail.

Concernant les trois volumes, il s'agit respectivement de l'échelle architecturale (*Bigness*), l'échelle de la ville voire de la métropole (*La Ville Générique*) et l'échelle de l'essence et l'expérience contemporaine de l'espace⁴⁴ (*Junkspace*).

Le Junkspace se rapporte aussi plus généralement à la composition d'un espace (dans ses formes, ses volumes, ses composants). Des caractéristiques influant éminemment ses usagers.

Étudier une conurbation d'envergure et le phénomène du shopping dans un grand volume architectural, ont constitué des moteurs pour définir l'espace Junkspace.⁴⁵ Les effets des découvertes technologiques et ses conséquentes évolutions de systèmes de représentations, d'organisations sociétales ont mis sous un nouveau jour l'*Habiter* à savoir « la condition urbaine contemporaine »⁴⁶. R. Koolhaas vise notamment l'escalateur, la climatisation ou le Placoplatre comme véritables révolutions dans la conception et l'application architecturale. De manière complémentaire, ils ont eu de significatifs effets sur la condition urbaine⁴⁷.

« Les mutations induites par ces découvertes ne donnent plus naissance à de nouvelles *specie* architecturales [...] : le *Junkspace* détruit la signification de l'édifice et commence à devenir

⁴³ « KOOLHAAS Rem, *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011 » est la version française de l'ouvrage compilant: *Bigness or the Problem of Large* (1995), *The Generic City* (1995), *Junkspace* (2001)

⁴⁴ Le Junkspace en tant qu'« expérience contemporaine de l'espace », d'après les propos de Rem Koolhaas dans CHASLIN François. *Deux conversations avec Rem Koolhaas et caetera*. Paris. Sens & Tonka. 2011. pp. 143-145

⁴⁵ Rem Koolhaas s'est intéressé aux liens entre les urbains et l'architecture contemporaine. Plus particulièrement, il s'exerce à définir l'architecture contemporaine et étudier son influence sur le comportement de ses pratiquants. Il en va de même pour les espaces publics (entendons « comportements » au sens large : du déplacement à la consommation). Cette recherche devient significative à partir de 1995 lorsque fût organisé à l'intérieur des cours tenus par R. Koolhaas à Harvard, le programme de recherche *Harvard Project on the City*. « Il s'agissait d'abord d'étudier le « grand bond en avant » de l'immense conurbation sur le delta du fleuve Pearl, en Chine méridionale ; ensuite d'enquêter sur le phénomène du shopping dans un fort volume architectural et d'espace public auquel R. Koolhaas a participé à la troisième personne, avec son essai *Junkspace*. Un néologisme dont R. Koolhaas exprime par les moyens de la narration, des années de recherche à sa description dans l'ouvrage *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain* en 2001.

⁴⁶ « Telle que R. Koolhaas la résume dans la grande fresque qui sert de conclusion à la Ville Générique ». D'après Gabriele Mastrigli dans « KOOLHAAS Rem, *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011. Op.cit. préface. p. 17 »

⁴⁷ Gabriele Mastrigli le soulignera dans la préface en citant les propos de l'auteur « Produit de la rencontre de l'escalator et de la climatisation, conçu dans un incubateur en placoplâtre », « le Junkspace exalte les possibilités et dilue les effets des grandes découvertes technologiques du début du XXe siècle ». Ibid. Op. cit. preface

l'infrastructure même de la société »⁴⁸. Ainsi le *Junkspace* est au-delà d'une « fabrique de la ville » contemporaine : il transforme *l'Habiter*.

Dans de telles circonstances contemporaines, il implique de *repenser radicalement l'espace urbain*. Voici le parti pris de l'auteur figurant en sous-titre de l'ouvrage, et sa lecture nous en a convaincu.

L'essai sur *La Bigness ou le problème de la grande dimension*

« Il y a une centaine d'années, une floraison de découvertes conceptuelles et de nouvelles techniques de soutènement déchaîna un Big Bang architectural. En randomisant la circulation, en court-circuitant la distance, en artificialisant les intérieurs, en réduisant la masse, en étirant les dimensions et en accélérant la construction, l'ascenseur, l'électricité, la climatisation, l'acier et, enfin, les nouvelles infrastructures constituèrent un ensemble de mutations qui ont fait naître un autre genre d'architecture. Les effets combinés de ces inventions furent des structures plus hautes et plus larges – plus Grandes -, permettant en même temps de réorganiser le monde social – un bien plus vaste programme. »⁴⁹

L'architecture *Bigness* regroupe les « édifices du troisième type », dépourvus de théories architecturales.⁵⁰ Il s'agit de concentrer notre attention sur les problèmes que génèrent les grands volumes architecturaux. Leur qualité architecturale, elle, est abordée secondairement.⁵¹ On cible les grands centres commerciaux (La Part-Dieu à Lyon, les Terrasses du Port à Marseille ...), les centres d'affaires d'envergures (le *Budapest Bank Center Citibank Torony* à Budapest, le *CCTV* (Chinese central Television) à Pékin, *la Defense* à Paris), les nouvelles grandes infrastructures en conteneurs (locaux Amazon, Ikea ...) et tout autre espace où l'on glorifie le vide, celui-ci est garanti par de vastes vacuités à l'intérieur desquelles des espaces comme les Atrium prolifèrent (Le Musée des Confluences à Lyon, les gros bateaux de croisières ...).

La dimension des édifices *Bigness* est telle qu'elle ne s'insère dans aucun tissu urbain : elle est un tissu urbain de manière isolée. Elle « engloutit » sans établir de lien avec les autres types d'architecture et tissus urbains limitrophes.

⁴⁸ KOOLHAAS Rem, *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011. préface

⁴⁹ KOOLHAAS Rem, *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011. op. cit. p.31-32

⁵⁰ Ibid. p.35

⁵¹ « la simple question des dimensions rend leur impact complètement indépendant de la qualité » Rem Koolhaas, « Fine secolo innocente ? », in Jacques Lucan, OMA. *Rem Koolhaas. Architecture 1970-1990, op. cit., p.165*

Elle surmonte et exploite la table rase. Elle existe indépendamment de la destination. Et son architecture s'impose en relation avec une nouvelle forme d'économie : au-delà de la matérialité légère mais volumineuse des bâtiments *Bigness*, celle-ci programme une réorganisation sociale générale par le fruit singulier de sa dimension⁵².

L'essai de la Ville Générique est une manière contemporaine de parler des métropoles⁵³. On pointe les nouveaux aménagements en vent de poupe qui font vitrines, qui mettent en spectacle l'espace. Une expression architecturale « fractale, répétition infinie du même module structurel simple »⁵⁴. Ces espaces peuvent potentiellement acquérir de fortes densités et accueillir des mouvements de circulations semblant cacophoniques et désorientant. Dénués d'attaches territoriales, ces espaces préfabriqués se dupliquent mondialement dans les métropoles : de manière absurde mais cohérente, « le tourisme est indépendant de la destination »⁵⁵. De même que la *Bigness*, le vide est l'outil architectural principal⁵⁶. Dans ces espaces, les logos et sigles se substituent aux graffitis. Et les usagers sont plus anonymes qu'ailleurs.

Citons quelques-unes de ces manifestations. La rue St Ferréol à Marseille, la rue de la République à Lyon, les rues commerçantes d'Aix-en-Provence, et tout les autres rues commerçantes de ce type. Celles-ci se dupliquent dans l'ensemble des métropoles, si bien qu'elles présentent toutes une zone de ce même substrat générique, celui de la ville générique⁵⁷.

Nous l'avons dit, la *Bigness* et la ville générique ont la même *essence spatiale* : le Junkspace. Ils sont l'expression de notre urbanité contemporaine.

Le **Junkspace** est tant une technique ou une application, qu'un art de vivre, une philosophie ou un concept. Il colonise progressivement l'esprit ou la qualité de ce qui est compris dans l'espace lui-même. Le Junkspace est l'écriture spatiale du modèle contemporain de la société. Par conséquent, il est difficile d'en lister des exemples.

⁵² Avertir du problème que soulèvent les grandes dimensions architecturales n'est pas nouveau. A ce titre, dans l'ouvrage « GEHL, Jan. *Cities for people*, Island Press. 2010 » traduit *pour des villes à échelles humaines* dans la version française en 2012, l'auteur consacre une part importante à soulever les menaces que représentent les échelles architecturales trop importantes et sans échelles intermédiaires pour la *vie publique* et le sentiment des citoyens.

⁵³ Mastrigli l'explique dans la préface de l'ouvrage.

⁵⁴ KOOLHAAS Rem, *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011. Op.cit. p.52

⁵⁵ Ibid. op. cit. p.64

⁵⁶ « Les vides sont les bâtiments essentiels de la Ville Générique » Ibid. p.71.

⁵⁷ La *Bigness* et la ville générique sont à la fois concurrentes et de même nature idéologique et architecturale : « les deux stratégies [celle de l'architecture *Bigness* et celle des espaces métropolitains contemporains (ou *Ville Générique*)] ne sont pas dialectiques. Elles conduisent à des prises de position irréductibles l'une à l'autre ».

« Le Junkspace est post-existential ; il vous fait douter du lieu où vous êtes, obscurcit le lieu où vous allez, efface le lieu où vous étiez »⁵⁸. Le Junkspace est un espace qui ne vieillit pas ou alors vieillit de manière catastrophique (se transformant « en taudis du jour au lendemain sans prévenir »⁵⁹). Il peut être aussi bien *absolument chaotique* que *terriblement aseptisé*. L'un comme l'autre se traduisent par la perte de repères entraînant un environnement fertile pour l'achat inutile.

Absolument chaotique : de manière caricaturale il « nous fait perdre la raison » par la saturation d'informations mêlée au manque de repères chronologiques ou spatiaux.

Terriblement aseptisé : « Parfois ce n'est pas la surcharge, mais son contraire, l'absolue absence de détail, qui engendre le Junkspace. C'est une condition vide, d'une densité terriblement faible [...] [dans une] vacuité risible »⁶⁰. Un ennui menaçant la *vie* d'un espace public et pouvant (*artificiellement*) se dissimuler par l'activité de la consommation.

L'aéroport contemporain ou les centres commerciaux peuvent être une illustration, néanmoins, le Junkspace n'est pas localisé par définition. A ce titre, l'auteur place comme en-tête de l'essai : « Logan Airport : a world-class upgrade for the 21st century » (affiche de la fin du XXe s). Difficile de se repérer, difficile de voir où l'on va dans un environnement où se présentent paradoxalement peu d'horloges, des escalators, une cacophonie dans les flux, des logos qui se superposent, des chemins sinueux.

Le Junkspace s'adresse autant aux espaces exagérant leur authenticité⁶¹ qu'aux espaces franchement neutres. Plus la ville est indéterminée, plus son Junkspace est spécifique⁶². Ces espaces sont la traduction d'une *vie* pensée davantage derrière un écran⁶³. La vie publique change progressivement de position : il se niche dans l'*e-space* publique⁶⁴. Quant à ce qu'il reste des espaces publiques : les symétries sont entretenues et désespérément exagérées, enrobées dans un épais tissu de boutiques et de cafétérias⁶⁵, une omniprésence d'enseignes, de logos et de Qr Code.

⁵⁸ KOOLHAAS Rem, *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011. p. 101

⁵⁹ Ibid. cit. « un hypermarché, une boîte de nuit, le studio d'un célibataire ».

⁶⁰ Ibid. p. 100

⁶¹ KOOLHAAS Rem, *Junkspace: repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011. p. 19

⁶² Ibid. p.106

⁶³ Ibid. p.121

⁶⁴ Ibid. p.110

⁶⁵ Ibid. p.101

Par ailleurs, cet espace facilite la récolte de données relatives aux émotions et désirs de ces usagers simplement par la traque de leurs empreintes de transactions. « Ils savent tout de vous, sauf qui vous êtes »⁶⁶.

Le Junkspace traduit l'expression d'une nouvelle économie impénétrable et invisible⁶⁷ dans une nouvelle forme de société où le confort est la nouvelle justice⁶⁸.

Au lieu d'unifier, les espaces Junkspace dispersent. En outre, un espace sans auteur qui pourtant est pourvu d'autorité⁶⁹.

Concernant l'espace public, l'auteur parlera de malédiction pour l'espace public : « à la place de la vie publique, l'Espace Public™ »⁷⁰. Car le Junkspace est issu de la surveillance généralisée des foules et des techniques pour manipuler vers la consommation⁷¹, car le Junkspace est absolument chaotique ou terriblement aseptisé, car les espaces junkspace sont indépendants de la destination.

Enfin, devant l'envergure de la vie dans le cyber-espace, notons que l'étude des flux urbains ou même de la *vie urbaine* doit aussi passer par l'étude de la vie dans le *cyber-espace*. Penser l'espace public c'est aussi se préoccuper de l'e-space public.⁷²

La planification contemporaine, est aussi marquée par une planification hors les murs, par les outils numériques. En outre, la vitesse d'exécution des neo-plannifications se réduit progressivement⁷³.

⁶⁶ Ibid. p.104

⁶⁷ Ibid. p.105

⁶⁸ Ibid. p.102

⁶⁹ Ibid. p.107

⁷⁰ Ibid. p.107

⁷¹ « Le Junkspace connaît toutes vos émotions, tous vos désirs. Il est l'intérieur du ventre de *Big Brother*. Il préempte les sensations des gens. Il arrive avec une bande sonore, une odeur, des sous-titres ; il proclame sans gêne comment il faut lire : riche, étourdissant, cool, immense, abstrait, « minimal », historique. Il parraine une association de consommateurs maussades, anticipant avec certitude leur prochaine dépense, une masse de moments de révoltes. Le sujet est arraché à la sphère privée en échange de l'accès à un nirvana à crédit. Vous êtes complice de la traque de vos empreintes digitales, laissées par chacune de vos transactions ; ils savent tout de vous, sauf qui vous êtes. » Ibid. cit. p.103-104

⁷² KOOLHAAS Rem, *Junkspace: repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011. cit. p 110 : « L'espace est devenu « l'e-space ».

