

Table des matières

Remerciements	2
Liste des abréviations.....	3
Liste des illustrations.....	4
Liste des figures.....	7
Liste des annexes.....	8
Table des matières	9
INTRODUCTION	17
1. L'objet de la recherche	18
1.1. La voie de circulation concentrique.....	18
1.2. L'analyse de la forme par le biais de la diffusion des projets.....	24
2. Etat de la recherche	27
2.1. Les voies de circulation concentriques étudiées dans une perspective historique	27
2.2. A propos de réflexions sur les voies de circulation concentriques et la	34
périodisation de l'histoire de l'espace urbain	34
3. Heuristique	37
3.1. Bibliographique	37
3.1.1 Générale	37
3.1.2. Bruxelles, Genève et Reykjavík.....	40
3.2. Sources	44
3.2.1. Sources administratives.....	44
3.2.2. Sources cartographiques.....	46
3.2.3. Sources littéraires.....	47
PARTIE I. LE CONTEXTE : TROIS REALITES TERRITORIALES LOCALES	49
Introduction.....	50
1.1. Bruxelles. Un territoire limité et clôturé par un système défensif en voie de démantèlement .	51
1.1.1. Système défensif et circulations concentriques.....	51

I.1.1.1. Les remparts de la seconde enceinte et les fortifications extérieures	51
I.1.1.2. Les promenades concentriques du système défensif	53
I.1.2. Démantèlement des fortifications extérieures et premières propositions de voies partiellement concentriques sur les terrains militaires (1781-1810).....	58
I.1.2.1. Un boulevard aux abords d'une partie du chemin couvert à l'est.....	58
I.1.2.2. Une voie pour remplacer une portion du rempart au nord.....	62
I.1.2.3. Une branche du canal de Charleroi sur certains ouvrages de fortifications à l'ouest ..	65
I.1.3. Développement urbain, démolition du rempart et aménagement de boulevards concentriques (1810-1817)	67
I.1.3.1. Les promenades du système défensif sous la pression du trafic ordinaire	67
I.1.3.2. Des boulevards envisagés sur les terrains du système défensif prioritairement au nord et à l'est.....	71
I.2. Genève. Un territoire limité et clôturé par un système défensif à l'importance réaffirmée.....	79
I.2.1. Système défensif et dispositif récréatif concentrique sur les deux rives du Rhône	79
I.2.1.1. Les fortifications modernes.....	79
I.2.1.2. Les espaces récréatifs et les circulations établis en lien avec le système défensif	80
I.2.2. Résistance au démantèlement des fortifications, à l'ouverture et à l'agrandissement urbain (1813-1848)	84
I.2.2.1. Un attachement identitaire.....	84
I.2.2.2. Un développement urbain sous contrainte : aménagements des circulations périphériques et investissement dans l'urbanisation de la façade lacustre	85
I.2.2.3. La peur de l'ouverture et de l'agrandissement	90
I.2.3. Des propositions de voies de circulation concentriques compatibles avec l'existence d'une enceinte militaire (1848-1849).....	94
I.2.3.1. Des voies de circulation concentriques pour circonscrire l'agrandissement sur les terrains des fortifications rive droite et des boulevards extérieurs aux fortifications existantes rive gauche	94
I.2.3.2. Des boulevards projetés à l'extérieur d'une nouvelle enceinte militaire sur les deux rives	98
I.2.3.3. La décision du démantèlement des fortifications.....	101
I.3. Reykjavík. Un territoire illimité.....	104

