

## **« La voirie urbaine : quels patrimoines ? »**

**Date limite d'envoi des propositions : 15 décembre 2024**

*Street Heritage? Deadline for submission of proposed contributions: 15 December 2024*

### **Coordination scientifique**

**Jean Davoineau**, chargé d'études à la Mission Inventaire général du patrimoine culturel, direction générale des Patrimoines et de l'Architecture, ministère de la Culture

**Arnaud Passalacqua**, ingénieur et historien, professeur des universités en aménagement de l'espace et urbanisme à l'École d'urbanisme de Paris (UPEC), chercheur au Lab'Urba

**Miriam Simon**, conservatrice générale honoraire, ancienne responsable de la Mission patrimoine professionnel de la Ville de Paris

### **Appel à contributions**

L'expression « patrimoine de voirie » appartient à la terminologie administrative des services municipaux chargés de l'entretien et de la gestion des rues et des voies de communication. On la retrouve également dans des logiciels fournis aux communes par des entreprises spécialisées. Employé par les services de voirie, le mot « patrimoine » symbolise un capital à entretenir, mais il s'est également développé dans ces mêmes institutions dès le xix<sup>e</sup> siècle une acception du terme au sens d'héritage dans une approche patrimoniale. Celle-ci n'est cependant pas communément admise en France par les institutions culturelles, qui s'intéressent davantage au bâti qu'aux espaces ouverts.

Ces ambivalences d'usages ont servi de points de départ à la réflexion autour de ce futur numéro. Qu'est-ce qui, dans la voirie, fait patrimoine aux yeux des institutions culturelles ? Quels sens les services techniques donnent-ils à cette catégorie de biens et de services ? Observe-t-on ou non une convergence dans la façon d'appréhender ce patrimoine ? Une prise de conscience patrimoniale a commencé, notamment à propos de la rue : mise en valeur de réseaux de « traboules », restauration de « calades », rétablissement de pavages, etc. Des tribunes d'expression, telles que #saccageparis que l'on pourrait considérer comme un pendant culturel de l'application de signalisation de problèmes de voirie DansMaRue, s'en sont emparées. Que ressort-il de ce phénomène ?

### **Périmètre éditorial**

Dans sa définition la plus étendue, la voirie désigne l'ensemble des voies de circulation des personnes et des fluides terrestres (routes et chemins de fer), fluviales, maritimes et même aériennes, sans oublier l'acception ancienne de lieu où étaient portées les ordures. Nous en tenant à la terre ferme, nous laisserons de côté la route et tout ce qui l'accompagne, la richesse de ses patrimoines étant telle que nous circonscrivons ce numéro à la rue en agglomération. Malgré des continuités spatiales et temporelles, la rue et la route sont en effet des mondes distincts à bien des égards, et ceci de la conception à l'usage : les institutions qui en ont la charge ont toujours relevé de structures administratives bien différentes, et les professionnels qui les conçoivent et les entretiennent relèvent de parcours et de formations distinctes. Même si, sur le terrain, c'est beaucoup plus flou, la mutation de la route en rue assure la continuité du réseau de transport. Cette rupture, qui traduit également un ressenti, s'inscrit plus ou moins brutalement dans le paysage par les changements d'infrastructures et de matériaux. Cette distinction est plus franche concernant l'interconnexion des autoroutes et autres voies rapides urbaines avec la trame des rues par souterrains, ponts ou dénivelés. L'étude de cette transformation constituant un sujet en soi, nous laisserons ce champ d'études hors de notre périmètre éditorial.

La « voirie » et la « rue » sont des descripteurs toujours utilisés au singulier, ce qui masque la réalité des réseaux qu'elles constituent, des îlots qu'elles bordent. Le réseau viaire est un réseau de voies hiérarchisées qui croise et se superpose à d'autres réseaux de communication, d'alimentation ou d'évacuation, voire en constitue la matrice : réseaux d'alimentation (eau, gaz,

électricité), d'évacuation (égouts) ou de service (téléphone, pneumatique et numérique). En font également partie tous les éléments, fixes le plus souvent, les aménagements pérennes qui occupent ces espaces, mobilier urbain – appellation désormais plus que cinquantenaire –, comme plantations et alignements.