⁷³ « De nos jours, les décisions relatives à la planification urbaine se prennent au-dessus d'une table à dessin ou devant un écran d'ordinateur, et peu de temps s'écoule avant leurs mises en œuvre. La vitesse des moyens de transport et l'échelle souvent très grande des projets de construction posent de nouveaux défis. Les savoirs traditionnels relatifs aux questions d'échelle et de proportions ont peu à peu sombré dans l'oubli, si bien que les zones urbaines d'aujourd'hui sont souvent bâties à une échelle très éloignée de l'idée qu'on peut se faire d'un lieu confortable et vivant » GEHL, Jan. *Cities for people*, Island Press. 2010

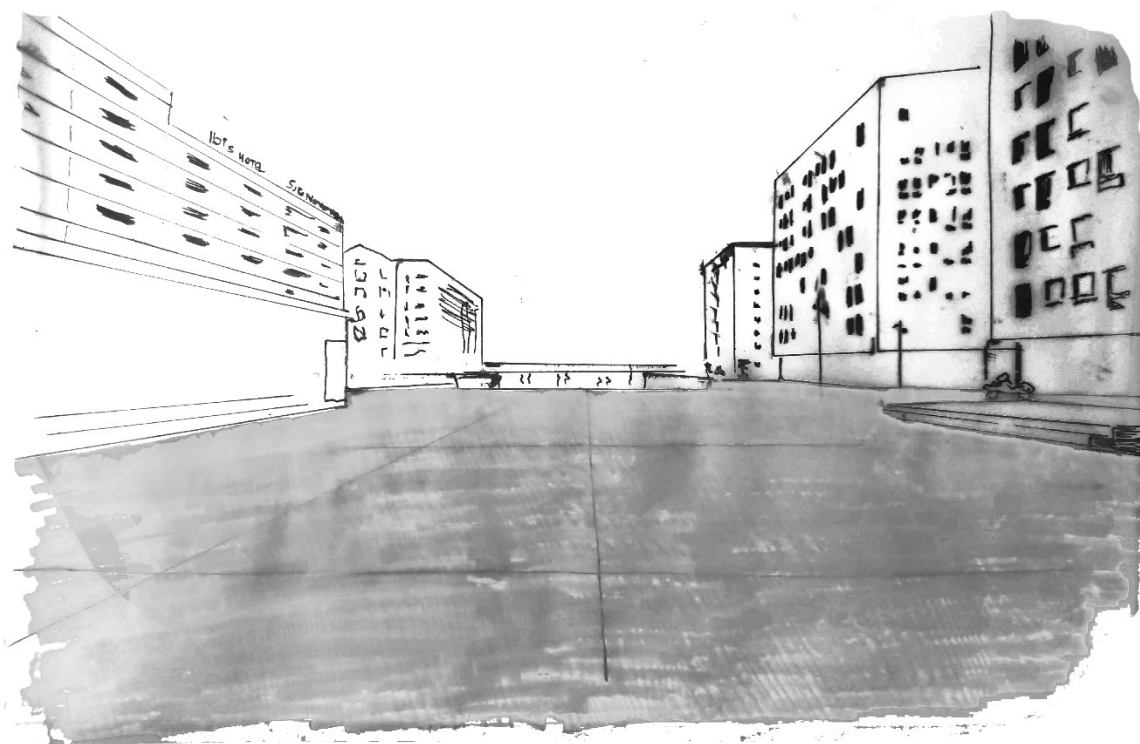
Par ailleurs, la fabrique urbaine contemporaine s'additionne aux nouvelles strates de *la ville de l'Anthropocène*⁷⁴.

Tout autant de paramètres soulevés notamment par Jan Gehl⁷⁵, qu'il faut prendre en considérations pour saisir la fabrique urbaine contemporaine et enrichir la compréhension du Junkspace et s'avertir plus consciencieusement de ses menaces.

⁷⁴ ZALASIEWICZ Jan, WATERS Colin, et WILLIAMS Mark. *Les strates de la ville de l'Anthropocène*, Annales. Histoire, Sciences Sociales, vol. 72e année, no. 2, 2017, pp. 329-351.

⁷⁵ « GEHL, Jan. *Cities for people*, Island Press. 2010 »

La place Henri Verneuil, un espace Junkspace ?



*Figure 23. Minéralité, Horizontalité, écart vertigineux des échelles
Partie Haute Verneuil, vue Ouest
Les villages des Docks, Suite Ibis (Sud) ; Golden Tulip, L'Astrolab (Nord)
Croquis L.BARAZA, 2021*

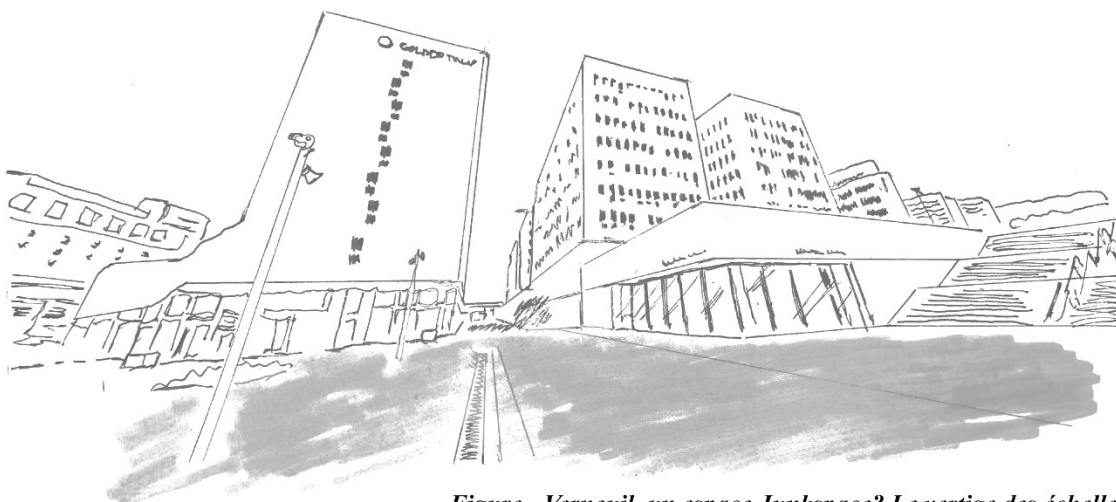


Figure - Verneuil, un espace Junkspace? Le vertige des échelles

*Figure 24. Verneuil, un espace Junkspace? Le vertige des échelles
Bas de la place H.V.,
Croquis L.BARAZA, 2021*

De par les caractéristiques du Junkspace, il nous paraît judicieux de soulever une comparaison avec la place Henri Verneuil. La planification de la place Henri Verneuil comme ses expressions spatiales correspondent-elles à la fabrique contemporaine des espaces décrits par R. Koolhaas ? De manière complémentaire, les caractéristiques de cet espace représentent-elles une menace pour la vie dans l'espace public à la mesure des avertissements de Jan Gehl ?

Dans ce chapitre, nous avons précédemment constaté la configuration de la place Henri Verneuil dans la ville et dans le quartier. Nous nous sommes par la suite penchés sur sa composition.

Il est question d'un aménagement succédant une table rase avec des matériaux de constructions issus de la mondialisation et de l'industrialisation, une couleur minérale prédominante, une uniformisation et disposition régulière des ornements et des mobiliers urbains (la partie haute est encore plus minimaliste que la partie basse sur la composition de son espace public).

La place Henri Verneuil est bordée par des bâtiments volumineux avec un grand écart d'échelle entre le piéton et les bâtiments de hauteur monumentale (*Golden Tulip, Les Docks Villages, Euromed Center, Novotel Suites*)^{76 77} avec leurs appellations protégées apparaissant en gros titres (enseignes). La situation de ces bâtiments, dans leur architecture comme vis-à-vis de ce qu'ils imposent à l'espace public semblent bien correspondre à la définition de *Bigness*. Cette place est horizontale, minéralisée avec un style épuré, régulièrement nettoyée et bordée d'une enveloppe commerciale. Cet aspect est renforcé par le « passage Verneuil »⁷⁸ au Nord⁷⁹, les Docks Village au Sud⁸⁰, les Terrasses du Port non loin. Une place où se substitue aux écritures graffiti, une prolifération de logos sur cette zone. En sus de quoi, l'espace est marqué par sa relation étroite avec le cyberspace où prônent les espaces garanties wifi, et les QR codes.

⁷⁶ Il semble que le théâtre de la minoterie est le seul des bâtiments à permettre une « échelle intermédiaire ». Sans étages visibles, il offre une échelle plus « humaine » (« humaine » à la manière de celle décrite par Jan Gehl dans « GEHL Jan, *pour des villes à échelles humaines*, Les éditions ecosociete. 2012 »).

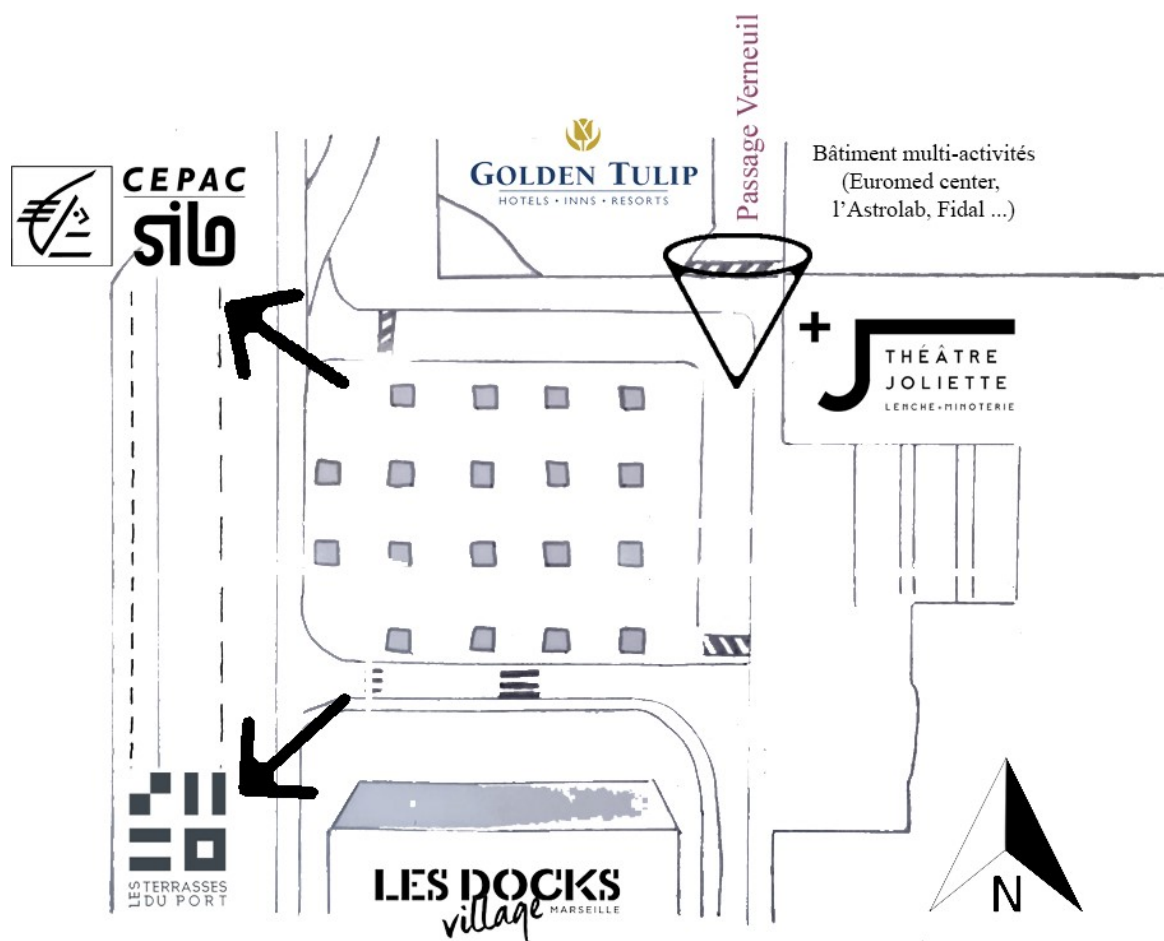
⁷⁷ Jan Gehl averti sur la menace de cette caractéristique : « *De vastes espaces et des immeubles élevés créent un environnement urbain froid et impersonnel.* » GEHL, Jan. *Cities for people*, Island Press. 2010

⁷⁸ Espace où figurent chaînes de restaurants, espaces de « pro-working », bureaux et un immense cinéma Pathé en figure de proue.

⁷⁹ L'entrée du passage se situe entre le Golden Tulip et le théâtre de la Joliette.

⁸⁰ Un bâtiment de 365 m² où était annoncé 80 commerces à son ouverture.

Paradoxalement aux fortes présences d'enseignes d'entreprises privées sur cette zone, les rez-de-chaussée ouverts sont peu nombreux sur la place Henri Verneuil^{81 82}.



*Figure 25. La place Henri Verneuil ou l'Espace Public Henri Verneuil™ : un espace inscrit dans un environnement arboré d'appellations protégées
Vue aérienne large de la place Henri Verneuil 2e arr. Marseille
Croquis L.BARAZA, 2021 (avec utilisation de logos)*

⁸¹ De nombreuses études appuient l'importance de leur ouverture tant pour le caractère chaleureux et animé d'un espace que pour faire jonction entre les intérieurs et extérieurs. A ce propos, Jan Gehl accusera « une ville morte en raison de ses rez-de-chaussée fermés ».

⁸² En parallèle, on peut imaginer un pas de plus dans l'inanimé, le vertige des échelles et le caractère lugubre de l'espace lorsque le peu de façades ouvertes de la place Henri Verneuil (théâtre de la Joliette par ex) ont été intégralement fermées suite aux mesures de confinements Covid.