I.3.1. Emergence d'une agglomération côtière (1786-1902)	104
I.3.1.1. Un village sans système défensif	104
I.3.1.2. Une urbanisation qui progresse le long de la côte et des voies d'accès	108
I.3.1.3. Volonté de rationaliser une urbanisation éparse	112
I.3.2. Développement urbain et aménagement partiel de Hringbraut (1902-1921)	116
I.3.2.1. Proposition de construction d'une voie de circulation concentrique pour contenir le bâti et pour organiser le réseau viaire urbain	116
I.3.2.2. Conception et réalisation partielle de Hringbraut en lien avec un nouvel équipement portuaire	120
I.3.2.3. Un projet interrompu par une grande loi d'urbanisme	126
Conclusion	128
PARTIE II. LES PREMIERS PROJETS : DES VOIES DE CIRCULATION CONCENTRIQUES PROPOSÉES EN RÉPONSE À LA CROISSANCE À BRUXELLES, GENÈVE ET REYKJAVÍK ET DANS D'AUTRES VILLES	131
II.1. Bruxelles (1782-1817). Des boulevards urbains intra-muros	134
II.1.1. Pour développer toutes les circulations	134
II.1.1.1. Le trafic ordinaire	134
II.1.1.2. La promenade	135
II.1.1.3. L'enrichissement économique et culturel, et l'amélioration sanitaire	137
II.1.2. Pour contourner l'obstacle	139
II.1.2.1. La fermeture	139
II.1.2.2. La ville	142
II.1.3. Les boulevards parisiens comme source d'inspiration	148
II.1.3.1. Diffusion d'un vocable utilisé pour qualifier un aménagement parisien	148
II.1.3.2. Une prestigieuse voie urbaine	150
II.1.4. Un premier projet planifié par l'architecte français François Verly	154
II.1.4.1. Un boulevard pour circonscrire l'agrandissement urbain au nord et à l'est	154
II.1.4.2. Un plan d'inspiration néo-classique porteur d'une innovation formelle : le cercle ..	157
II.2. Genève (1848-1849). Des boulevards périphériques extra-muros et des voies concentriques urbaines intra-muros	160

II.2.1. Pour préserver la fermeture militaire et/ou fiscale et sécuritaire	160
II.2.1.1. Tout en développant les circulations	160
II.2.1.2. Une solution prisée dans de nombreuses villes	162
II.2.2. Pour limiter l'urbanisation	168
II.2.2.1. Le rejet de la grande ville	168
II.2.2.2. La peur de l'absorption de la campagne	170
II.2.3. Des réalisations qui se multiplient	175
II.2.3.1. Les deux ceintures de boulevards parisiens.....	175
II.2.3.1. L'aménagement des terrains des fortifications à Vienne et dans les villes germaniques	179
II.2.4. Un premier projet planifié par l'architecte genevois Samuel Darier	183
II.2.4.1. Des voies de circulation concentriques pour structurer l'agrandissement sur la rive droite et un boulevard pour contourner la rive gauche	183
II.2.4.2. Un plan d'inspiration classique	184
II.3. Reykjavík (1905-1921). Une voie de circulation concentrique urbaine	190
II.3.1. Pour organiser l'urbanisation	190
II.3.1.1. Former le réseau urbain	190
II.3.1.2. Se substituer à la clôture urbaine	191
II.3.2. Pour le trafic ordinaire	201
II.3.2.1. Extension de l'urbanisation et développement des transports	201
II.3.2.2. Et la promenade ?	204
II.3.3. Des exemples pratiques et des enseignements théoriques.....	212
II.3.3.1. Des voies aménagées sur les terrains des fortifications à Copenhague	212
II.3.3.2. Des théories de l'urbanisme faisant la promotion de la voie de circulation concentrique	215
II.3.4. Un premier projet conçu par l'ingénieur islandais Knud Zimsen	220
II.3.4.1. Une voie de circulation concentrique pour rationaliser l'expansion	220
II.3.4.2. Les limites d'un projet lisible entre les lignes en l'absence d'un plan d'ensemble....	222
Conclusion	226

PARTIE III : LES PLANS DÉFINITIFS : DES VOIES DE CIRCULATION CONCENTRIQUES DÉCIDÉES PAR LES AUTORITÉS PUBLIQUES POUR PLANIFIER LA CROISSANCE 229

Introduction..... 230

III.1. Bruxelles (1818). Des boulevards urbains pour circonscrire et clôturer un territoire agrandi 232

III.1.1. Un concours pour « l’aplanissement des remparts et la transformation de ceux-ci en boulevards » organisé par la Régence de la Ville 232

III.1.2. Un programme succinct et des attentes esquissées sur un plan 236

III.1.3. Deux propositions non retenues 241

III.1.3.1. Le « programme fait loi » de l’architecte bruxellois Jean-Alexandre Werry 241

III.1.3.2. Le « zélé compatriote » de l’architecte A. Engels 246

III.1.4. « S.P.Q.B. » : le projet lauréat de l’ingénieur-architecte tournaisien Jean-Baptiste Vifquain 251

III.1.4.1. Un jeune praticien formé à Paris..... 251

III.1.4.2. Enrichir la ville par un agrandissement modéré clairement identifié par ses boulevards 252

III.1.4.3. Un « cercle animé » structuré par des boulevards doublés par une branche du canal de Charleroi à l’ouest 255

