

## Analyse d'une forme urbaine spécifique à Lyon : la traboule

Nicolas BLANCHARD \*

---

Lyon recèle plusieurs types de passages, parmi lesquels les traboules occupent une place prépondérante par leur nombre et leur principe circulatoire spécifique. Nous nous proposons dans cet article de recenser les traboules qui se concentrent dans le premier, deuxième et cinquième arrondissements de la ville pour analyser leur forme urbaine. L'ensemble des traboules densifie le réseau de voirie commun, contribuant à faire de Lyon une ville de circulation et de passage. Si la traboule est devenue un des emblèmes de la ville de Lyon en termes de patrimoine et de tradition, nous soulignerons la dimension essentielle de circulation transversale autorisée par les passages lyonnais en général. Nous nous interrogerons dans un deuxième temps sur la spécificité de la forme urbaine que représente la traboule. Si elle semble endosser les attributs de la forme urbaine de la rue, les modifications des usages récents liés à une évolution de la société et du rapport espace privé/espace public sont à l'origine de la création d'une nouvelle forme urbaine.

**Mots clés:** traboule, urbanisme, quartier historique de Lyon, patrimoine urbain, îlot urbain

---

### I . Une forme architecturale déterminée par une histoire, une topographie et un parcellaire

*...Perpendiculaire, oblique ou diagonale, elle ne va pas dans le sens de la ville, évite les voies officielles, les rues royales ou les longs détours. La traboule relie des rives, établit des ponts, court-circuite la cité, et joint les rues parallèles, celles qui par vocation géométrique ne devraient se rencontrer nulle part, ou alors à l'infini<sup>1</sup>...*

---

\* A lecturer in the Faculty of Economics, and a member of the Institute of Human Sciences at Toyo University

<sup>1</sup> Francis Marmande, *Georges Bataille politique*, p. 107.

La traboule tire son origine d'un mouvement : celui de se déplacer à travers. De ce fait, la traboule n'est pas, à priori, une conception architecturale en soi conçue comme telle. En revanche, elle est aménagée dans les immeubles pour permettre une circulation. Le terme "traboule" n'apparaît d'ailleurs qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. C'est un substantif qui est dérivé de son verbe "trabouler". En ce sens, il apparaît intéressant de s'interroger sur la place de la traboule dans la hiérarchie du réseau viaire. Constitue-t-elle un élément à part entière de la voirie? Au contraire, doit-on considérer que les traboules présentent des caractéristiques si spécifiques qu'elles sont particulières à un système, un réseau parallèle, différencié du réseau de la voirie publique?

### ***A. La naissance et la multiplication des traboules dans le quartier du Vieux Lyon***

Les traboules ne sont pas le fruit du hasard mais d'une urbanisation spécifique à la topographie de Lyon. Ainsi, elles déclinent des formes architecturales et urbaines spécifiques selon les arrondissements. Elles se fondent sur trois composants communs aux premier, deuxième et cinquième arrondissements de la ville : les allées (qui désignent des "couloirs" dans cet article), les cours et les escaliers.

Nous nous proposons dans un premier temps de dégager les principes architecturaux fondamentaux des traboules sans dresser un inventaire exhaustif des types de formes architecturales recensées dans ces espaces urbains.

#### ***1) Historique***

On ne sait pas exactement quand apparaissent les traboules du Vieux Lyon ou de la Croix Rousse. Selon André Dejean, les premières auraient été créées au I<sup>er</sup> siècle de notre ère. Jean-Gabriel Mortamet apporte des précisions : lors de l'effondrement de l'empire romain d'occident, les habitants de Lugdunum, manquant d'eau à cause du pillage du plomb des aqueducs romains, descendent se loger au bord de la Saône, au bas de l'actuelle colline de Fourvière, peut-être dans le quartier Saint-Georges. Leurs maisons, construites le long de deux rues parallèles, comportent alors des passages de l'une à l'autre et sans doute des traboules. Celles-ci auraient notamment permis de rejoindre directement la Saône où s'organisait le commerce fluvial des nautes sur cette voie d'eau et sur le Rhône. En effet, à cette époque, les fleuves n'étant pas canalisés, la hauteur d'eau de la berge était fluctuante. Les maisons se seraient alors construites sur d'immenses caves qui communiquaient entre elles. La Saône n'ayant pas de quais, commerçants et navigateurs auraient entreposé directement dans ces caves les marchandises qu'ils déchargeaient. De l'autre côté, les caves ouvraient sur une rue. "Résultat d'une économie de moyen, le principe de la traboule était acquis<sup>2</sup>". Ce principe sera ensuite réemployé dans tout le centre de Lyon : Vieux Lyon, Presqu'île et enfin Pentes de la Croix Rousse.

---

<sup>2</sup> Gérald GAMBIE, *Cours et traboules de Lyon*, p. 19.

Par la suite, au Moyen-âge, le nouveau quartier s'agrandit en accord avec la topographie des lieux, c'est à dire vers le long de la Saône. Le tracé de la voirie s'étire lui aussi parallèlement au fleuve (rue des Trois-Maries, rue Saint-Jean, rue du Boeuf) et délimite des îlots allongés. En se densifiant au fur et à mesure des années, le parcellaire, lui, se dessine en lanières perpendiculaires à la voirie. Les parcelles, très étroites et allongées, s'articulent les unes contre les autres, parfois les unes imbriquées dans les autres. Par souci de gain de place, peu d'axes transversaux sont prévus pour relier les grandes rues parallèles à la Saône. En revanche, elles sont reliées entre elles par des placettes à l'italienne (place Neuve Saint-Jean, place de la Baleine), par de courtes ruelles (petite rue du Tramassac) ou par des traboules<sup>3</sup>.

## 2) *Caractéristiques architecturales*

Les premiers immeubles Renaissance à Lyon conserveront le parcellaire et la structure architecturale de l'habitat médiéval : construit sur une parcelle longue et étroite, le bâtiment développe sa façade la plus étroite sur la rue. En arrière du bâtiment, un jardin ou une cour, auxquels on accède depuis la rue par une allée, le plus souvent voûtée, occupe le reste de la parcelle. Un escalier à vis, pris dans une tour ronde ou polygonale, permet de desservir les étages.