*Figure 26. Le passage Verneuil, l'une des annexes commerciales
Entrée au Nord de la place entre l'hôtel Golden Tulip et le théâtre de la Minoterie
Passage Verneuil, 2e arr. Marseille
Croquis L.BARAZA, 2021 (avec utilisation de logos)*

En outre, la zone Verneuil est caractérisée par une fine épaisseur historique. Celle-ci est conséquente des opérations de renouvellement d'Euroméditerranée effectuées sur un pas de temps court. Plus généralement, l'accord entre conception et opération, en sus des paramètres énoncés donnent une impression d'un espace *préfabriqué*, un modèle préconçu et imposé. Et si (est-ce que ?), ces paramètres énoncés font de l'espace Verneuil un espace touristique indépendant de la destination ? Et si « à la place de la vie publique, [il était question de] l'*Espace Public*TM »⁸³ ? Et si ces éléments de composition de l'espace couplés à une planification table-rase avec toutes ses répétitions de motifs et son caractère minimaliste, aseptisé, où l'usager est plus anonyme qu'ailleurs, la place Henri Verneuil se rapportait à un seul et même modèle, un modèle générique de production de l'espace à la manière dont est décrit la *Ville Générique* de Rem Koolhaas ? En outre, est-ce que ces caractéristiques ne feraient-elles pas de cet espace public un *Junkspace* ?

Après cette description, une comparaison entre la place Henri Verneuil et le *Junkspace* décrit par Rem Koolhaas fait sens dans la mesure où les caractéristiques de la place Henri Verneuil en termes de conception, d'intentions de ses concepteurs, de la temporalité de son agencement comme la datation des éléments de son aménagement, appartient au genre de la « fabrique contemporaine de la ville ».

A l'aide des formules de Rem Koolhaas et Jan Gehl, nous pouvons appuyer le propos que cette fabrique urbaine a un réel impact sur le comportement de ces usagers. Dans la prochaine partie de ce présent mémoire, nous souhaitons nous concentrer sur un type de comportement, celui du déplacement. Avec l'ambition d'observer l'influence d'une fabrique contemporaine de l'espace sur les circulations piétonnes, nous consacrerons une enquête sur ces types de déplacements dans le cas de la place Henri Verneuil.

⁸³Rem Koolhaas, « *Junkspace* », 2012. Op. cit. p.107

CHAPITRE III

Du conditionnement des usages et comportements par la forme :

La place Henri Verneuil ou le giratoire Henri Verneuil?

De manière analogique à la première partie où nous avons porté une lecture de l'évolution urbaine par sa relation avec les dynamiques de déplacements et les opérations urbanistiques la servant, nous consacrons cette partie à la lecture de l'espace Henri Verneuil par les mouvements qui s'y déroulent, plus précisément les circulations piétonnes. Si "l'urbanisme engendre du potentiel" pour Rem Koolhaas et "les villes nous façonnent autant que nous les façonnons" pour Jan Gehl, quid de l'influence voire du conditionnement des formes urbaines sur les flux piétons? En ce qui nous concerne plus directement, quelles sont les potentielles circulations engendrées par la linéarité de l'aménagement de la place Henri Verneuil? Plus simplement : Comment les usagers se déplacent sur la place Henri Verneuil?

Nous avons précédemment décrit les qualités urbaines en terme de forme, structure, configuration à plusieurs échelles et composition de la place Henri Verneuil. Rappelons cette disposition du mobilier grillageant l'espace, dont les "arbres meubles" sont ses points d'intersection. Rappelons ce dessin paysager où l'horizontalité est remarquablement marquée. Rappelons que la place se situe au confins d'un encadrement Nord-Sud par des blocs architecturaux monumentaux et Est-Ouest respectivement par une artère autoroutière et une ligne de tramway. Rappelons sa situation carrefour entre des quartiers d'ordres d'activités différentes. Comment se traduit le conditionnement de ses caractéristiques en terme de flux de circulation de ses usagers ?

Nous posons l'hypothèse que ses caractéristiques restreignent les circulations piétonnes à des couloirs dont le centre de la place serait l'axe de rotation.

De manière complémentaire, en deuxième partie, nous tenterons d'infirmer ou confirmer la deuxième hypothèse, à savoir : **la place Henri Verneuil se limite à un espace giratoire.**

1) Les circulations piétonnes de la place Henri Verneuil génèrent-elles des flux similaires à ceux d'un sens giratoire ?

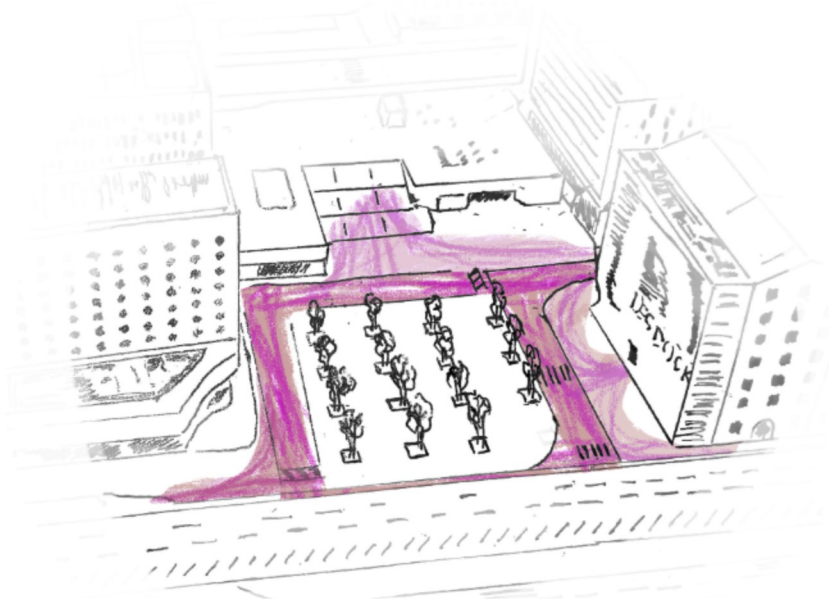


Figure 27. *Illustration de l'hypothèse : des couloirs de circulations piétonnes à la manière d'un sens giratoire*
Croquis et traits de couleurs sur logiciel Photoshop, L. BARAZA, 2021

a) Méthode d'observation

Afin d'infirmer ou de confirmer notre hypothèse, nous souhaitons rendre compte des dynamiques de flux piétons sur la place Henri Verneuil. Nous avons choisi la méthode de l'observation. Nous avons traduit l'observation en relevé.

Assis sur les larges escaliers à côté du Théâtre de la Joliette, nous nous sommes concentrés sur les circulations piétonnes et les avons relevés un à un. Par la suite, nous avons représenté graphiquement ses dynamiques. Nous avons représenté les chemins empruntés, par des flèches. Remarque, un individu peut figurer sur plusieurs flèches.

Nous avons fait l'usage de Photoshop pour représenter ces flèches.

Il a été mené 3 séries d'observations de 40 minutes. Plus exactement, nous avons procédé à 2 séries d'observations par jour pour un total de 3 jours.

Successivement le 7 décembre 2020, le 7 juin 2021 et le 11 juin 2021. Autrement dit, un Dimanche (7 Décembre), un Lundi (7 juin), un Vendredi (11 juin).

Du matin au soir, nous avons pu balayer différents horaires :

[9 h 10 – 9 h 50] ; [9 h 50 – 10 h 30] ; [11 h 20 – 12 h] ; [13 h – 13 h 40] ;
[14 h – 14 h 40] ; [16 h 40 – 17 h 20]

Quelques précisions sur le contexte des séances

Les séries d'observations ont un pan de similarités mais aussi se distinguent. Faire plusieurs séries d'observations est essentielle pour distinguer les éléments d'ordres contextuels, et ceux que l'on peut, à force de récurrence, placer en généralité. Plus on multiplie les observations, plus les généralités sont consciencieuses. **Ici, il est question de 6 séries de 40 minutes.** Accentuons ici des traits plus caractéristiques des moments d'observations.

Les six séries d'observations donnent une représentation des affluences à plusieurs moments d'une journée suivant les horaires énumérés.

Par conséquent, nous avons une ressource sur le début de matinée, la fin de matinée, le moment du déjeuner, le début d'après-midi et la fin de l'après-midi.

Les deux premières séries ont été espacées de 6 mois : la première fin automne (7 décembre), la deuxième fin de printemps (7 juin). Ce qui nous permet d'avoir deux séries d'observations à des saisons différentes. Les deux dernières séries ont été espacées de 5 jours, ce qui permet d'avoir deux séries d'observations espacées d'un pas de temps drastiquement plus court.

Le 7 décembre 2020 est un dimanche d'automne en période de confinement (mesures gouvernementales face à la situation pandémique de Covid-19)⁸⁴

De plus les deux observations de 40 minutes de ce jour ont été effectuées en fin de matinée avant la pause midi et en fin d'après-midi.

Lors de la session de 40 minutes du 7 décembre 2020 de **11 h 20 à 12h**, nous avons observé 26 usagers circulants. 14 étaient des passants individuels, 3 étaient des coureurs, 3 des usagers du « Golden Tulip », 3 des « flâneurs », 2 groupes de familles, et 1 cycliste.

3 « déambulations de faible allure notable » ont été relevées.

Lors de la session de 40 minutes du 7 décembre 2020 de **16 h 40 à 17 h 40**, nous avons observé 50 usagers circulants. 34 étaient des passants individuels, 8 étaient des groupes d'amis ou familles, 3 étaient des « flâneurs », 2 coureurs, 2 usagers du « Golden Tulip » et 1 était cycliste.

En parallèle, 3 « déambulations de faible allure notable » ont été relevées.

⁸⁴ 17 octobre 2020 : début du couvre-feu dans les grandes métropoles. Fermetures des commerces et restrictions de déplacements d'après le site du gouvernement (gouvernement.fr)

Le 7 juin 2021 est un Lundi de printemps, située en période de levée progressive des mesures de confinement.⁸⁵.

De plus les deux observations de 40 minutes de ce jour ont été effectuées pendant la pause repas de midi et en début d'après-midi.

Lors de la session de 40 minutes du 7 juin 2021 de **13h à 13h40**, nous avons observé 284 usagers circulants. 9 d'entre eux étaient des groupes de familles, 6 étaient des usagers du « Golden Tulip », 3 étaient des cyclistes ; 1 était coureur et 259 étaient d'autres types de passants.

0 « déambulation de faible allure notable » a été relevée.

Lors de la session de 40 minutes du 7 juin 2021 de **14 h à 14 h 40**, 182 usagers ont été énumérés dont 3 familles, 11 coureurs, 0 usagers du « Golden Tulip » et cyclistes ainsi que 168 autres types de passants.

0 « déambulation de faible allure notable » a été relevée.

Le 11 juin 2021 est un Vendredi matin. A 9h et 10 h soit au début de nombreux horaires de travail ainsi qu'à l'ouverture des magasins.

Lors de la session de 40 minutes du 11 juin de **9 h 10 à 9 h 50**, 149 usagers ont été énumérés dont 0 famille, 3 coureurs, 12 usagers du « Golden Tulip », 5 cyclistes, ainsi que 129 autres types de passants (dont 28 élèves à écoles).

0 « déambulation de faible allure notable » a été relevée.

Lors de la session de 40 minutes du 11 juin de **9 h 50 à 10 h 30**, 117 usagers ont été énumérés dont 3 familles, 1 coureur, 12 usagers du « Golden Tulip », 3 cyclistes, ainsi que 88 autres types de passants.

4 « déambulations de faible allure notable » ont été relevées.

Dès les éléments contextuels propres à chaque série, on peut s'attendre à ce que l'affluence du 7 décembre 2020 soit de bien moindre envergure que celle du 7 juin. De même on peut s'attendre à une plus faible affluence le vendredi matin du 11 juin que le Lundi début d'après-midi du 7 juin.

⁸⁵ 10 mai 2021 : dans un entretien au *Parisien*, le Premier ministre Jean Castex a détaillé le calendrier des réouvertures, échelonnées du 3 mai au 30 juin 2021 ; ouverture progressive de la vaccination d'après le site du gouvernement (gouvernement.fr)

Comme cet aspect fut vérifié par l'expérience, nous avons trouvé judicieux de faire un code couleur différent entre les séries. L'ordre de grandeur des affluences du 7 Décembre se détache de l'ordre de grandeur des deux autres séries. C'est pourquoi, le code couleur des flèches sera bleu-violet pour l'un, et jaune-rouge pour les autres.

Remarquons, bien que les éléments contextuels soient les plus difficiles à définir, ils jouent un rôle conséquent dans le profil des usagers, la cause de leur venue sur la place Henri Verneuil comme de l'affluence et l'allure.

b) Présentation des séries d'observations

Dimanche 7 Décembre 2020 11h20 - 12h00 28 Passages

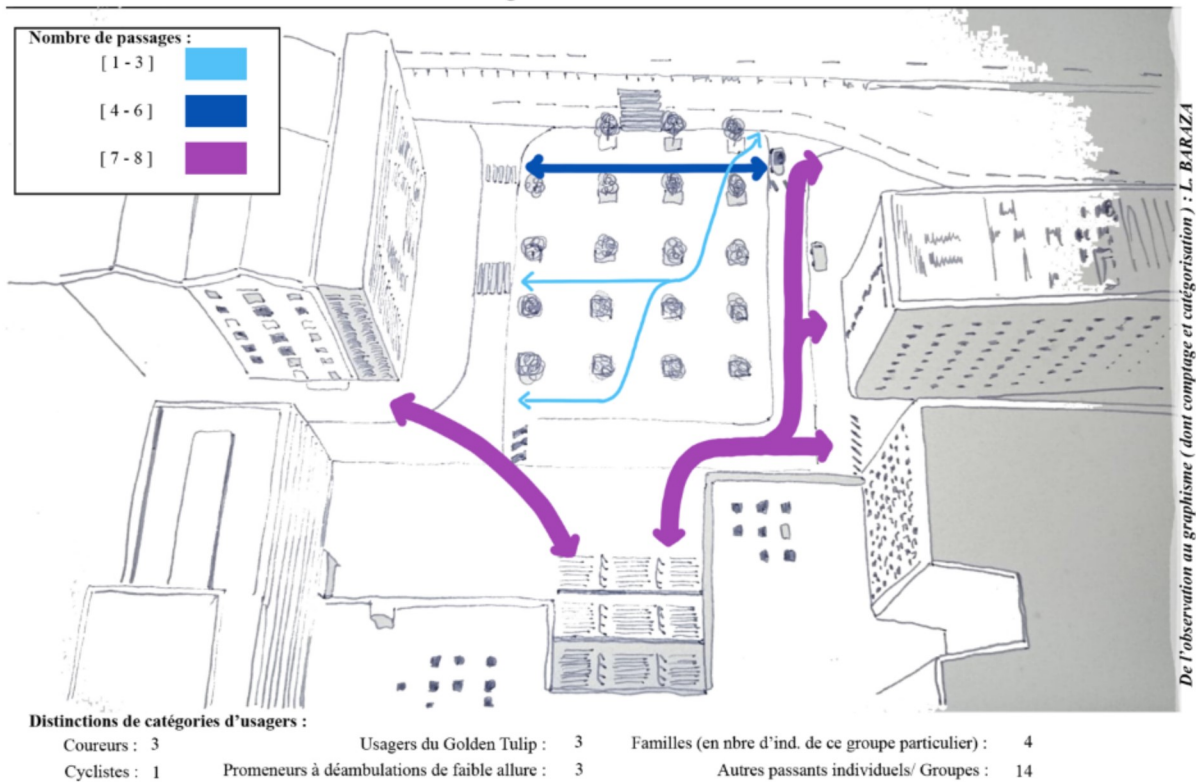


Figure 28.