À la fois équipement et aménagement, la rue est lieu de déplacement et de transport des hommes comme des marchandises – dont il faut assurer l'entretien, la surveillance, l'éclairage, le nettoyage et la police –, lieu de mobilités, de travail et de repos de diverses natures, potentiellement en conflit les unes avec les autres ou au contraire canalisées. Ce cadre spatial, à l'instar de la ville tout entière, a été fortement modelé par les moyens de transport. Pensons à l'impact de la révolution automobile sur la voirie ou à l'attention plus récente portée à d'autres types de mobilités.

Cette terminologie de « patrimoine de voirie » prend en compte l'ensemble des infrastructures relevant du domaine public, les voies de circulation et leurs dépendances, mais aussi la nature et la structure de ces voies, ainsi que des règlements et des plans. En découlent une typologie, un vocabulaire, une signalisation et sa nomenclature, des codes, doctrines et règlements, des modes de représentation qui en dépendent (le Plan de voirie, par exemple), des matériaux, du matériel et des techniques, sans oublier des métiers avec leurs enseignements et leurs savoir-faire (ingénieurs, architectes voyers, agents voyers, agents techniques). Tout cela donne lieu à des aménagements pouvant relever de l'urbanisme, qui a lui-même ses doctrines et ses métiers.

### **Axes et problématiques**

Sans prétendre à l'exhaustivité, ce numéro souhaite présenter un état de la recherche qui pourrait contribuer à sensibiliser praticiens et décideurs, élus comme aménageurs.

Aussi cet appel à contributions s'adresse-t-il – y compris au-delà du cadre national – à un large spectre de contributeurs : historiens, archéologues, archivistes, conservateurs et autres professionnels du patrimoine culturel, mais également ethnologues, sociologues et juristes, concepteurs et praticiens contemporains, techniciens, ingénieurs, documentalistes d'entreprises, architectes voyers, architectes, urbanistes, paysagistes...

Les approches plurielles, concernant les patrimoines matériels comme immatériels, sont les bienvenues, par métier, par typologie d'objet, par ville, par thématique transversale, paysagère, économique, technique, voire sociotechnique, pédagogique, iconographique et esthétique, juridique et réglementaire. Elles permettront d'aborder de nombreuses problématiques, notamment autour des enjeux patrimoniaux face aux transformations de l'espace public au profit de divers modes de transport, autour de la maintenance et de l'innovation, de la construction et de la transmission des savoirs, d'une historiographie des doctrines, de la réglementation, de la place du design et de l'hospitalité de l'espace public.

Ce numéro offrira l'opportunité de sensibiliser un public large aux problématiques patrimoniales, l'engouement pour les témoignages d'une culture esthétique ou technique pouvant s'inscrire en point de repère dans une société en proie à des transformations accélérées, sans oublier les enjeux liés au dérèglement climatique et à la demande de nature en ville, les enjeux éthiques d'intervention en vue d'une appropriation sociale de la ville et, plus généralement, de gouvernance et de maintenance. Il s'agit bien de la question de la durabilité et donc de la transition écologique, qui amène à relire l'histoire à nouveaux frais.

### **Axe 1 – L'impact des équipements publics et des aménagements de l'espace public sur le patrimoine paysager de la ville**

Dans les agglomérations, la notion de voirie recouvre largement celle d'« espaces publics », dont l'évolution des règlements – règlement d'urbanisme, règlement de voirie – et des modes de gestion accompagne la transformation. Tous les savoirs, dont la typologie a été dressée dans le périmètre éditorial, se superposent en strates, dont les rues d'aujourd'hui portent la trace.

De fait, il est espéré ici des contributions analysant et mettant en perspective ces équipements qui, comme sujets à vieillissement en lien avec l'intensité de leur usage, donnent lieu à des politiques de maintenance ainsi que de recherche. Comme lieux de transformation des usages et des mobilités, ils donnent également lieu à des révisions réglementaires et à des réaménagements.

Peuvent être analysés des réaménagements ayant contribué à la patrimonialisation de certains éléments, voire à leur conservation, et aux interactions entre patrimoine de voirie et patrimoine bâti.