Avec l'augmentation de la population, les habitants sont obligés de construire un nouveau corps de logis au fond de la parcelle, relié au premier bâtiment par des galeries superposées et voûtées, permettant ainsi de conserver l'unique escalier. Celui-ci se prolonge par un belvédère surplombant le reste de l'immeuble. L'étroitesse des terrains nécessite de gagner de l'espace en hauteur. Ainsi, les immeubles lyonnais passaient pour être les plus hauts de leur temps.

A partir du XVI<sup>e</sup> siècle, la réunion des parcelles adjacentes entraîne une modification des structures architecturales : la façade se développe en largeur sur la rue ; la cour est réduite pour ne devenir plus qu'un simple puits de lumière et l'escalier prend place au centre du corps du logis principal<sup>4</sup>.

Le Vieux Lyon comporte trente cinq hectares d'habitat ancien dont vingt quatre en secteur sauvegardé. Il représente le plus important ensemble Renaissance de France et le plus vaste d'Europe après Venise<sup>5</sup>. Ainsi, la partie du cinquième arrondissement qui borde la Saône se caractérise par une architecture gothique et surtout renaissance.

### **Les traboules**

Les traboules peuvent traverser une ou plusieurs cours. Ses allées (c'est à dire les couloirs constitutifs de la traboule) peuvent être constituées de simples couloirs étroits, en ligne droite (19 rue des Trois-Maries / 21

---

<sup>3</sup> Jean-Gabriel MORTAMET, *Plan de sauvegarde et de mise en valeur du Vieux Lyon*, p. 7.

<sup>4</sup> Gérald GAMBIER, *op. cit.*, p. 19.

<sup>5</sup> Jean-Gabriel MORTAMET, *op. cit.*, p. 7.

quai Romain Rolland) ou effectuer quelques détours avant de rejoindre une autre rue (27 rue Saint Jean / 6 rue des Trois-Maries). Dans ce dernier cas, le plus fréquent, la traboule peut traverser jusqu'à quatre cours et quatre immeubles (27 rue du Boeuf / 54 rue Saint-Jean).

Les allées peuvent ne présenter aucune décoration particulière (30 rue Saint-Jean / place Neuve Saint-Jean). Mais de faux plafonds peuvent cacher de simples voûtes en berceau ou des plafonds voûtés d'ogives. Ces voûtes d'ogives sont fréquentes dans les allées du Vieux Lyon et en particulier dans les quartiers Saint-Jean et Saint-Paul où s'étaient installées la noblesse et la bourgeoisie aisée. Certaines allées voûtées sont particulièrement remarquables : les 5, 7, 9 et 11 rue Saint-Jean présentent par exemple des allées voûtées de très belle facture et bien conservées quoique parfois mal entretenues.

Le Vieux Lyon recèle également des traboules à niveaux différents, notamment dans le passage entre la rue des Trois-Maries et le quai Romain Rolland. Les traboules figurent alors une succession d'allées et de cours de tailles différentes, reliées entre elles par des escaliers, comme le 9 rue des Trois Maries / 17 quai Romain Rolland.

Les traboules à niveaux sont également très présentes dans le quartier Saint-Georges, entre la montée du Gourguillon, la montée des Épies, la rue Saint-Georges et les quais successifs qui bordent la Saône. Gérald Gambier cite notamment la traboule du 2 montée du Gourguillon / 35 bis montée du Chemin Neuf qui "traverse quatre bâtiments, trois cours intermédiaires et escalade trois escaliers totalisant 172 marches, l'équivalent de neuf étages, pour se terminer par un chemin de 40 mètres"<sup>6</sup>.

### Les cours

Dans le quartier Saint-Jean en particulier, beaucoup d'allées mènent simplement à des cours. En 1961, Félix Benoît a donné le nom de "miraboule" (formé sur le latin *mirar*) à ces traboules à une seule entrée qui donnent à voir des cours<sup>7</sup>.

Traversées ou non par une traboule, nombre de ces cours sont sombres et humides du fait de la hauteur des immeubles. Une pléthore d'autres courettes, souvent insalubres, sont utilisées comme arrière-cour par les restaurants du Vieux Lyon.

D'autres cours possèdent des dimensions plus vastes qui s'expliquent de deux manières. La construction même des corps de bâtiment laisse un espace vide intérieur important (immeuble Gadagne). Dans d'autres cas, c'est un curetage qui réunit deux cours (34 rue Saint-Jean / 7 rue du Boeuf).

La plupart des cours présentent des façades ajourées de baies à traverses et de meneaux ainsi que des galeries en arcade, elles-mêmes parfois voûtées d'ogives reposant pour certaines sur des culs de lampes sculptées (18 rue Saint Jean).

---

<sup>6</sup> Gérald GAMBIE, *op. cit.*, p. 23.

<sup>7</sup> *Ibid.*, *op. cit.*, p.15.

La majorité des cours offrent à voir des tours rondes ou polygonales de style renaissance ou gothique qui abritent des escaliers à vis. Comme les allées, certains escaliers à vis sont de facture très simple, tandis que d'autres présentent une ornementation ou une architecture remarquable. C'est par exemple le cas du 18 rue Lainerie dont les écoinçons sont sculptés.

## ***B. Les Pentes de la Croix Rousse : une nouvelle application du principe de la traboule***

### ***1) Historique***

A la Croix Rousse, le principe des traboules du Vieux Lyon est non seulement repris mais également décliné de façon virtuose à la fois selon les caractéristiques particulières de la colline et les besoins d'un artisanat particulier : le tissage de la soierie.

En effet, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les Pentes de la Croix Rousse sont relativement peu urbanisées. Elles abritent pour l'essentiel des clos religieux des siècles précédents. Les pentes sont en outre structurées par seulement trois grands axes nord-sud : la montée Saint-Sébastien, la montée de la Grande Côte et la voie du Rhin qui deviendra la montée des Carmélites.