Dimanche 7 Décembre 2020 16h40 - 17h20 54 Passages

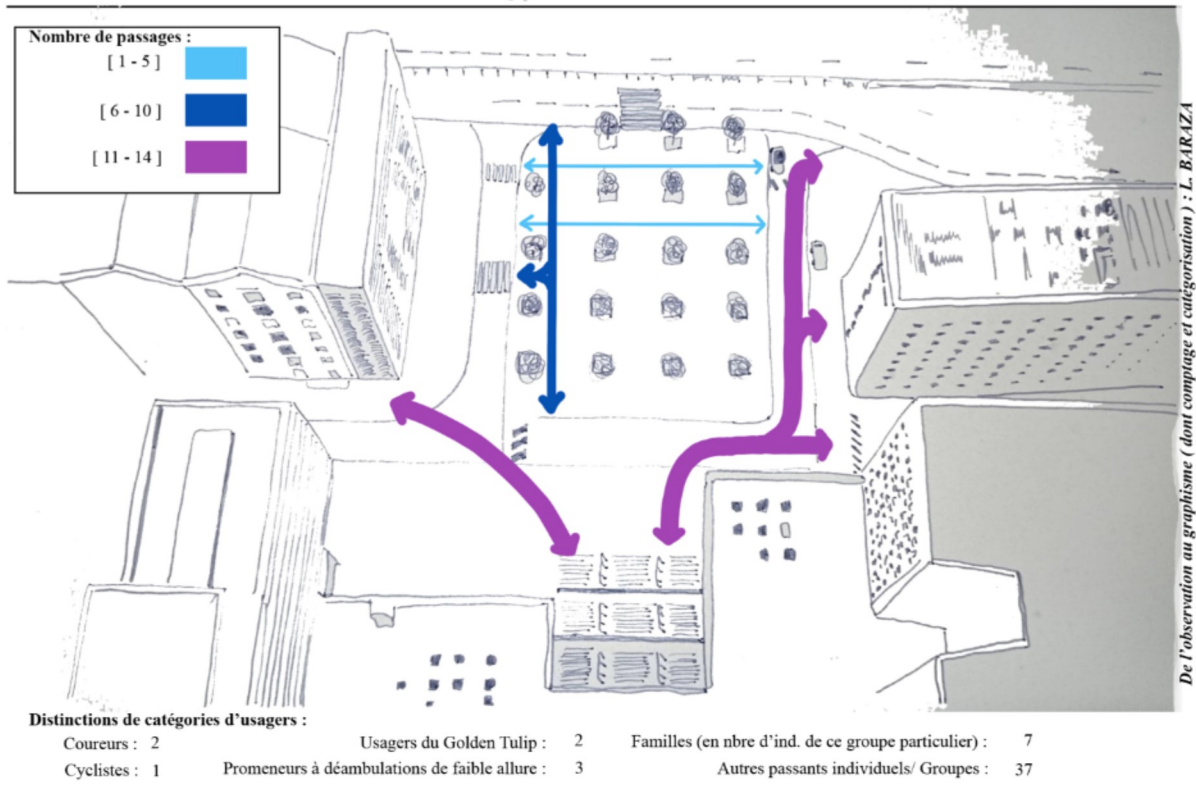


Figure 29.

Nous observons quelques différences de déplacement et d'affluence entre le matin et l'après-midi comme des récurrences.

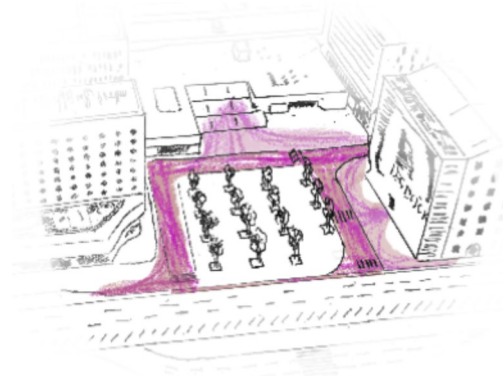
Le matin et le soir, on observe une franche polarité Nord-Sud. L'Ouest est très peu emprunté. Les mouvements à forte affluence (flèches violettes) sont de même ordre le matin et l'après-midi. Pas de déplacement direct Nord-Sud sur la tranche Est. Le peu de déplacement direct du Nord au Sud (1 à 5 seulement) se fait sur la tranche Ouest de la place. De la zone des terrasses du Port-Joliette vers la zone d'Arenc-Silo.

Le matin, le centre de la place pour se déplacer est très peu employé. L'après-midi il n'est pas emprunté. Il semble que ce soit la trajectoire la plus courte qui soit choisie.

Même pour les usagers ne se déplaçant pas « d'un pas décidé », à savoir les « déambulations à faible allure », le centre de la place n'est pas emprunté. Notons seulement 1 groupe de famille, un père avec son enfant. L'enfant en question était en tricycle et sa trajectoire était sinueuse avec beaucoup de nœud. Sa trajectoire n'a délibérément pas été notifiée sur le croquis mais soulevons-le ici.

L'affluence est plus élevée à 16h. Pour autant, les trajectoires appartiennent au même scénario que le matin.

Les trajectoires de cette série du 7 décembre confirment notre hypothèse.



Lundi 7 Juin 2021 13 h00 - 13h40 280 Passages

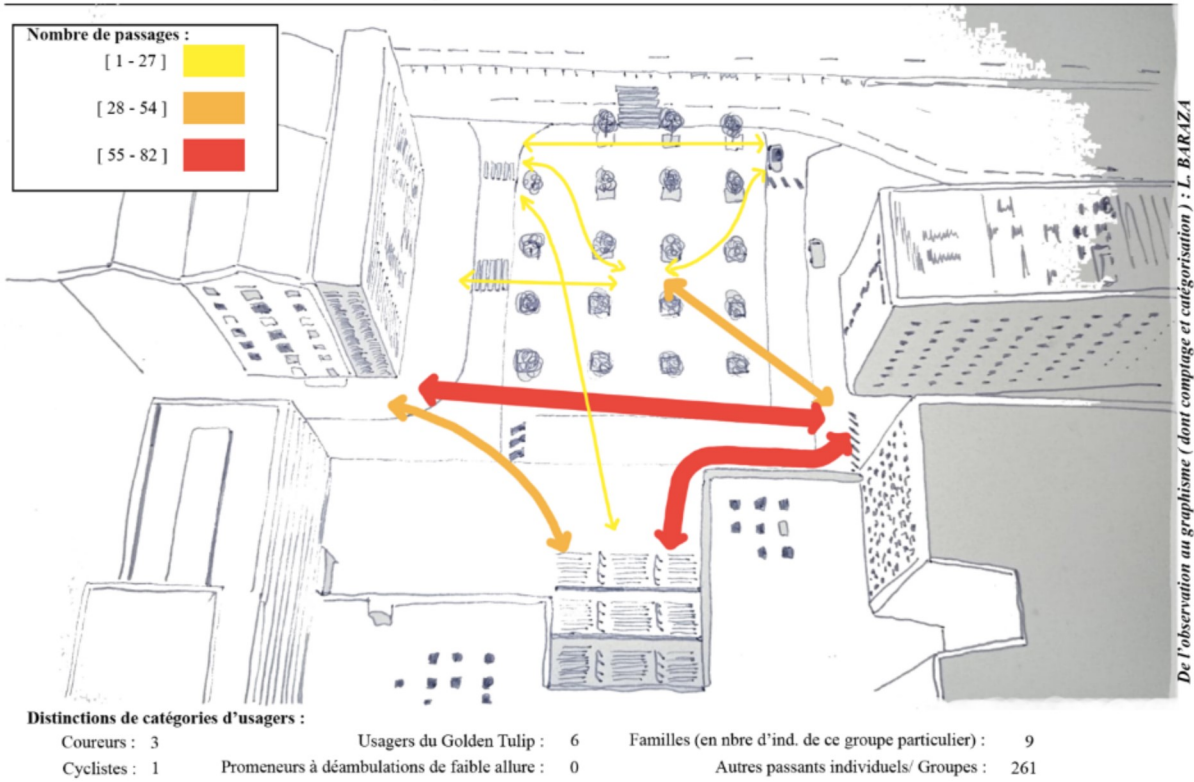


Figure 30.

Lundi 7 Juin 2021 14h00 - 14h40 181 Passages

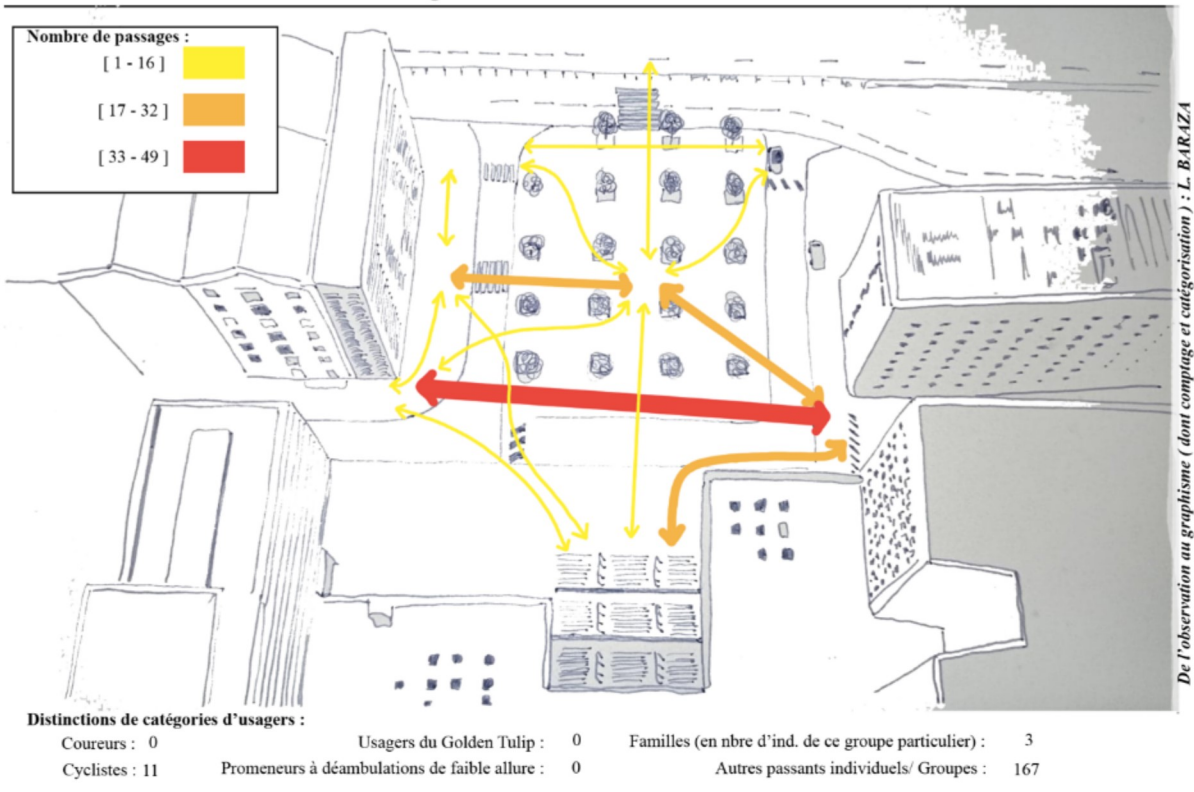


Figure 31.

Les séries de juin 2021 dont les deux ci-dessus constituent la première série ont un contexte très différent de la première série. Nous sommes au printemps, de nombreuses mesures de confinements ont été levées, nous ne sommes pas un dimanche mais un Lundi, et ainsi beaucoup ont repris le travail. Parallèlement, les activités commerciales et culturelles ont redémarré. De plus, nous sommes ici en pleine heure de repas de midi et début d'après-midi. L'affluence change d'échelle, de manière cohérente avec le contexte décrit. Le scénario des trajectoires est différent. Le nombre de trajectoires est plus nuancé et les zones où l'on relève du mouvement sont légèrement différentes.

La polarité Nord-Sud précédemment relevée n'est pas observée ici.

Les escaliers de la Joliette à l'Est sont empruntés par une plus large variété de provenance.