III.1.4.4. Des boulevards différenciés selon leurs fonctions..... 258

III.1.4.5. Un pragmatisme qui séduit le jury 261

III.2. Genève (1853-1858). Des boulevards urbains pour irriguer de nouveaux quartiers de ceinture 265

III.2.1. L’application de la loi sur l’agrandissement et le démantèlement des fortifications de Genève du 15 septembre 1849 265

III.2.1.1. Rivalités des institutions et des administrations cantonales et municipales 265

III.2.1.2. Vers une gestion centralisée du projet par l’administration cantonale..... 268

III.2.2. La proposition de l’Administration des Travaux publics cantonale (1853) 271

III.2.2.1. Des principes de la loi de 1849 comme base du programme 271

III.2.2.2. Une voie de circulation concentrique pour contourner la ville existante rive droite et plusieurs autres pour structurer de nouveaux quartiers de ceinture rive gauche 272

III.2.3. La contre-proposition de la Commission municipale (1853) 279

III.2.3.1. Un programme précis pour l'aménagement des terrains des fortifications.....	279
III.2.3.2. Une Commission de praticiens	280
III.2.3.3. Une voie de circulation concentrique réduite rive droite et un boulevard extérieur rive gauche	283
III.2.4. Les projets produits par l'ingénieur polonais Leopold Stanislaus Blotnitzki pour l'Administration des Travaux publics cantonale (1854-1858).....	291
III.2.4.1. Un boulevard extérieur rive gauche inscrit au programme	291
III.2.4.2. Un praticien cosmopolite et expérimenté	293
III.2.4.3. Un projet pour la rive gauche en 1854 : vers un boulevard intégré dans un quartier de ceinture	294
III.2.4.4. Un dispositif concentrique composé de multiples infrastructures circulatoires pour connecter les deux rives conçu en 1855-1858	297
III.3. Reykjavík (1927-1935). Une voie de circulation concentrique urbaine pour définir les territoires à planifier	300
III.3.1. L'exécution de la loi pour la planification des stations de commerce et de pêche islandaises du 27 juin 1921 à Reykjavík et ses suites	300
III.3.2. Des principes contenus dans la loi comme base du programme pour la capitale.....	305
III.3.3. La planification à l'intérieur de Hringbraut en 1927	309
III.3.3.1. Une commission composée d'experts représentant l'Etat et la Ville	309
III.3.3.2. Une voie de circulation concentrique pour connecter les voies radiales à partir du port pris comme centre du réseau de transport.....	315
III.3.3.3. Une voie pour clôturer l'urbanisation et pour identifier la ville	317
III.3.4. Vers une planification à l'extérieur de Hringbraut entre 1933 et 1935.....	322
III.3.4.1. Les praticiens de la Ville	322
III.3.4.2. Pour un développement radioconcentrique du réseau routier à partir de Hringbraut en 1933.....	324
III.3.4.3. Une logique d'expansion de l'urbanisation contredite dans le plan de 1935.....	325
Conclusion	330

CONCLUSIONS	334
1. La voie de circulation concentrique est une forme urbaine générique qui a un lien étroit avec la fortification urbaine concentrique	335
1.1. Un lien physique	335
1.2 Un lien théorique.....	338
2. La voie de circulation concentrique est une forme à la diffusion grandissante	342
2.1. Un contexte partagé de croissance et d'ouverture.....	342
2.2. Une solution promue par la théorie et par l'exemple.....	345
3. Les multiples versions de la voie de circulation concentrique.....	349
3.1. La conception de la voie et des aménagements périphériques.....	349
3.2. Les fonctions circulatoires et identitaires de la voie	353
BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES	358
1. Bibliographie.....	359
1.1. Définition	359
1.2. Réflexions	360
1.3. Histoire internationale.....	362
1.4. Histoire locale	369
1.4.1. Bruxelles	369
1.4.2. Genève.....	372
1.4.3. Reykjavík.....	375
2. Sources	377
2.1. Sources administratives	377
2.1.1. Bruxelles	377
2.1.2. Genève.....	377
2.1.3. Reykjavík.....	378
2.2. Sources cartographiques	378
2.2.1. International.....	378
2.2.2. Bruxelles	379

2.2.3. Genève.....	380
2.2.4. Reykjavik.....	380
2.3. Sources littéraires.....	381
2.4. Journaux	381

ANNEXES : voir plans A3