L'invention par Jacquard de nouveaux métiers à tisser pousse alors les artisans soyeux à quitter le quartier Saint-Georges pour les Pentes de la Croix Rousse. Ils s'installent dans de nouveaux bâtiments spécialement conçus pour pouvoir abriter à la fois des métiers de grande hauteur (jusqu'à quatre mètres vingt) et des logements d'ouvriers. La déclivité de la colline, orientée nord-sud, se révèle un avantage.

*La lumière et l'air que favorise l'exposition au sud, la forme convexe de la colline et l'étagement des édifices dû à la pente, s'avèrent adaptés aux ateliers des ouvriers en soie (...) L'implantation sur les Pentes représente un autre avantage : la proximité avec les quartiers des Terreaux et de Saint-Clair, déjà investis par les marchands-fabriquants ainsi que le commerce et la banque<sup>8</sup>.*

Entre 1815 et 1850, les Pentes se construisent du sud vers le nord et se strient d'axes est-ouest perpendiculaires. Comme dans le Vieux-Lyon, les axes transversaux nord-sud parallèles manquent. Ces faiblesses sont compensées par des traboules aménagées dans les immeubles : " Grâce aux escaliers et à la souplesse des tracés, les traboules sont plus adaptées à la pente qu'une voie carrossable qui ne peut être ouverte perpendiculairement à celle-ci. Enfin, elles permettent de desservir les coeurs d'îlots particulièrement grands dans cette zone<sup>9</sup>."

Ces axes permettent ainsi de relier la "colline qui travaille" à la Presqu'île où se trouvent les négociants, en ligne droite et sans risquer les dégâts de la pluie.

---

<sup>8</sup> Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - Ville de Lyon, *ZPPAU des Pentes de la Croix Rousse*, p. 23.

<sup>9</sup> Agence Urbaine de la Communauté Urbaine de Lyon - Ville de Lyon, *ZPPAU des pentes de la Croix Rousse*, "Cahier des Recommandations", immeubles à réhabiliter, p. 51.

## 2) *Caractéristiques architecturales*

L'architecture du 1er arrondissement (Pentes de la Croix Rousse) se révèle dans la grande majorité plus sobre que celle des traboules du cinquième arrondissement (Vieux Lyon). L'époque n'est plus la même, les styles de construction ont changé, la préoccupation n'est plus à la démonstration artistique et ornementale mais bien à une facilitation d'usage qui n'est pas sans évoquer les couloirs d'une grande fabrique qui aurait investi les pentes.

### **Les traboules**

Comme dans le Vieux Lyon, les traboules se constituent d'allées. De facture simple, voire banale, elles relient entre elles deux rues en passant fréquemment par des cours. Cependant, on remarque qu'elles offrent des compositions plus complexes que celles du Vieux Lyon. En effet, certaines traboules possèdent plus de deux entrées comme en témoigne la traboule des Voraces (trois entrées), alors que celles du Vieux Lyon ne présentent jamais qu'une double entrée.

D'autre part, on constate que les traboules à angle droit (c'est-à-dire dont le cheminement n'est pas droit et dont le tracé est constitué de virage à angle droit) sont nettement plus nombreuses que dans le Vieux Lyon, équipant à elles seules, un îlot complet. On peut supposer que cette différence provient de l'urbanisation plus récente des Pentes de la Croix Rousse. Bénéficiant des expériences précédentes dans le Vieux Lyon, les traboules ont été pensées et aménagées en fonction de la taille et de la configuration des îlots dans un laps de temps réduit. Au contraire, dans le cinquième arrondissement, le principe de circulation s'est mis en place et a été modifié au fur et à mesure des siècles et de la densification des parcelles. En cela, les traboules du Vieux Lyon se différencieraient des traboules des Pentes de la Croix Rousse par des préoccupations architecturales plus sobres mais qui auraient bénéficié d'une réflexion plus globale, à l'échelle de l'immeuble, voire de l'îlot.

Le cas particulier du quartier Soufflot pourrait être également expliqué de la sorte : ancienne île rattachée à la terre dont le parcellaire régulier découpe une série de lanières parallèles, ce quartier possède des parcelles équipées de traboules conduisant de la rue d'Alsace-Lorraine à la rue Royale. On peut supposer que, au-delà de l'aspect utilitaire, il s'agit d'un véritable parti pris architectural. Mais ce qui distingue plus encore les traboules des Pentes de la Croix Rousse de celles du Vieux Lyon sont les escaliers.

### **Les escaliers**

Plus que dans le Vieux Lyon, les escaliers, souvent monumentaux, jouent un rôle prépondérant dans la composition des traboules du 1er arrondissement :

*Peut-être se crée-t-il une dynamique autour de ce thème [les escaliers], puisque la forte pente les rend nécessaires et impressionnants, non seulement pour desservir les immeubles particulièrement hauts, mais*

*aussi dans le réseau des traboules*<sup>10</sup>.

Les escaliers à vis ont presque entièrement disparu au XVIII<sup>e</sup> siècle et sont remplacés par des escaliers à rampe droite et à mur noyau courant sur les Pentes de la Croix Rousse : le plus souvent à double volée droite, dans une cage rectangulaire, placés perpendiculairement à la cour. Peu à peu, les voûtes d'arête, courantes au XVIII<sup>e</sup> siècle sont remplacées par de grandes dalles de pierres plates<sup>11</sup>. On trouve fréquemment sur les Pentes de la Croix Rousse deux escaliers de la même facture qui, toujours placés perpendiculairement à la cour, se font face et desservent ainsi deux corps de bâtiment.

On remarquera que le principe consiste finalement en une démarche similaire aux techniques de construction des cathédrales gothiques où les contreforts, en déviant les forces de poussée de la voûte, permettent d'assurer la stabilité de l'édifice et, dans le même temps, d'ajourer les murs de grandes baies pour faire pénétrer la lumière. L'escalier de la traboule des Voraces (9 place Colbert /29 rue Imbert-Colomès / 14 montée Saint-Sébastien) qui date du XIX<sup>e</sup> siècle présente un exemple particulièrement représentatif et monumental de ce principe. Le visiteur qui pénètre par une simple porte et suit une allée banale, émerge dans la cour sur une terrasse située à mi-hauteur, reste saisi par la vue globale de l'imposant escalier de sept niveaux implanté contre une façade de douze mètres de largeur.