Cependant, en fonction de l'affluence, ceux-ci sont moins empruntés que le 7 décembre. La stricte trajectoire Sud-Nord est utilisée sur cette portion Est. Tandis que la partie Ouest (Terrasse du port – Silo) n'est pas empruntée à la même fréquence que le laisse visible le scénario du 7 décembre. Suivant le rapport de cette trajectoire avec l'affluence générale, ces trajectoires sont peu empruntées. Nous ne notons pas de circulations vers/en provenance du Golden Tulip. De même les trajectoires Nord-Sud du côté de la façade du Golden Tulip n'apparaissent pas. Il apparaît que le mouvement principal est le triangle bas de l'Est [rue (Major-Verneuil) longeant les villages des docks (Sud-Est) – rue vers le cinéma et autres activités commerciales, culturelles et de travail (Nord-Est) et les escaliers des Docks (Est)]. Le centre de la place est emprunté mais à faible affluence. Cet emprunt peut traduire le trajet le plus court. Pour autant, on note que certains persistent à contourner le carré central de la place « d'un pas décidé » tandis que cela leur allonge le temps de trajet.

Que se passe-t-il à l'heure des repas ? Des usagers viennent-ils manger sur la place ? Bien que cet aspect ne se rattache pas directement au flux, nous avons remarqué qu'il est beaucoup plus commun sur la place Henri Verneuil de voir des usagers circuler avec leur repas sans s'arrêter que de s'installer sur la place pour faire une pause-repas. Notons que le profil des personnes qui restaient pour manger étaient des jeunes ou des familles.

Notons aussi la présence de sportifs. Ceux-ci sont d'autant plus notables après la pause du repas. De plus, nous n'avons pas relevé de « déambulations à faible allure » sur cette série.

Le scénario qui se dessine pour cette série est d'un autre ordre que la série précédente. Les polarités ne sont plus situées au même endroit. Pour autant, on peut tout de même relever que le carré central reste peu emprunté par les circulants. La confirmation de l'hypothèse ici est moins stricte néanmoins, elle reste majoritairement confirmée.

Vendredi 11 Juin 2021 9h10 - 9h50 149 Passages

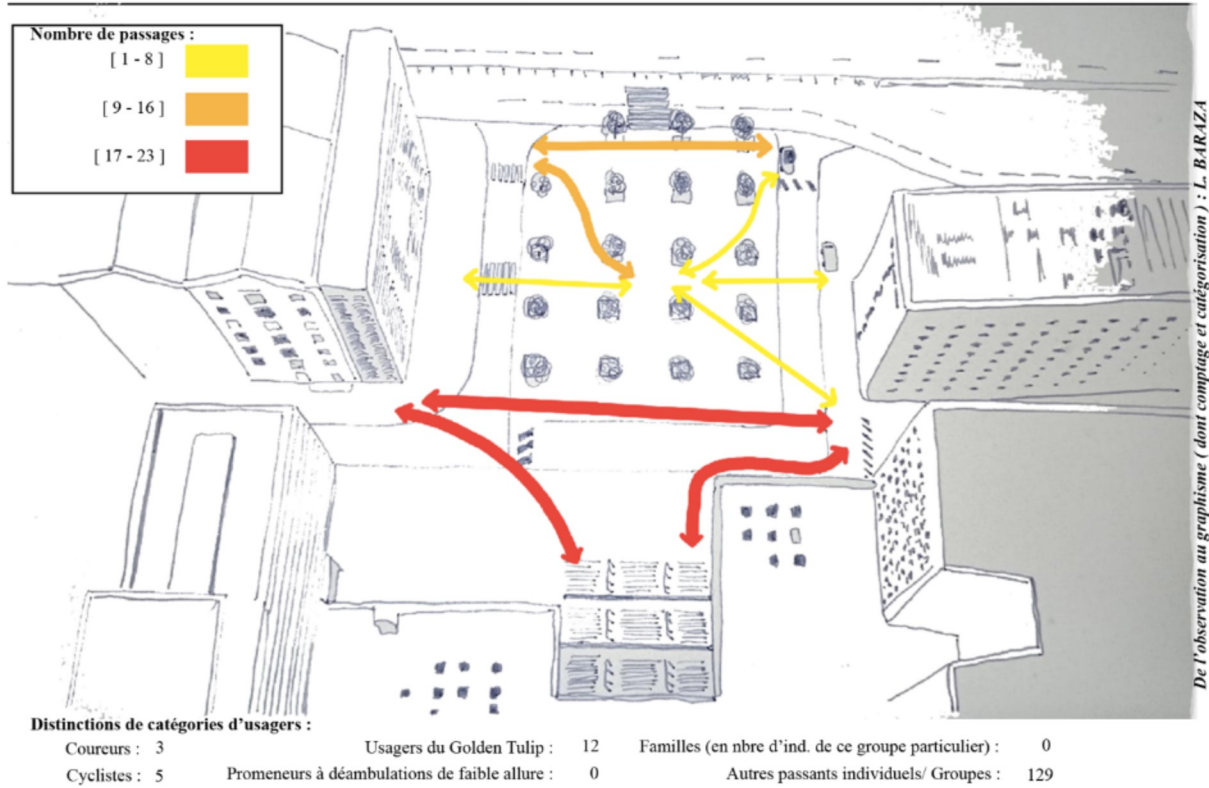


Figure 32.

Vendredi 11 Juin 2021 9h50 - 10h30 117 Passages

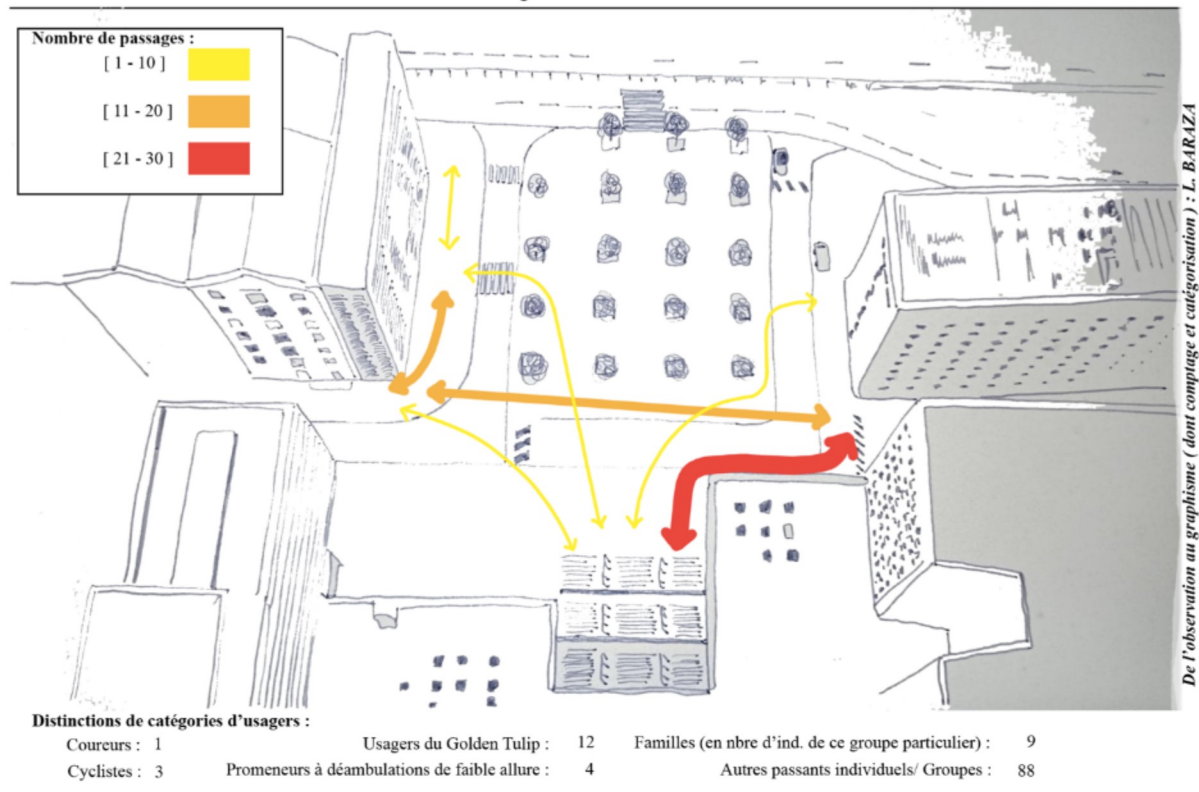


Figure 33.

Cette série nous montre des éléments intéressants sur de nombreux points. Tandis que nous sommes sur deux séries qui se suivent, sans arrêt [9h10 - 9h50], [9h50 – 10h30], nous remarquons pourtant deux scénarios de circulation bien distincts. La première correspond aux horaires d'ouvertures de plusieurs commerces et des bureaux.

L'affluence est un peu plus faible que la série précédente à savoir 266 circulants ici pour 461 dernièrement (le 7 juin : $280 + 181 = 461$; le 11 juin : $149 + 117 = 266$).

C'est sur cette série que nous remarquons le plus d'usagers du « Golden Tulip » (respectivement 12). Les deux autres sessions, elles, ont des chiffres assez similaires d'usagers du « Golden Tulip » tandis que l'affluence est très différente.

Pour la session de 9h, à l'ouverture des bureaux et des commerces, nous observons une part significative de cyclistes au regard des autres sessions. Pouvant nous en conclure du rapport nombre de cycliste/ affluence que le nombre de cycliste diminue lorsque l'affluence augmente ? Est-ce une relation ou une co-relation ? Nous ne pouvons statuer. En effet, on peut aussi penser au rapport cycliste/horaire. En effet, une autre explication pourrait être que les employés se déplacent à vélo pour sortir ou se rendre sur leur lieu de travail.

Sur la session de 9h, 28 écoliers ont été relevés. Par ailleurs, il n'a pas été observé de « déambulations faible allure » : pas de « flâneries » à 9h, le vendredi matin. Les échanges Nord-Sud de la session de 9h sont bien marqués. Tandis que les échanges Est-Ouest ne le sont qu'au prisme de la provenance/direction propre aux escaliers Est. La triangulation Est évoquée en précédente série, est très marquée sur la session de 9h. Par ailleurs, que ce soit pour la session de 9h comme celle de 10h, peu de déplacements s'opèrent sur les côtés Nord-Sud du carré central.

Hormis une forte affluence générale à cette session de 9h, le carré central lui, reste relativement déserté. Ce scénario conforte la tendance d'un carré central peu emprunté dans les circulations. Ces circulations, empruntant le carré central, sont souvent au titre « du chemin le plus court ». Particulièrement à 10h, alors qu'il est notable de constater quelques usagers à « déambulation faible allure », le carré central de la place est longé et non emprunté.

Le contournement de la place, souvent au bénéfice du « trajet le plus court » est le trajet essentiellement observé dans cette série. L'hypothèse est confirmée ici aussi.

Relevons un fait intéressant de trajectoires. Comme nous l'avons soulevé pour quelques sessions, certains usagers ne choisissent pas le « chemin le plus court ». Si la trajectoire la plus

courte implique de passer par l'intérieur de la place (carré arboré centrale), de nombreux usagers font un détour par un des coins de ce carré.

A titre d'exemple, tandis que pour la traversée Sud-Est vers le Nord-Ouest, la diagonale passant par le centre de la place est le trajet le plus court (73 m sur l'illustration), on pourrait s'attendre à ce que l'utilisateur l'emprunte. Pour autant, on remarque que la majorité des choix de trajectoire contourne la place (111m).

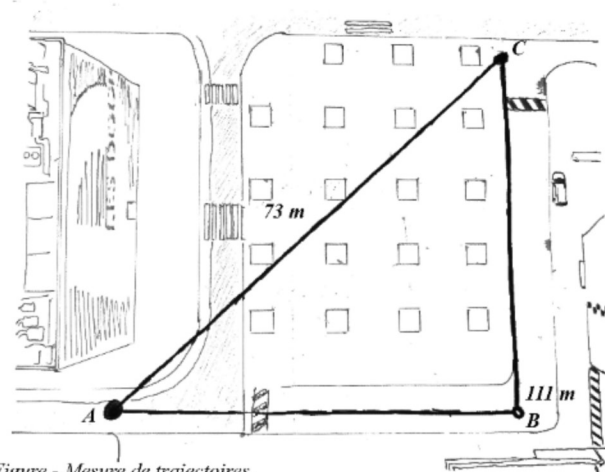


Figure - Mesure de trajectoires.
Figure 34. *Mesure de trajectoires*
Illustration aérienne à partir de Google Earth,
Croquis L.BARAZA, 2021

La préférence remarquée ici est de contourner la place, plutôt que de rentrer en son sein afin de réaliser le trajet le plus court.

c) Analyses des résultats

La place accueille des sportifs de plusieurs types⁸⁶. Ils sont présents en période de confinement, un dimanche de fin d'automne (7 décembre 2020) comme en semaine⁸⁷ de période plus estivale après plusieurs levées de mesures de confinement. Les cyclistes les plus nombreux sont à la fois relevés dans les « heures de pointes » (ouverture/fermetures des commerces/bureaux), à la fois lorsque l'affluence n'est pas trop élevée. Les coureurs sont davantage visibles en fin de période de repas.

Quelques « flâneurs » (notés « déambulations à faible allure ») ont été relevés et semble être davantage présents à faible affluence. Ils sont peu nombreux et ont été visibles hors des horaires suivants : ouvertures / fermetures des commerces/bureaux et pause du repas de midi. Ils suivent des trajectoires similaires aux circulations d'un pas plus « décidé ».

Nous notons que les circulations sont caractérisés par peu de « flâneries », peu de détours, peu de rebroussement de chemin.

Le rapport entre le nombre de famille et l'affluence observée reste stable. A priori, il n'y aurait pas de relations à établir entre l'affluence et la fréquence des familles.

⁸⁶ Que le sport soit une activité en soit (coureurs et certains cyclistes) ou qu'il soit un moyen pour se déplacer (d'autres cyclistes).