### **Axe 2 – Les aménagements : des moments et des processus faisant l'objet de politiques de conservation d'un ordinaire**

Dans les agglomérations, la notion de voirie ne désigne pas seulement les chaussées et trottoirs, mais tous les « creux » qui relient les pleins que constitue le bâti. Cela relève de ce que l'on peut qualifier de « paysage ordinaire ». Entre destruction et maintenance, l'ordinaire est-il synonyme d'absence d'intérêt patrimonial ? Rappelons que, depuis quelques décennies, les services d'Inventaire ont élargi leur spectre au point d'y intégrer des objets du quotidien. Des contributions sont attendues sur ces équipements qui peuvent faire l'objet de politiques de collecte (maquettes de projets d'urbanisme ou de voirie), de conservation et de valorisation, dans un cadre professionnel ou muséal, associatif, privé ou public, tant dans des espaces clos que dans l'espace public. Il sera également souhaitable de s'intéresser au mobilier urbain (du prototype à son entretien) qui, porté par des entreprises privées, fait également l'objet de concessions dont la durée et le périmètre contribuent à modeler le paysage urbain.

### **Axe 3 – Un patrimoine sous la pression sociale et environnementale**

Plusieurs dynamiques contemporaines exercent une pression nouvelle ou renouvelée sur la voirie, au risque de mettre en tension son patrimoine. Pensons à la recherche de fluidité (automobile, mobilités actives) et aux défis qui se posent pour la gestion des espaces ouverts patrimonialisés, que ce soit dans une logique d'ouverture de l'espace public (piétonnisation, zones de partage) ou d'une nouvelle partition (couloirs d'autobus, pistes cyclables). L'accueil de flux massifs de touristes, attirés par un patrimoine bâti reconnu, peut conduire également à intensifier les usages d'un patrimoine de voirie peut-être moins identifiés. Enfin, l'adaptation des espaces urbains à l'urgence environnementale semble ouvrir un nouveau chapitre pour la voirie et mettre ainsi au défi les héritages qui la constituent : perméabilisation des sols, réduction de la réflectivité solaire, essor de la biodiversité... Il est attendu que des contributions permettent d'analyser ces phénomènes, éventuellement en les réinscrivant dans une histoire environnementale plus longue (alignement de voirie, embellissement et verdissement, promenades plantées et forêts urbaines, surtourisme et attraction culturelle).

### **Propositions de contributions**

Les articles proposés devront contenir une part inédite d'expérience, de recherche, d'hypothèse ou de mise à jour ; ils ne sauraient donc reprendre un article déjà paru. Il est souhaité qu'ils soient largement illustrés, y compris par des exemples sonores et/ou audiovisuels. Ainsi pourraient-ils contenir un entretien vidéo ou en prendre la forme.

Si vous souhaitez contribuer à ce numéro, nous vous remercions d'envoyer **avant le 15 décembre 2024** un résumé de votre proposition de 1500 signes au maximum, ainsi qu'un court CV par courriel – [insitu.patrimoines@culture.gouv.fr](mailto:insitu.patrimoines@culture.gouv.fr) – ou par voie postale :

Ministère de la Culture – Direction générale de l'Architecture et des Patrimoines

Revue *In Situ*

À l'attention de Nathalie Meyer

182, rue Saint-Honoré

75001 Paris

Envoyer une copie de votre proposition à :

**Jean Davoigneau**, [jean.davoigneau@culture.gouv.fr](mailto:jean.davoigneau@culture.gouv.fr)

**Arnaud Passalacqua**, [arnaud.passalacqua@m4x.org](mailto:arnaud.passalacqua@m4x.org)

**Miriam Simon**, [miriamsimon10@yahoo.fr](mailto:miriamsimon10@yahoo.fr)

Les textes des articles correspondant aux propositions retenues sont attendus pour le **20 mai 2025**. Vous pourrez rédiger votre article en français ou dans votre langue d'usage. Ils seront publiés dans leur version originale et dans leur traduction française. La taille des articles sera comprise entre 15 000 et 35 000 signes espaces et notes compris.

Les recommandations aux auteurs concernant le nombre de pages ou d'images, les droits de l'iconographie, l'insertion de notes et de liens, etc., sont consultables sur le site de la revue : <https://journals.openedition.org/insitu/401>

**La rédaction de la revue *In Situ***