Sans être exhaustif dans l'exposé des différents types d'escalier rencontrés dans les Pentes de la Croix Rousse, relevons par ailleurs les escaliers à murs limon perpendiculaires à la cour et barrés de galerie à barreaudages en fer forgé.

Certes, les escaliers ici évoqués ne font que partiellement partie des traboules puisqu'ils ont précisément pour objectif de desservir les immeubles et les habitations et non pas d'aider à la circulation dans la traboule. Pour autant, outre le fait que la traboule des Voraces emprunte effectivement son grand escalier pour permettre de trabouler jusqu'à la place Colbert, les escaliers participent à proprement parler à la composition de l'ensemble de la traboule. De plus, d'autres escaliers beaucoup plus modestes, sont très fréquemment utilisés pour trabouler sur les Pentes de la Croix Rousse.

L'escalier, monumental ou beaucoup plus discret, dans une tour ou parallèle à la façade, apparaît ainsi comme une constante architecturale sur les pentes de la Croix Rousse comme dans le Vieux Lyon. Dès lors, on ne peut plus considérer qu'aucun principe architectural n'est au fondement et à la création d'une traboule. Que celle-ci ait été construite et modifiée au fur et à mesure des évolutions des siècles ou, au contraire, pensée comme un objet en soi constitutif de la forme architectural d'un édifice, la traboule doit également être prise en compte pour sa valeur architecturale en tant que telle et non plus simplement pour sa fonction circulaire bien que celle-ci soit déterminante.

---

<sup>10</sup> Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - Ville de Lyon, *ZPPAU des Pentes de la Croix Rousse*, Révision n 1, janvier 2000, p. 49.

<sup>11</sup> *Ibid.*

### ***C. La Presqu'île : une juxtaposition de styles éclectiques***

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, la croissance économique de Lyon amène une accélération des échanges entre la rive droite de la Saône et la Presqu'île. La noblesse émigre alors vers la rive gauche, tandis que la bourgeoisie aisée s'installe dans le quartier Saint-Jean<sup>12</sup>.

La Presqu'île compte alors un certain nombre d'édifices de style médiéval et renaissance. Les constructions d'hôtels particuliers créent une juxtaposition de styles. Outre les hôtels des XVII<sup>e</sup>, XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, l'ancien Hôtel de Ville conserve par exemple les vestiges de son architecture gothique. De la même manière, le quartier de la rue Mercière, mis à mal par la municipalité dans les années 1960, conserve quelques traboules et cours renaissance remarquables.

Il est intéressant de remarquer également que les traboules à trois, quatre, cinq ou six entrées existent dans le deuxième arrondissement, de même que les cheminements à angles droits associés à ces entrées. Ces traboules se trouvent fréquemment dans des immeubles de maître du XVIII<sup>e</sup> ou XIX<sup>e</sup> siècles.

Néanmoins, le deuxième arrondissement ne présente pas de traboules aux caractéristiques architecturales spécifiques. On peut même se demander si ce quartier comporte des traboules à proprement parler. De multiples exemples de traboules nous interrogent sur la définition de ce terme. Ainsi, que dire de cette allée au 4-6-8-10 rue de la Charité qui propose quatre entrées et donc quatre sorties sur une seule et même rue? Que dire de la cour des Trois Passages qui autorise l'accès aux automobiles?

Au-delà des définitions généralement admises de la traboule, il faut ici revenir succinctement sur les définitions de certains termes proches afin de pouvoir par la suite délimiter le champ des traboules dans chacun des arrondissements puis, in fine, de s'interroger sur la notion de traboule considérée à l'aune des différentes catégories du système viaire communal.

## **2. Quelle place de la traboule dans le système hiérarchique viaire?**

Si la traboule est bien une voie puisqu'elle permet une circulation, on peut se demander quelle est la place de la traboule dans le système hiérarchique viaire.

### ***A. Un espace intermédiaire de circulation***

Le dictionnaire *Espace Urbain : Vocabulaire et morphologie*, publié aux éditions du Patrimoine, définit la voirie comme suit :

*Ensemble des voies et des espaces vides permettant la circulation des véhicules et des piétons, incluant les aires de stationnement des véhicules. (...) La voirie constitue un réseau prenant en charge les flux de*

<sup>12</sup> Jean-Gabriel MORTAMET, *Plan de sauvegarde et de mise en valeur du Vieux Lyon*, p. 8.

*circulation des personnes, des véhicules et des biens. C'est aussi un espace où les activités sont multiples et changeantes suivant les heures du jour et de la nuit.*

Plus prosaïquement, la voirie se définit comme l'ensemble du domaine public routier (art. L. 111-1 du code de la voirie routière), réseau aménagé de "voies communales" entretenues par l'administration locale (art. L. 141-1 du code de la voirie routière). La voirie, par l'intermédiaire de ses composantes, est destinée à écouler les flux, piétons ou automobiles, et donc à permettre la circulation des personnes et des biens. Elle peut en outre héberger un certain nombre de réseaux techniques. Enfin la voirie peut se décomposer en trois types de voies :

- les voies primaires : voies principales entre agglomérations et entre quartiers
- les voies secondaires: voies à l'intérieur d'un quartier
- les voies tertiaires : voies de desserte des bâtiments ou de groupes de bâtiment.

S'il paraît évident que la traboule ne constitue pas une voie primaire, on peut la rapprocher des voies secondaires. En effet, le principe de la traboule se fonde sur une première fonction de jonction de deux rues (la traboule n'est donc pas une impasse) et une deuxième fonction qui consiste à palier le manque d'axes transversaux. On peut donc considérer qu'elle s'apparente à une voie secondaire, un axe secondaire par rapport à la trame existante des rues. La traboule serait donc bien une partie constituante du système hiérarchique de la voirie.

Dès lors, peut-on envisager la traboule comme une rue? Ségolène Cognat répond par la négative, arguant leur étroitesse<sup>13</sup>. La plupart des traboules mesurent en effet moins de deux mètres de large. La traboule se confond-elle avec une simple ruelle?