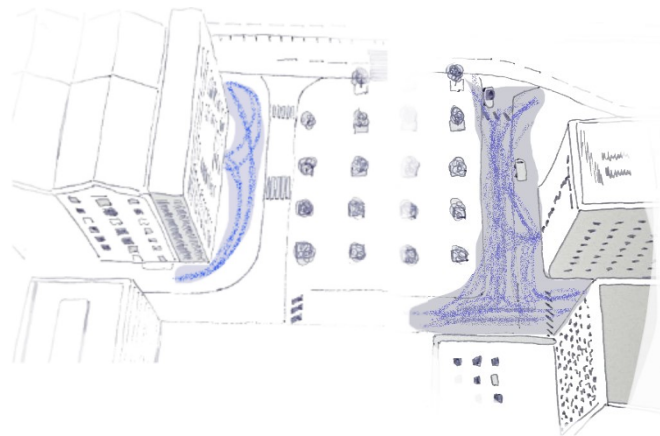
⁸⁷ Relativement aux données fournies à partir des observations de Lundi et Vendredi.

Les circulations observées par les groupes de types familiaux entretiennent des trajectoires similaires (à quelques exceptions près) aux autres types de circulations.

Concernant les usagers du « Golden Tulip », ils semblent que leurs présences sont plus dépendantes des horaires que du jour de la semaine. Nous ne pouvons pas significativement conclure d'influence saisonnière sur leur fréquence.

Synthèse d'analyse des trajectoires

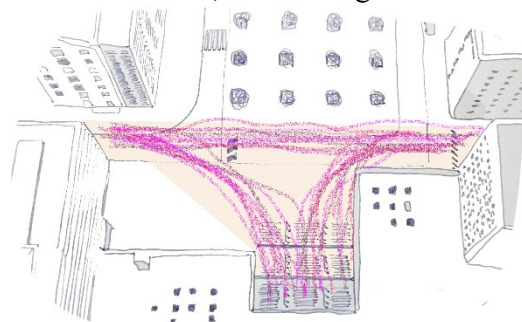
Pour les traversées sur le côté Sud comme sur le côté Nord. Les usagers ne font pas de détours par la partie centrale arborée de la place. L'effet est d'autant plus intéressant surtout dans le cas des circulations côté façades Nord lorsque le chemin le plus court est détrôné devant le contour de la place. Par exemple, lorsque le souhait est



de se rendre aux villages des Docks à partir du Golden Tulip, un nombre significatif d'usagers contourne la place plutôt de la « couper » par son centre et gagner du temps ainsi qu'un moment de cheminement autour d'arbres. Nous avons illustré cet aspect avec les mesures entre la diagonale AC et ses contournements A-B-C. Que ce soit parce que l'utilisateur suit la signalétique au sol inconsciemment ou parce qu'il souhaite consciemment ne pas utiliser le centre de la place, l'utilisateur choisi ici de contourner le carré central et de contourner la place.

Nous avons véritablement une séparation des destinations entre les quatre points cardinaux. Chaque scénario affiche des polarités différentes. Néanmoins, la triangulation Est [bas des villages des Docks – Large escaliers – couloirs longeant le golden Tulip vers les activités commerciales-culturelles et de bureau].

Dans ces trajets en question, il n'y a pas de détour vers l'intérieur du carré central de la place.



Remarque sur l'allure : L'essentiel des circulants se déplacent vers leurs destinations avec une direction franche. L'allure est constante et le « pas décidé ».

Généralement, les affluences observées nous montrent que le chemin le plus court est celui qui est choisi essentiellement. Lorsque cela n'est pas le cas, il est curieusement question de contourner le carré central plutôt de le « couper » comme nous l'avons précédemment évoqué. Or, quid des détours de trajectoires pour profiter de l'environnement arboré de l'intérieur de la place, parfois avec des personnes assises sur les bancs au repos ? Nous n'en avons pas relevé.

L'occasion ainsi de remettre en question la priorité attribuée au chemin le plus court, le plus pratiqué et praticable : la ligne droite. En effet, l'expérience de la diagonale détrompe cette situation. L'étonnement est double lorsque son emploi permet de passer à travers un environnement arboré (le carré central de la place est composé de 20 arbres). En sus, il permet de s'abriter d'un cran supplémentaire des nuisances urbaines.

Au vu des plusieurs séries d'observations que nous avons effectué, les usagers, piétons, circulent sur la place Henri Verneuil préférentiellement sur ces extrémités. Selon ces observations, la place à la fonction de giratoire pour les circulants. Il se profile une figure de rond-point. **Le modèle Verneuil et le modèle du sens giratoire sont similaires. Notre hypothèse est confirmée.**

Commentaire sur un biais d'analyse

Les 3 séries d'observations sont intéressantes car chacune a un contexte qui lui est propre (note de bas de page : et les trois contextes sont visiblement bien distincts) comme nous l'avons précédemment évoqué. Nous remarquons beaucoup de différences, comme de nombreux points communs.

Les situations sont suffisamment différentes pour nourrir la réflexion et complaire l'analyse à des fins de servir l'infirmer ou la confirmation des hypothèses. Pour autant, il est évident que nous gagnerions en scientificité avec un nombre plus généreux d'observations. Il semble pertinent de dire qu'il est trop précoce pour infirmer ou confirmer nos hypothèses à partir de (seulement) quatre séries d'observations. Nous souhaitons souligner ainsi que cet aspect constitue un parmi d'autres de nos biais d'analyses.

Dans cette situation, c'est le contour de la place qui est emprunté pour circuler et non le centre, à la manière d'un sens giratoire. Il serait intéressant d'étudier si les comportements de circulations sont similaires sur des formes de places publiques similaires.

Nous avancerions sur la question de l'impact de la forme d'une place publique (note de bas de page : voire plus généralement espace public) sur les usages. On peut préciser dans notre cas, quel est l'impact de la forme de l'espace sur les circulations piétonnes.

Doit-on émettre que la place centrale n'incite pas suffisamment son usage par les circulations ? En effet, au regard de nos observations et des analyses que nous avons ciblées, les attributs de l'espace central de la place (arbres, espaces larges pour circuler, bancs) ne suffisent pas à l'invitation.

Si l'on en croit Le Corbusier, « dans *Urbanisme*, il affirmait que, contrairement aux ânes, les humains se déplacent dans un but précis. Les chemins qu'ils empruntent vers leurs destinations doivent donc suivre un tracé rectiligne. »⁸⁸. Ainsi les circulants de la place Henri Verneuil, se déplacent pour un but précis. Comme il est question que de tracés rectilignes, quid de la déambulation avec des tracés sinueux ?

Comment définirions-nous la place Henri Verneuil du seul point de vue des circulations ? Armons nous *de novo* des recherches menées par Rym Mebarki⁸⁹.

Bernard Gauthiez, (2003)⁹⁰, cite plusieurs types de places : La place (La place promenade, La placette, La cour publique) La place attenante (La place-parvis, Le parvis, La place cimetière) La place fermée (La cornière) La place ouverte (la place carrefour, le rond-point) ou encore La lice, L'esplanade, Le champ de foire, Le système de places ... Nous pouvons, selon les définitions de Bernard Gauthiez, (2003) identifier la place Henri Verneuil comme une place ouverte et plus précisément : une place carrefour (place où l'espace occupé par le croisement des voies est prédominant).

Selon Louis Cloquet ⁹¹, on peut distinguer trois espèces de places publiques :

Les places de circulation : qui servent toutes entières au roulage. Elles sont situées au carrefour des rues ; Les places d'agrément, qui ménagent, dans les agglomérations plus ou moins denses, des vides favorables au dégagement de la vue, à la circulation de l'air, à la promenade, aux réunions publiques ; Les places monumentales, les unes constituent des places bâties, quand le

⁸⁸ SANDERSON Kim, *À la poursuite de l'intangible*. Traduire, vol. 227, 2012, p. 47-52

⁸⁹ Cité par « MEBARKI, Rym. L'influence de la forme et de l'emplacement sur l'appropriation des places et placettes publiques. Cas d'étude à Batna. 2012 » dans le Chapitre 1 « La place publique : Notions et appropriation »

⁹⁰ Cité par « MEBARKI, Rym. 2012. *L'influence de la forme et de l'emplacement sur l'appropriation des places et placettes publiques Cas d'étude à Batna.*

⁹¹ Ibid

centre est occupé par un monument; les autres, que nous nommerons avec Stübben des places encadrées, sont libres au milieu.

Selon les définitions de Cloquet, la place Henri Verneuil peut convenir tant comme place de circulations au vu de nos observations que comme place d'agrément au vu des intentions des aménageurs.

2) La place Henri Verneuil, un espace seulement giratoire ?

Que se passe-t-il dès lors que nous observons les usagers qui ne circulent pas et restent sur la place, au repos ?

Ce modèle d'aménagement traduisant des déplacements à la manière d'un sens giratoire, amenuise-t-il la palette des pratiques possibles en ces lieux à ce seul usage ?

Notre deuxième hypothèse est l'affirmation de cette question.

Si nous déplaçons notre attention des usagers circulant sans s'arrêter, nous observons également des usagers restant voire s'installant sur la place.

Le 7 décembre 2020, nous avons observé : un lecteur du journal sur banc, des enfants en tricycle, des amoureux se mangeant des yeux, des copains s'installant sur les marches avec kebabs. Le même jour, nous avons pu interroger un homme avançant le propos suivant : "avant l'aménagement de la place, c'était mort, c'était sale. Depuis le nouvel aménagement, il y a plus de monde venant s'installer. L'été il y a beaucoup de jeunes ”.

Ce témoignage s'est vérifié dans les autres séries d'observations de Juin.

Ces autres types de relevés **infirmant la deuxième hypothèse**. En effet, au regard des autres pratiques observées, la place ne se limite pas à un sens giratoire.

De quel type de place est-il question pour la place Henri Verneuil ?

D'un côté nous avons un modèle giratoire (point de vue des circulants), de l'autre nous observons une place tout de même animée (point de vue de ceux restant sur place). Outillons-nous à présent de la grille de lecture de Jan Gehl pour déterminer la qualité d'un espace.

Pour Jan Gehl⁹², plusieurs paramètres peuvent admettre un espace animé : « la lenteur des déplacements », « grâce à leurs façades ouvertes » (p87), « des façades étroites », dénué de « vastes espaces et immeubles élevés » concourant à la « confusion des échelles ». Face à ces paramètres, la place Henri Verneuil ne peut pas prétendre être de qualité en termes d'animation.

Pour autant, Jan Gehl donne aussi les qualités suivantes : « un bon système de transport en commun » « la hausse de l'usage du vélo » « créer un équilibre entre les différents moyens de transport », « la vie c'est à pied que ça se passe » « de la place pour marcher » « l'effet de bordure [présent sur le sol de la place Henri Verneuil] » « le confort d'une place assise [des bancs sont présents] », « des champs de visions dégagés », « la verdure ».

De ce point de vue, la place Henri Verneuil est qualitative.

Cette dichotomie dont font preuve les qualités de la place ne laisse pas indifférent face à l'hybridité « Giration-Animation » que nous observons. D'une part, des circulations rectilignes à allure « de pas décidé » et ne faisant pas l'usage du carré central de la place, d'autres parts des usagers s'installant eux dans le carré central.

Pour Jan Gehl, « là où la rue convie au mouvement, la place convie à l'arrêt ». Est donc que la place Henri Verneuil est plus petite que sa définition administrative ?

L'illustration présente un nouveau périmètre plus adéquat à la définition d'une place publique comme un espace public lieu de rencontre.

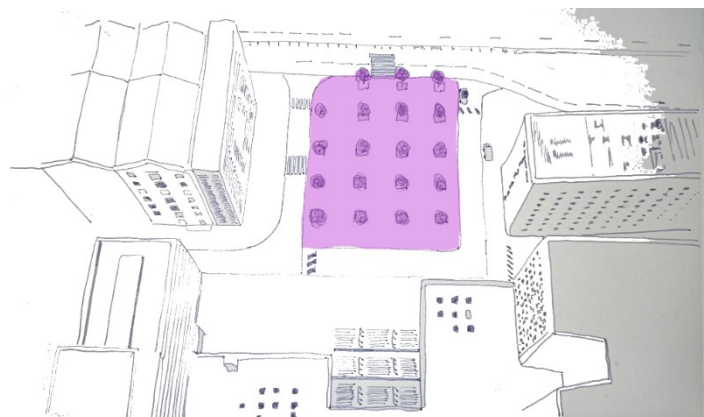


Figure - Périmètre de la place Henri Verneuil comme espace public, lieu de rencontres et de convivialités

Figure 35. *Périmètre de la place Henri Verneuil comme espace public, lieu de rencontres et de convivialités*
Croquis L.BARAZA, 2021

⁹²GEHL, Jan. *Cities for people*, Island Press. 2010

CONCLUSION

La constitution, l'insatiable croissance et l'influence de l'urbanité témoignent de la victoire du mode de vie urbain sur les autres formes d'Habiter. Les luttes persistantes des peuples nomades comme la menace actuelle sur la ruralité, sont phagocytées par l'aire et l'ère urbaines. Elle s'impose par une colonisation planétaire colossale voire intégrale.

Les travaux de James Scott⁹³ indiquent que la formation de l'agglomération (la ville, ses réticules, son mode de vie associée, ses dynamiques) tire ses origines dans l'organisation propre à l'humain sédentaire. Diriger et optimiser la circulation des personnes, des échanges et des biens immatériels comme matériels représente un enjeu prééminent loin d'être urbanistiquement contemporain. Bien au contraire, l'inspiration jusqu'à ce jour de l'Art et la technique de l'architecture romaine témoignent de l'ampleur de sa persistance. En effet, l'étude de la conception romaine urbaine des voies nous indique son rôle phare. La continuité de l'évolution urbaine est allée dans le sens de la capitalisation des flux. La qualité de la croissance urbaine dépend de la qualité de sa mobilité.

Se déplacer, au-delà d'être une préoccupation pour la qualité des dynamiques urbaines, est une nécessité vitale⁹⁴, une condition essentielle à toutes transitions. Elle est à l'origine de la constitution et de l'organisation urbaine.

A ce titre, le chemin, lui, est un des premiers maîtres de la circulation. Il s'inscrit comme l'origine de la cité avec tout ce qu'elle implique.

L'étude des travaux d'Éric Alonzo et les recherches complémentaires effectuées nous indiquent que dans les trames de circulations d'une agglomération, la place publique joue un rôle phare, si ce n'est originel. De manière réciproque, la giration est dans l'ADN d'une place publique, si ce n'est sa genèse. Ainsi, pour penser la mobilité et son application urbaine, il est nécessaire de penser le rôle de cet espace public « clef de voute », à savoir la place publique.