Sa taille permet de répondre affirmativement à la question. Considérée comme une partie constituante de la voirie, la ruelle se définit comme une

*voie secondaire étroite et généralement de peu de longueur. Elle est parfois accessible par un passage et privée. Elle peut avoir pour origine un vide séparatif et est principalement à l'usage des piétons, sa largeur étant insuffisante pour le passage de deux véhicules de front, voire d'un seul<sup>14</sup>.*

Mais plus qu'une ruelle, la traboule tient essentiellement de la voirie de desserte locale au même titre que la "traverse" qui est définie comme

*un système d'intercommunication entre les espaces de distribution d'un ou plusieurs édifices, composés d'allées d'immeuble ou de passages, destinés aux piétons et permettant de traverser l'îlot de part en part<sup>15</sup>.*

Le dictionnaire cite d'ailleurs les traboules de Lyon et les trages ou treijs à Besançon. Contrairement à la

<sup>13</sup> Ségolène Cognat, *La protection juridique du passage dans les cours et les traboules à Lyon*, p. 7.

<sup>14</sup> *Espace urbain, vocabulaire et morphologie*, inventaire général des Monuments Historiques de France, Monum, éditions du Patrimoine, 2003.

<sup>15</sup> *Ibid.*

ruelle, la traboule, et plus généralement la traverse, constituent donc ce que l'on appelle un espace intermédiaire de circulation. C'est à ce titre que le dictionnaire répertorie les traboules de Lyon dans le cadre des parties constituantes de la voirie urbaine.

Pourtant, cette notion d'espace intermédiaire de circulation appliquée à la traboule lyonnaise doit être confrontée à d'autres définitions. En effet, la traverse comme la traboule ne sont ni des passages ni des allées d'immeubles. Or, à Lyon, la confusion est fréquente, en particulier dans la Presqu'île.

## ***B. La traboule, le passage et l'allée d'immeuble***

### **1. Une traboule n'est pas un passage**

Il faut distinguer la notion de passage en tant que terme général et la notion de passage en tant que terme précis d'aménagement architectural. Dans une conception assez général du mot, David Mangin et Philippe Panerai définissent le passage comme "une rue non classée par l'administration publique et dont l'entretien est à la charge du propriétaire. Ces dispositions sont particulières aux grands îlots d'habitation et peuvent recouvrir des particularismes locaux<sup>16</sup>". Cette définition laisse à penser que les traboules, en tant que particularisme local, appartiennent bien à la catégorie des passages.

De la même manière, le dictionnaire *Espace urbain : Vocabulaire et morphologie* le définit comme une "voie publique ou privée, établie à partir d'une porte cochère au travers d'un ou plusieurs terrains, sous un ou plusieurs bâtiments privés, et traversant un îlot complètement ou en partie. Il peut desservir une parcelle enclavée."

Cependant, la notion que nous cherchons à définir ici par opposition-comparaison aux traboules doit être précisée d'un point de vue architectural. Ainsi, si le passage constitue un raccourci qui s'ouvre par des portes cochères, nous adopterons comme Ségolène Cognat une précision fondamentale : le passage ne traverse pas des immeubles mais se situe entre les bâtiments<sup>17</sup>. Ils dégagent alors une ouverture assez vaste qui peut former une cour et être ainsi appelé cour-passage, c'est-à-dire une cour formant un passage, bordée de bâtiments, accessible de la voie publique par une porte cochère.

Pour ces raisons, le passage chemine de façon beaucoup plus ouverte que la traboule qui, elle, a une "dimension plus subjective". En effet, elle s'ouvre par une porte discrète et propose un cheminement en majeur partie sous les immeubles. Le passage, quant à lui, autorise un déplacement essentiellement à ciel ouvert. Contrairement à la traboule, il ne se dissimule pas. On touche un élément plus subjectif de la définition de la traboule, lié à un état d'esprit lyonnais, que Gérard Gambier qualifie de "mentalité traboule<sup>18</sup>" :

---

<sup>16</sup> David Mangin et Philippe Panerai, *Le temps de la ville, l'économie raisonnée des tracés urbains*, Laboratoire de recherche "Histoire architecturale et urbaine - Société", p. 188.

<sup>17</sup> Ségolène Cognat, *op. cit.*, p. 7.

<sup>18</sup> Gérard Gambier, *op. cit.*, p. 21.

contrairement au passage, la traboule “favorise une indiscrete discrétion”.

Si les traboules apparaissent comme un système adapté à la pente, à la rationalisation et à l'exploitation maximale des terrains dans les quartiers de forte déclivité (premier et cinquième arrondissements), elles n'ont pas lieu d'être dans le deuxième arrondissement qui n'est façonné d'aucune caractéristique topographique marquée. En revanche, l'aristocratie qui, au XVe siècle abandonne le Vieux Lyon aux bourgeois aisés pour s'installer sur la rive gauche de la Saône, a acquis le principe de la traboule. Celui-ci s'exprime alors sous d'autres formes, lesquelles adoptent un principe circulatoire semblable à la traboule, fondé sur la facilitation des passages piétons et véhiculés.

La traboule fait donc partie de la catégorie des passages au sens de “voie permettant un passage d'un endroit à un autre”, mais se différencie clairement des passages au sens architectural du terme.

## **2. Une traboule n'est pas une allée ni une entrée d'immeuble**

Précisons d'emblée que certaines traboules possèdent des caractéristiques proches de la voie de desserte locale dans la mesure où elles seules permettent l'accès à certains paliers de portes. C'est le cas de la traboule à triple entrée du 3 bis rue des Marronniers / 6 quai Gailleton / 9 place Antonin Poncet. C'est également le cas de traboules que de nombreuses personnes doivent emprunter les couloirs des traboules pour rejoindre les escaliers puis la porte de leur appartement. Dans ce dernier cas, les traboules s'apparentent également aux allées d'immeubles, c'est-à-dire aux couloirs faisant communiquer la porte d'entrée d'un immeuble et la distribution intérieure. De là peuvent alors naître des confusions puisqu'un certain nombre de traboules dans la Presqu'île sont de simples allées ou entrées d'immeubles. Elles ouvrent également par une simple porte sur la rue située derrière au lieu d'ouvrir par exemple sur une cour privative.

Il nous semble important de bien distinguer ici la traboule telle que nous l'avons décrite plus haut de ces entrées d'immeubles, qui même anciennes, ne constituent pas des traboules à nos yeux mais relèvent de l'organisation et de la composition architecturale d'un immeuble sur un territoire spécifique.

La traboule n'est ni un passage - au sens architectural du terme -, ni une allée. Elle constitue par sa taille et sa fonction un espace intermédiaire de circulation. La traboule, malgré sa taille, constitue effectivement un élément de voirie puisqu'elle permet de desservir des espaces privés mais aussi publics. Pourtant une caractéristique fondamentale la distingue de la voirie communale : elle est un espace privé et à ce titre les services d'entretien, d'hygiène, de police par exemple n'y exercent pas leur fonction. Pourtant, la traboule s'ouvre en théorie au public. Il s'agit donc de s'interroger sur le statut exact de la traboule, en examinant la définition de l'espace public qui repose à la fois sur la notion de propriété et sur celle de l'affectation de l'usage.

### ***C. La question de l'usage : espace public ou privé?***

#### **1. Une propriété strictement privée?**

L'espace public fait partie du domaine public, c'est-à-dire des "biens des collectivités et des établissements publics qui sont mis à disposition du public-usager ou qui sont affectés à un service public". L'espace public se compose d'espaces ouverts qui peuvent être des espaces minéraux comme une rue, une place, des espaces verts ou des espaces plantés. L'espace public s'oppose ainsi aux édifices bâtis publics.

En terme de propriété, les traboules appartiennent aux propriétaires ou aux copropriétaires des immeubles qu'elles traversent. Ce sont des propriétés privées dont l'entretien est assuré par le propriétaire ou la régie. Du point de vue stricte de la propriété, la traboule est donc un espace privé. Pourtant, les traboules autorisent non seulement le passage public depuis deux millénaires mais elles ont été conçues et pensées délibérément pour cet usage. La traboule et son principe circulatoire ne sont pas le fait d'un hasard qui aurait abandonné des passages à une circulation aléatoire. Il faut toutefois souligner que la notion de sphère privée par opposition à sphère publique se développe bien après la naissance des traboules puisque cette opposition commence à se cristalliser seulement au début du XVII<sup>e</sup> siècle. Avant cette époque et notamment tout au long du Moyen-âge, la vie se déroule dans la rue qui est l'espace commun à tous les habitants. Avec les siècles, le principe d'espace privé s'affirme par opposition à l'espace public. "Au XIX<sup>e</sup> siècle, cet espace public devient l'espace de la circulation et des promenades marchandes ou hygiéniques que nous connaissons encore aujourd'hui<sup>19</sup>".

Dès lors, on peut supposer que les traboules, créées pour pallier des difficultés d'ordre technique, ont été imaginées dans un état d'esprit qui n'accordait pas une importance fondamentale à l'intégrité de la propriété des immeubles traversés. Au contraire notre époque privilégie l'espace de l'intime qui ne relève plus simplement de la famille restreinte mais d'une forme d'individualisme. Or, cette transformation a des conséquences sur les traboules et leur usage dans la mesure où c'est la tolérance des propriétaires qui conditionne leur ouverture, leur accessibilité et finalement leur raison d'être puisque la réelle valeur de la traboule consiste à permettre la circulation. L'évolution de la société implique donc que nous essayions de déterminer s'il existe bien un usage public de la traboule et si oui quelle serait son importance aujourd'hui.

#### **2. La question de l'usage**

L'usage consiste tout d'abord dans le fait d'"utiliser". L'usage des traboules consisterait ainsi à les emprunter. En dehors de la pratique de la traboule par les résidents des immeubles, deux types d'usage peuvent se distinguer : l'usage que l'on pourrait qualifier d'historique - celui d'emprunter la traboule pour relier deux rues plus rapidement - et l'usage touristique et patrimonial qui consiste à proposer de découvrir les traboules dans une promenade dont le sujet sera la traboule elle-même. Si l'usage touristique et patrimonial

---

<sup>19</sup> Pierre Merlin, Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, article "domaine public".

existe bel et bien à Lyon depuis quelques décennies et vit au travers des modalités liées aux visites guidées, à la signalétique et à la communication, l'usage historique est plus difficilement quantifiable.

Certes, l'existence des traboules est attestée au Moyen-âge et l'on suppose qu'elles existent depuis le IV<sup>e</sup> siècle. Selon René Dejean, l'habitude de trabouler est même devenue une seconde nature chez les Lyonnais. Cependant aucune enquête d'usage ne semble avoir été menée sur les traboules et nous n'avons pas les moyens de quantifier clairement l'usage des traboules. En revanche, on peut souligner que, pour autant qu'elle se laisse parcourir par ses usagers - qu'ils soient occasionnels ou habituels - , la traboule n'est pas une voie privée ouverte à la circulation publique comme celles que l'on pourrait trouver dans des lotissements. L'usage de la traboule tient plus de la tradition et de la tolérance des propriétaires que de l'autorisation légale clairement établie.

Si l'on considère qu'une tradition consiste en une manière de faire, de penser ou d'agir qui est un héritage du passé, lequel serait en outre l'héritage d'un patrimoine culturel, alors nous pouvons considérer que trabouler est bien une tradition lyonnaise. Pour autant, cette tradition qui n'a aucune valeur juridique constitue-t-elle un usage? L'"usage, souligne René Chapus, n'est pas un fait comme les autres. Il porte en lui une vocation à être recueilli et érigé en règle". Ainsi, "l'usage est susceptible de se transformer en coutume suivant un mécanisme de reconnaissance sociale. C'est en cela qu'il diffère de la tradition, qui est la transmission d'un patrimoine culturel et dont la seule obligation reste une obligation morale." Cette obligation n'étant qu'une obligation morale, le non respect de l'usage ne sera pas sanctionné par le droit mais simplement par la société et la conscience qu'elle a de cette pratique.