⁹³ Nous pouvons notamment citer : SCOTT, J.C. *Against the Grain: A Deep History of the Earliest States*. 2017. Yale University Press

⁹⁴ La dispersion est commune à tous les organismes. Elle fait partie des trois fondamentaux avec l'alimentation et la reproduction.

Ce propos fut inspiré des travaux suivants : W.D. Hamilton & T.M. Lenton (1998) Spora and Gaia: how microbes fly with their clouds, *Ethology Ecology & Evolution*, 10:1, 1-16, DOI: 10.1080/08927014.1998.9522867

Les télécommunications et les transports continuent leur progression exponentielle. Transporter une information loin et vite n'a jamais été aussi intense et diffusé. D'une certaine manière, les distances se gommant et le rapport au temps change de figure. Il est conséquent que l'offre et la demande en matière de mobilité urbaine soient directement impactées par ces effets. Bien que la transition des modes de déplacements soit déjà en cours, il n'empêche qu'elle mérite d'être soulevée et interrogée.

Par ailleurs, les bouleversements environnementaux préoccupants de notre siècle sont directement reliés aux rapports de la société avec ces déplacements. Dans cette transition, la circulation piétonne est à placer sous les projecteurs.

En premier lieu, elle est un argument pour palier à ce qu'on appelle la « crise écologique » notamment au regard de son évident faible coût « impact carbone » mais aussi, un argument pour palier à ce que d'autres nomment la crise de la sensibilité : la complicité humain-environnement ne serait jamais aussi efficace que lorsque l'humain est son propre véhicule de déplacement, en dialogue direct avec son environnement.

En deuxième lieu, elle est déjà valorisée, notamment par le regain d'intérêt notable avec la piétonisation des centres villes par exemple.

Pour autant, la piétonisation ne constitue pas à elle seule un argument. Il est nécessaire de la qualifier. C'est à cette nécessité que nous avons placé une de nos attentions : la qualification des circulations piétonnes.

La place Henri Verneuil est un espace public phare pour penser cette transition. Elle se trouve à l'interface entre des quartiers à vocations différentes et est le support de brassages tous azimuts. De même, elle est à la fois au carrefour de plusieurs modes de déplacements, à la fois, son espace laisse une large marge de manœuvre piétonne.

En parallèle, des modèles d'aménagements issus de la conception des voiries se généralisent. L'industrialisation, l'ère numérique, la mondialisation, contribue à uniformiser les pratiques de l'aménagement. Des références communes de conceptions et d'opérations rentrent en concert autour de modèles d'aménagement « type » : des modèles génériques. Comme nous l'avons vu, ceux-ci sont gouvernés par la ligne droite, les alignements ou plus généralement la linéarité. Mais aussi par le minimalisme, la minéralité, l'imperméabilité, le *tabula rasa*, la surveillance et l'aseptisation, la conception ex-situ, la confusion des échelles, l'ordonnancement régulier, la

norme pour ordre et logistique. Par définition, ces modèles « préfabriqués » imposent une mise en spectacle de la ville, dépourvues (parfois de manières aberrantes) de ses caractéristiques sociales, culturelles, historiques ou environnementales propre au lieu. Tout autant de paramètres appartenant à une même philosophie du « faire la ville » que nous avons cherché à dénoncer dans ce mémoire. De manière cohérente, la description de ces modèles comme du Junkspace par Rem Koolhaas fut notre premier moteur de composition.

A la Renaissance ou à l'Antiquité, la ville devait obéir à « un idéal de beauté » suivant des proportions géométriques rigoureuses avec des formes absolues (cercle, la ligne droite) et des ratios de nombres entiers, se traduisant par l'exécution de plans géométriques, par la création de perspectives monumentales et par la mise en œuvre d'une uniformité architecturale. Il semble que nous sommes toujours aujourd'hui dans cette recherche d'idéal se traduisant par des modèles d'aménagement où s'imposent l'immuable et l'intangible. Ces aspects se font au détriment de la spontanéité, du contraste.

La place Henri Verneuil est doublement intéressante. Par les caractéristiques que nous avons identifiées en ce lieu, le « modèle Verneuil » semble appartenir aux modèles d'aménagements génériques que nous avons nommés.

L'engouement pour la piétonisation d'un part et la diffusion de modèles d'aménagements génériques d'autre part : comment rentrent-ils en concert ? Comment qualifier la piétonisation dans ces modèles ?

Il nous est apparu stratégique d'attirer notre attention sur la qualification des circulations piétonnes sur la place Henri Verneuil. Après les épisodes d'observations, fort est de constater un scénario intéressant pour penser le couple piétonisation-modèle générique. Tandis que l'espace est prioritairement piéton, les trajectoires des circulations piétonnes se dirigent de manière cohérente à la signalétique au sol. La synthèse des scénarios de circulations observés rend compte de déplacements piétons autour de la place, similaire à des véhicules thermiques autour d'un rond-point.

Cette enquête montre que l'espace Henri Verneuil est un espace de giration seul, du point de vue de ses circulants⁹⁵.

⁹⁵ Les circulants observés dans le cadre de cette étude.

Pourtant, les détours, les trajectoires sinueuses, les tracés informels sont des indicateurs précieux d'un intérêt, d'un premier pas de sensibilité, d'échanges plus intimes, voire d'appropriation avec un lieu.

Ainsi, en continuant d'aménager les villes par le biais de modèles génériques, nous aurons beau penser de nouvelles manières de se déplacer « plus vertes », nous resterons dans des scénarios de déplacements d'hier. Quid d'une transition si nous poursuivons des déplacements rectilignes, dépourvus de désordres et de spontanéités pourtant si chers à l'adaptabilité et la durabilité ?

Postface

La place Henri Verneuil est-elle une place publique ou se limite-t-elle à un sens giratoire ? Pour tenter d'y répondre nous avons approché dans un premier temps chacun des termes en première partie. Notamment par l'histoire des places publiques comme ses définitions et nous avons compris par les travaux d'Eric Alonzo, le lien étroit existant entre ces deux notions. Se renseigner sur ces notions par un détour sur l'Histoire et les Théories de l'Architecture de la voie a été pertinent. Très succinctement, nous avons vu qu'une ville se génère d'abord par le dessin de ses voies de circulations. Les connexions intra et inter-urbaines sont à la fois la genèse d'une ville, à la fois le vecteur pionnier de son évolution, à la fois la condition nécessaire de sa *vitalité*. Et l'état de ses viabilités revêt de manière primordiale la qualité de son évolution. En sus de quoi les plus emblématiques nœuds des voies urbaines sont majoritairement les prédecesseurs des places publiques. L'exemple Romains en est un exemple remarquable. De manière complémentaire, la qualité de la voie est nécessaire à celle des espaces publics et de l'architecture. Bien que la légitimité d'un travail sur la voie amène rapidement au consensus, le pan de recherche architecturale est maigre sur cet objet. C'est pourquoi le généreux travail de recherche d'Eric Alonzo a constitué pour ce présent un outil de lecture singulier et précieux. En outre, dans ce travail, nous avons été hâpé par le souhait de lire voire qualifier un paysage via ses couloirs de circulations. L'état des circulations piétonnes de la place Henri Verneuil a été pionnier dans nos interrogations sur sa qualification.

Deuxièmement, l'ouvrage *Junkspace* de Rem Koolhaas nous a permis de cibler plus précisément le contexte historique de notre étude : le contexte contemporain. L'espace *absolument chaotique* ou *terriblement asceptisé* sont récuremment le résultat des pratiques véhémement de la « fabrique de la ville » contemporaine et dont l'essence a été qualifié par l'auteur de *Junkspace*. L'ouvrage référent est à la fois un manifeste, un constat et un avertissement. L'étudier, figure à l'échelle de nouvelles strates : celles des *strates de la ville de l'Anthropocène*⁹⁶.

Pour approfondir notre recherche, nous pourrions gonfler l'apport sur les conceptions architecturales de la voie au cours de l'Histoire avec un détour par la conception des jardins.

⁹⁶ ZALASIEWICZ Jan, WATERS Colin, et WILLIAMS Mark. *Les strates de la ville de l'Anthropocène*, 2017

Comme fût le parti pris d'Eric Alonzo (une partie remarquable de l'ouvrage s'intitule *Le Jardin*). La légitimité de ce détour est vérifiée pour soutenir une recherche sur l'Histoire et l'Architecture de la voie.

Bien que le temps imparti pour la réalisation de ce mémoire ne nous permettait pas raisonnablement d'intégrer une pensée sur la conception jardin, par l'occasion de cette postface, nous souhaitons rendre visible cette première poursuite de recherche avec une sélection de penseurs et contexte qu'il nous semble pertinent.

A partir de l'œuvre d'Éric Alonzo⁹⁷, nous avons d'ores et déjà extrait plusieurs citations relatives à la pensée sur le jardin (avant tout pittoresque ou anglais) au XVIIIe siècle :

« Au XVIIIe s [...] se développe principalement en Angleterre, une critique des tracés réguliers, dessinés à la règle et au compas ». « Ce nouveau style [...] : le pittoresque. »⁹⁸

« Si, dans les jardins réguliers, la perception de l'étendue était principalement commandée par de grandes perspectives, axiales et totalisantes, guidées par des faisceaux d'allées rectilignes, les jardins pittoresques ont en commun de différer l'appréhension globale en augmentant la progressivité de la découverte : le regard s'affranchit du point de fuite. Il devient panoramique. Ce n'est plus la géométrie qui le guide, c'est le plaisir de la surprise et du contraste. »⁹⁹

« Les trajectoires courbes sont ainsi privilégiées car elles dévoilent à chaque virage de nouveaux tableaux. Ces perspectives en constant changement, conçues pour augmenter l'intensité et la variété des impressions ressenties, s'organisent sur des parcours en boucle fermés de chemins sinueux et vallonnés. »¹⁰⁰

« un chemin tracé de biais et serpentant, n'est sujet à aucun des inconvénients des grandes allées »

Nous pouvons citer Thomas Whately (1787-1863) à propos de l'Art de former les jardins modernes ou l'Art des jardins anglais en 1771.

⁹⁷ ALONZO Eric, *L'Architecture de la voie – Histoire et Théorie*. Parenthèses Editions, 2018

⁹⁸ Ibid, p 145

⁹⁹ BARIDON Michel, *Les jardins : paysagistes, jardiniers, poètes*, Paris, Robert Laffont, Bouquins, 1998, p. 182

¹⁰⁰ ALONZO, Eric. *L'Architecture de la voie – Histoire et Théorie*. Parenthèses Editions. 2018. P.148

René Louis de Girardin fait l'une des premières critiques sévères à l'encontre des formes rectilignes des routes tracées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées :

« Le pays est coupé de tous les côtés par les longues lignes droites des grands chemins plantés d'arbres élagués en forme de balais ; la longue monotonie de ces chemins en ligne droite, est fort ennuyeuse pour le Voyageur, dont les yeux sont toujours arrivés longtemps avant les jambes ; leur largeur inutile est aux dépens de la culture, et prive le voyageur de l'agrément des ombrages ; la voie d'un pavé trop étroit, est très nuisible pour la tranquillité et la sécurité du roulage, et leur alignement forcé est absolument contre-nature »¹⁰¹.

« C'est uniquement en échappant à l'alignement forcé, en n'employant que les plus simples matériaux et en suivant les directions naturelles, qu'on est parvenu à faire en Angleterre les plus belles routes qui aient jamais existé dans l'univers »¹⁰².

Le pittoresque pragmatique de Humphry Repton (1752-1818) : au XVIIIe s, l'art des jardins pittoresques est à son comble.

Repton critique des allées rectilignes héritières des jardins réguliers (“les avenues”) :

« les avenues tendent à produire des paysages uniformes, leurs plantations bloquent les vues latérales et elles contraignent le regard à se fixer au bout de la perspective, or « l'œil éduqué ou expérimenté déteste la contrainte, et se détourne avec dégoût de tout artifice destiné à attirer son attention. » »¹⁰³

Ou encore nous pouvons citer Edmund Burke (1729-1797). Celui-ci rejette l'idée d'une beauté fondée sur la mesure, l'harmonie et la proportion.

¹⁰¹ GIRARDIN René-Louis de, *De la composition des paysages ou des moyens d'embellir la nature autour des habitations, en joignant l'agréable à l'utile*, Genève, 1777

A partir de ALONZO, Eric. *L'Architecture de la voie – Histoire et Théorie*, p. 153

¹⁰² Ibid

¹⁰³ REPTON Humphry, *Sketches and Hints on Landscape Gardening*, Londres, W. Bulmer & Co, 1795 à partir d' ALONZO, Eric. *L'Architecture de la voie – Histoire et Théorie*. p. 163

Bibliographie

AGACHE Alfred, *Suggested Plan For A Federal Capital Of The Commonwealth Of Australia*, Typescript in Australian Archives, ACT, Series A762, FC36, 1912

ALONZO, Eric. *L'Architecture de la voie – Histoire et Théorie*. Parenthèses Editions. 2018
ISBN 978-2-86364-313-6

ASCHER François. *Métapolis : Ou l'avenir des villes*. Edition ODILE JACOB. 1995
ISBN 2-7381-0317-0

BANZO Mayté. *L'espace ouvert pour une nouvelle urbanité. Géographie. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III*, 2009
tel-00618968

BARIDON, Michel, *Les jardins : paysagistes, jardiniers, poètes*, Paris, Robert Laffont, Bouquins, 1998, 1260 p.
ISBN 2-221-06707-X ; ISSN 0244-5913

BOUET Alain, *Le Forum en Gaule et dans les régions voisines*, Ausonius, 2012
ISBN 978-2-35613-075-4

CASILLO I. avec BARBIER R., BLONDIAUX L., CHATEAURAYNAUD F., FOURNIAU J-M., LEFEBVRE R., NEVEU C. et SALLES D. (dir.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, Paris, Groupement d'Intérêt Scientifique *Participation du public, décision, démocratie participative*, 2013
ISSN : 2268-5863

CHASLIN François. *Deux conversations avec Rem Koolhaas et caetera*. Paris. Sens & Tonka. 2011

CHOAY Françoise. *La Règle et le Modèle : Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Seuil, 1980. 384 p.