En somme, l'usage n'est pas une coutume au sens juridique du terme, c'est-à-dire qu'il ne peut acquérir de valeur juridique. Il n'a pas force d'obligation et ne peut donc pas s'imposer à la liberté de propriété de manière péremptoire. Pour être une coutume et, par conséquent, être susceptible d'acquérir une force d'obligation ou une valeur juridique, il est nécessaire que l'usage de la traboule réponde à deux critères : l'usage doit être long et constant, d'une part, et obligatoire d'autre part.

Or c'est bien là que le bas blesse : aujourd'hui les habitants des immeubles ne reconnaissent plus véritablement ce droit de passage. Bien au contraire, nombreux sont ceux qui n'hésitent pas à le remettre en cause. En outre, si l'usage est effectivement long dans le temps, il n'est pas constant puisque les traboules du premier arrondissement ne sont plus utilisées par les canuts, et les traboules du cinquième arrondissement ne sont plus utilisées par les habitants pour aller chercher de l'eau ou des marchandises le long de la Saône. Trabouler est certes une tradition, un usage reconnu par la tradition mais ce n'est pas (plus) une coutume, au sens juridique du terme, et trabouler ne s'impose pas comme une obligation péremptoire aux habitants d'aujourd'hui.

La traboule se définit donc comme un espace intermédiaire de circulation permettant exclusivement aux piétons de passer d'une rue à une autre en traversant un ou plusieurs immeubles. Elle représente un espace

privé qui supporte un usage traditionnel de passage sans valeur juridique d'obligation. Elle est donc un élément de l'espace public entendu comme espace de circulation dans la mesure où le passage est toléré par les propriétaires. En somme, la traboule constitue-t-elle une forme urbaine spécifique?

### 3. Les traboules : une forme urbaine assimilable à la forme urbaine de la rue?

#### a) *La rue : une forme urbaine?*

Philippe Panerai et David Mangin définissent la rue de la manière suivante : “C’est à partir du moment où une voie dessert directement, de part et d’autre des parcelles bâties, en même temps qu’elle permet de se déplacer dans le quartier, qu’elle mérite le nom de rue<sup>20</sup>”. La rue se caractérise ainsi par une voie circulée bordée de bâtiments ou de clôtures. Elle a pour but de permettre la distribution des édifices riverains ou le transit entre quartiers. La rue est habituellement publique : elle appartient au domaine public, c’est-à-dire à la collectivité, bien que dans certains cas particuliers une voie privée puisse être considérée comme une rue.

Mais les fonctions de la rue peuvent être diversifiées, multiples et variables selon la place de la rue dans le système viaire. Ainsi, au-delà d’un simple espace de circulation dévolu aux piétons ou aux automobilistes, la rue en tant que voie abrite par exemple l’ensemble des réseaux techniques. Elle est également le lieu de la résidence puisque les maisons s’ouvrent sur la rue. Par extension, la rue est un espace public au sens où l’entend Jürgen Habermas, c’est-à-dire qu’elle est le lieu de l’expression et de l’affirmation de l’opinion publique conçue de façon distincte de la sphère privée. Elle est ainsi le cadre d’activités commerciales, artisanales ou industrielles. La rue est également un cadre pour la vie sociale quotidienne : déplacements, rencontres, conversations, échanges. Elle peut être encore le théâtre d’événements propres à une communauté. La rue, enfin, endosse une fonction de démonstration liée à son aspect architectural. Elle devient un réceptacle du patrimoine culturel et historique.

C’est à travers l’interaction entre les fonctions et les usages de la voie et du bâti - fonctions et usages constitués dans l’espace mais aussi dans le temps - que la rue devient un tout, une structure globale et autonome. Jean-Loup Gourdon apporte des éléments de définition qu’il convient de souligner<sup>21</sup> :

- Le mouvement s’inscrit dans l’établissement et inversement : le construit est circulé et le circulé est construit.

- La permanence se mêle aux changements : les tracés, les réseaux techniques, le patrimoine n’évoluent pas intrinsèquement mais les parcelles, les bâtiments se cèdent, se vendent.

- L’espace public et l’espace privé définissent un “dehors” (l’espace public et son anonymat) et un “dedans”.

<sup>20</sup> David Mangin, Philippe Panerai, “Projet urbain”, *Parenthèses*, cité in *La rue, essai sur l’économie de la forme urbaine*, Jean-Loup Gourdon, p. 267.

<sup>21</sup> Jean-Loup Gourdon, *La rue, essai sur l’économie de la forme urbaine*, p. 17.

- Le temps long du patrimoine au sens large qui rejoint la permanence répond au temps immédiat qui rejoint à la fois le mouvement et le changement.

Aborder la rue dans sa forme et sa signification, c'est donc l'envisager comme un tout, comme un espace où se jouent sans cesse de multiples dialogues d'où naissent des conflits d'usage, des antagonismes, mais aussi des complémentarités et des valorisations réciproques.

Au vu de cette définition, ne peut-on pas considérer que la traboule constitue finalement une rue comme une autre? Dans ce cas elle ne présenterait pas une forme urbaine spécifique.

## ***b) Les traboules : un réseau complémentaire à la voirie urbaine?***

### **1) De grandes similitudes avec la forme urbaine de la rue**

Il semble que la traboule présente en effet un grand nombre de similitudes avec la rue, à commencer par ses origines mêmes. La traboule, comme la rue, s'est développée autour de nécessités : "Economie de place, de matériaux, d'énergie, économie de déplacement, attractivité commerciale, sécurité de voisinage : il y a dès l'origine une sorte d'évidence dans l'association entre passage, commerce, activité et résidence<sup>22</sup>". Sa fonction principale - desservir un lieu donné en permettant le passage de part et d'autre d'un îlot - est également partagée par la rue bien que leurs tailles diffèrent.

La différence réside dans le fait que les traboules ne se situent pas entre les îlots ou entre les immeubles mais sous ces derniers, c'est-à-dire dans des propriétés privées. Nous avons déjà eu l'occasion de souligner cependant que l'usage de la traboule, bien que non reconnu juridiquement, faisait de cet espace privé un espace rendu accessible au public sous réserve que les propriétaires tolèrent l'accès. Ce détail met en évidence une différence fondamentale : la traboule se faufile là où la rue ne le peut pas, en tous cas dans sa version originale. A fonction originelle égale - permettre le passage-, la traboule développe un mode opératoire qui lui est propre parce que la rue ne pouvait pas développer le sien. On peut ainsi dire que la forme de la traboule est une forme urbaine qui a permis l'adaptation de la rue à un territoire bien particulier constitué de limites naturelles telles que les fleuves et les balmes des collines.