ISBN 2-02-030027-3

CHOAY F., MERLIN P., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, PUF, coll. Quadrige dicos poche, 2005

(réimpr. mai 2000 [éd. revue et augmentée], 2005, janvier 2009 [éd. revue et augmentée], 4^e éd. (1^{re} éd. 1988), 1008 p.)

ISBN 978-2-13-057028-8

CLAIR Emilie. *Réconcilier ville et voirie ou l'enjeu d'un rapprochement entre mobilité et urbanité : dynamiques et perspectives sur le réseau viaire structurant de Bourg-en-Bresse*.

Sciences de l'Homme et Société. 2014. dumas-01112717

DELACROIX Eugène, *Journal : précédé d'une étude sur le maître*, Paris, Plon, 1893, 1386 p., 3 volumes (tome 1 : 1822-1850, tome 2 : 1850-1854, tome 3 : 1855-1863)

OCLC 718515808 notice BnF n° FRBNF30312083

(Consulté : DELACROIX Eugène, *Journal : 1822-1863*, Paris, Plon, 1981 (Mesnil-sur-l'Estrée, impr. Firmin-Didot [2987]), Éd. revue par Régis Labourdette.

ISBN 2-259-00646-9)

FORTIER Bruno. *La politique de l'espace Parisien à la fin de l'ancien régime*. 1975

(Notamment consultable :

Bibliothèque nationale de France, département Philosophie, histoire, sciences de l'homme, 8-LK7-59054,

URL : : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb346462808>)

&

FORTIER, BRUNO. *La Politique De L'espace Parisien à La Fin De L'ancien Régime*. *Journal of Architectural Research*, vol. 4, no. 1, 1975, pp. 36–43. JSTOR, www.jstor.org/stable/43475643. Accessed 9 Aug. 2021)

GAUTHIEZ Bernard. *Espace urbain. Vocabulaire et morphologie*. Paris. Monum', 2003. 495 p.

GEHL, Jan. *Cities for people*, Island Press. 2010

(Trad. française : GEHL Jan, *pour des villes à échelles humaines*, Les éditions ecosociete. 2012)

GIRARDIN René-Louis de, *De la composition des paysages ou des moyens d'embellir la nature autour des habitations, en joignant l'agréable à l'utile*, Genève, 1777

(Notamment consultable :

Bibliothèque nationale de France, département Littérature et art, V-24974,
URL : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30511027q>)

HALL Edward T., *The Hidden Dimension*. Doubleday & C. New York. 1966

(Trad. française : HALL Edward T., *La dimension cachée*, Editions du Seuil, 1971
ISBN 978-2-7578-4199-0)

HABERLAS Jürgen, *Strukturwandel der Öffentlichkeit*, Luchterhand, Darmstadt. 1962

(Trad. française : HABERLAS Jürgen, *L'Espace public : Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Payot, 2007

ISBN 978-2-228-88013-8)

KOOLHAAS Rem, *Junkspace: repenser radicalement l'espace urbain*. Manuels Payot, 2011

ISBN 978-2-228-90620-3

(L'œuvre est une compilation de trois essais dont les titres originaux de même auteur sont :

KOOLHAAS Rem, *Bigness or the Problem of Large* , 1995,

KOOLHAAS Rem, *The Generic City* , 1995,

KOOLHAAS Rem, *Junkspace*, 2001)

LE CORBUSIER. *La charte d'Athènes*. Editions de Minuit. 1957

ISBN 2-02-000600-6

LE CORBUSIER. *Urbanisme*. Norvège, G. Crès & cie., 1924

(Réédité : LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Editions Arthaud, Paris. 1980

ISBN 2-08-081610-1)

LETOURNEAU A., *Remarques sur le journalisme et la presse au regard de la discussion dans l'espace public*, in Brunet, P.-J., *L'Éthique dans la société de l'information*, Québec/Paris, Presses de l'université Laval/L'Harmattan, 2001, p. 47-71

LITS Marc. *L'espace public : concept fondateur de la communication*, Hermès, La Revue, vol. 70, no. 3, 2014, pp. 77-81

MEBARKI Rym. *L'influence de la forme et de l'emplacement sur l'appropriation des places et placettes publiques Cas d'étude à Batna*. Masters thesis, Université Mohamed Khider Biskra, 2012, Chapitre 1

MUMFORD Lewis, *The city in History*, première trad. française Seuil, coll. Esprit. 1961 (rééd. revue par l'auteur 1989; 1964)

(Consulté : MUMFORD Lewis, *La Cité à travers l'histoire*, Agone, 2011
ISBN 9782748901351)

REPTON Humphry, *Sketches and Hints on Landscape Gardening*, Londres, W. Bulmer & Co, 1795

SANDERSON Kim, *À la poursuite de l'intangible*. Traduire, vol. 227, 2012, p. 47-52

PICON, Antoine. *Imaginaires de l'efficacite, pensee technique et rationalisation*. Réseaux, vol. 109, no. 5, 2001, pp. 18-50

SCOTT James, *Against the Grain: A Deep History of the Earliest States*, Yale University Press, 2017

SITTE Camillo, *L'Art de bâtir les villes*, Editions du Seuil, 1996

ISBN 978-2-02-029327-3

(la première édition de cet ouvrage a paru aux Editions de L'Equerre en 1980, puis a fait l'objet d'une réédition par Livre et communication en 1990)

ZALASIEWICZ Jan, WATERS Colin, et WILLIAMS Mark. *Les strates de la ville de l'Anthropocène*, Annales. Histoire, Sciences Sociales, vol. 72e année, no. 2, 2017, pp. 329-351

Webographie

(dernières consultations web générales : 15 juin 2021)

MEDIAS DE PROJETS ET REALISATIONS EN ARCHITECTURE ET URBANISME

Architecturion

URL : www.architecturion.unblog.fr

Cityscape

URL : www.cityscape.fr

Petites balades urbaines

URL : www.petites-balades-urbaines.com

MEDIAS PLUS GENERAUX

Universités numériques thématiques

URL : <https://unt.univ-cotedazur.fr/>

(en particulier consulté pour « La place, espace public clé de la ville européenne »

URL : <https://unt.univ-cotedazur.fr/uoh/espaces-publics-places/la-place-espace-public-cle-de-la-ville-europeenne/>)

Revue *Roaditude*, culture de la route

URL : roaditude.com

(en particulier consulté pour l'interview avec Eric Alonzo,

URL : www.roaditude.com/carnet-de-route/2018/11/22/eric-alonzo-la-voie-a-travers-le-temps)

ETABLISSEMENTS ET INSTITUTIONS

Gouvernement de France

URL : www.gouvernement.fr

Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée

URL : www.euromediterranee.fr/

VIDEOS DE PRESENTATION DE LA PLACE HENRI VERNEUIL

« Place Henri Verneuil | Ateliers Lion »

URL : youtube.com/watch?v=40W5NXNFJ10

« Nouvelle place Henri Verneuil, Marseille »

URL : youtube.com/watch?v=XATyrEDj9gk

Table des figures

CHAPITRE I : Vers la linéarité de la place publique et sa vocation giratoire12

1) L'influence viaire sur la linéarité des espaces publics13

Fig.1- La « grille » du réseau de voiries barcelonais constitue le squelette de la ville. Ildefonso Cerdà, Aggrandissement de Barcelone. Carte des environs de la ville de Barcelone et projet d'amélioration et d'aggrandissement, 1859. Museu d'Historia de la Ciutat, Barcelona ...18

Fig.2- La ville organisée par sa voirie – exemple du plan de Canberra de 1912 par A.Agache. AGACHE Alfred, Suggested Plan For A Federal Capital Of The Commonwealth Of Australia, Typescript in Australian Archives, ACT, Series A762, FC36, 1912.....21

Fig.3- Trois alignements structurant le paysage : Automobiles/ Micocoulier de Provence (Celtis Australis), Voie cyclable. Rue Enrico Fermi, Technopôle Château – Gombert, 13^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202125

Fig.4- La linéarité dans les espaces agricoles. Verger de poirier, Pyrus Communis L.. Seyssinet – Pariset, Rhône. Croquis L.BARAZA, 202127

2) Qu'est-ce qu'un espace public ? Des termes ambigus et une définition qui ne fait pas consensus29

3) L'influence viaire sur la linéarité des aménagements de places publiques32

Fig. 5- Illustration de l'agora grecque. M.J. BERTRAND, H. LISTOWSKI, 198433

Fig. 6- Illustration du forum romain. M.J. BERTRAND, H. LISTOWSKI, 198435

Fig. 7- Parc. Parc de la Moline, 12^e arr., Marseille. Croquis L.BARAZA, 202137

Fig. 8- Boulodrome. Croisement de l'A507 (sous-terrain) et l'avenue de Montolivet, 12^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202137

Fig. 9- Square. Val St-André, Aix-en-Provence. Croquis L.BARAZA, 202138

Fig. 10- Place. Place Henri Verneuil – partie basse. 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202138

Fig. 11- Vue aérienne de la place Jules Verne. Place Jules Verne, 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202139

Fig. 12- Focalisation sur une partie de l'alignement des pots d'oliviers. Place Jules Verne, 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202140

Fig. 13- Couloirs générés par les alignements des 28 Oliviers de la place. Place Jules Verne, 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202140

CHAPITRE II : Lecture d'un modèle de place publique : le cas linéaire de la place Henri Verneuil43

Fig. 14- Vue d'ensemble de la place Henri Verneuil. Place Henri Verneuil, 2^e arr. Marseille. à partir d'une vue Google Earth. Croquis L.BARAZA, 202144

1) Quel contexte urbain pour la place Henri Verneuil ?45

Fig. 15- Euroméditerranée, un établissement d'aménagement d'envergure à Marseille. Réalisation : L. BARAZA 2021, d'après euromediterrannée.fr.....45

Fig. 16- La place Henri Verneuil, lieu d'interfaces. Croquis en vue aérienne, L.BARAZA, 202147

2) La composition d'une place sur mesure51

Fig. 17- Plan de la place Henri Verneuil par les concepteurs. Crédit Euroméditerranée51

Fig. 18- Une place sur mesure. La place Henri Verneuil à hauteur du regard. Place Henri Verneuil – partir basse. 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202154

Fig. 19- Une place sur mesure, Verneuil en vue aérienne. Place Henri Verneuil, 2^e arr. Marseille. à partir d'une vue Google Earth. Croquis L.BARAZA, 202153

Fig. 20- Rythmique par les bâtiments en lisière. Place Henri Verneuil – Partie Nord, place basse. 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202156

Fig. 21- Représentation minimaliste de la place. Place Henri Verneuil – Place Basse à partir des escaliers. 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202156

Fig. 22- Arbre de la place. Arbre de la place Henri Verneuil – Partie Basse. 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA, 202157

3) Le « modèle Verneuil », quelle inscription ?.....58

Fig. 23- Minéralité, Horizontalité, écart vertigineux des échelles. Partie Haute de la place Henri Verneuil, vue Ouest. Les villages des Docks, Suite Ibis (Sud) ; Golden Tulip, l'Astrolab (Nord). Croquis L.BARAZA 202168

Fig. 24- Verneuil, un espace Junkspace ? Le vertige des échelles. Bas de la place Henri Verneuil, Croquis L.BARAZA 202168

Fig. 25- La place Henri Verneuil ou *l'Espace Public Henri Verneuil* TM : un espace inscrit dans un environnement arboré d'appellations protégées. Vue aérienne large de la place Henri Verneuil. 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA 2021 et utilisation de logos70

Fig. 26- Le passage Verneuil, l'une des annexes commerciales Entrée au Nord de la place, entre l'hôtel Golden Tulip et le théâtre de la Joliette. Passage Verneuil. 2^e arr. Marseille. Croquis L.BARAZA 202171

CHAPITRE III : Du conditionnement des usages et comportements par la forme : La place Henri Verneuil ou le giratoire Henri Verneuil ?73

1) Les circulations piétonnes de la place Henri Verneuil génèrent-elles des flux similaires à ceux d'un sens giratoire ?75

Fig. 27- Illustration de l'hypothèse : des couloirs de circulations piétonnes à la manière d'un sens giratoire. Croquis avec traits de couleurs sur logiciel Photoshop, L.BARAZA, 2021 ...75

Fig. 28.- Dimanche 7 Décembre 2020, [11h20 – 12h00], 28 passages. Croquis avec traits de couleurs sur logiciel Photoshop, L.BARAZA, 202179

Fig. 29- Dimanche 7 Décembre 2020, [16h40 – 17h20], 54 passages. Croquis avec traits de couleurs sur logiciel Photoshop, L.BARAZA, 202179

Fig. 30- Lundi 7 Juin 2021, [13h00 – 13h40], 280 passages. Croquis avec traits de couleurs sur logiciel Photoshop, L.BARAZA, 202181

Fig. 31- Lundi 7 Juin 2021, [14h00 – 14h40], 181 passages. Croquis avec traits de couleurs sur logiciel Photoshop, L.BARAZA, 202181

Fig. 32- Vendredi 11 Juin 2021, [9h10 – 9h50], 149 passages Croquis avec traits de couleurs sur logiciel Photoshop, L.BARAZA, 202183

Fig. 33- Vendredi 11 Juin 2021, [9h50 – 10h30] 117 passages. Croquis avec traits de couleurs sur logiciel Photoshop, L.BARAZA, 202183

Fig. 34- Mesures des trajectoires. Illustration aérienne à partir de Google Earth, Croquis avec traits de couleurs sur logiciel Photoshop, L.BARAZA, 202185

2) La place Henri Verneuil, un espace seulement giratoire ?90

Fig. 35- Périmètre de la place Henri Verneuil comme espace public, lieu de rencontres et de convivialités Croquis L.BARAZA, 202191