Cette démonstration aboutit à la conclusion qui consiste à dire que la traboule n'est pas une forme urbaine spécifique. En effet, si le système est original au point d'être unique en Europe à cette échelle, il ne constitue jamais qu'une adaptation de la rue considérée comme une forme urbaine plus générale mais qui conserve cette capacité à développer une "remarquable adaptivité" aux forces externes. En cela, la traboule rejoint bel et bien la catégorie des traverses définie plus haut, elles-mêmes espaces intermédiaires de circulation et partie intégrante du réseau de voirie urbaine. Plus qu'un envers de la voirie urbaine comme on se plaît à les qualifier, les traboules sont un élément de voirie comme un autre qui se caractérise simplement par une forme

---

<sup>22</sup> Jean-Loup Gourdon, *op. cit.*, p. 39.

architecturale et juridique différente.

Cette théorie semble d'ailleurs se confirmer si l'on considère les fonctions dialectiques de la rue telles que définies plus haut :

- La traboule est à la fois mouvement et établissement puisqu'elle est voie et bâti.
- Elle est permanence et changement à la fois puisque le tracé persiste dans le parcellaire et que les parcelles et bâtiments peuvent changer de mains.
- Elle conjugue également espace public et espace privé, d'une façon différente de la rue, mais qui autorise tout de même un passage.
- De la même manière elle est à la fois temps long du patrimoine et temps immédiat du capital.

On peut en outre souligner que, transversalement à ces quatre modes d'interaction propres à la rue, les traboules ont historiquement rempli les fonctions de la rue. Elles furent le lieux de rencontre des habitants, de jeux des enfants. Elles furent également le lieu d'activités artisanales comme en témoigne le travail des canuts. Comment ne pas évoquer les révoltes de ces mêmes canuts dans les traboules en 1831, 1834 et surtout en 1848 dans la cour des Voraces. Comment enfin ne pas évoquer les actes de résistance perpétrés grâce au dédale des traboules pendant la Seconde Guerre mondiale mais aussi pendant les guerres de religion, au cours desquelles des hommes purent prendre la fuite. La traboule ou plus exactement l'ensemble du réseau des traboules constitue ainsi historiquement et au même titre que la rue, un espace public où s'exprime une opinion publique.

Par ailleurs, si les forces d'un contexte et d'une histoire ont permis la création d'un mode circulaire similaire à celui des rues mais adapté aux contingences extérieures, elles ont permis, par extension, la naissance d'un véritable réseau, complémentaire au réseau de voirie.

## 2) Un réseau de traboules ou un réseau de passage?

Le rapport de présentation de la révision numéro 1 de la Z.P.P.A.U.P. du bas des Pentes de la Croix Rousse précise que les traboules de Lyon constituent "un réseau de cheminement adapté au site dont les caractéristiques sont très rares dans l'urbanisme occidental"<sup>23</sup>. Jean-Gabriel Mortamet arrive à la même conclusion dans son *Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Secteur Sauvegardé* qui insiste sur l'échelle humaine du réseau constitué<sup>24</sup>.

Le réseau peut se définir comme " un ensemble d'infrastructures linéaires permettant la circulation entre

---

<sup>23</sup> Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Ville de Lyon, *ZPPAUP des Pentes de la Croix Rousse*, Révision numéro 1, janvier 2000, p. 37.

<sup>24</sup> Jean-Gabriel Mortamet, *op. cit.*, p. 9.

les lieux<sup>25</sup>. Le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* stipule, quant à lui, que le réseau est pour l'unité urbaine une forme particulière de desserte ou d'accessibilité aux services.

Précisons ici que le réseau est un système, c'est-à-dire un ensemble organisé d'éléments unis par une loi, par des règles. En ce sens, on peut parler de système ou réseau de traboules dans le Vieux Lyon : il permet de passer des balmes de Fourvière aux quais de la Saône en ligne droite. De la même manière, le réseau des traboules sur les Pentès de la Croix Rousse permet de rejoindre les Terreaux en ligne droite. Le système est nettement moins dessiné dans la Presqu'île. Est-ce à dire que les unités géographiques précises desservies par le réseau des traboules seraient localisées strictement dans la limite géographique des arrondissements?

Si l'on fait abstraction de la passerelle Saint Vincent, c'est la Presqu'île qui fait le lien entre le Vieux Lyon et la Croix Rousse. Or, si la traboule est une adaptation de la forme de la rue dans un territoire oppressé, on peut se poser la question de la pertinence des passages de la Presqu'île qui est un espace sans difficultés physiques majeures. Pourtant, ne peut-on pas considérer que le passage tel que nous l'avons défini plus haut, en tant que forme architecturale propre au deuxième arrondissement constitue l'évolution logique de la traboule du Vieux Lyon? Si l'on considère que le principe du passage transversal dans un îlot est acquis très tôt par les habitants du Vieux Lyon, on peut supposer que la société aristocratique a intégré le principe du passage et le restitue dans les constructions de la Presqu'île. Ainsi, le passage architectural tel que nous l'avons défini précédemment, ne serait dès lors que l'évolution logique du principe circulatoire de passage transversal à une époque où les véhicules se multiplient et sur un territoire habité par les classes aisées disposant des moyens de doter leurs édifices de passages. Ce ne serait donc pas la forme architecturale qui lie ces trois réseaux entre eux mais plutôt l'histoire de leur principe circulatoire.

### ***c) L'évolution de la société et la mise en place des conventions cour-traboule : vers la création d'une réelle forme urbaine de la traboule?***

Le réseau des traboules connaît une crise réelle qui se traduit par la fermeture de plus en plus fréquente des passages par des propriétaires qui souhaitent se mettre à l'abri des gênes provoquées par les allées-venues. Ces fermetures modifient les interactions entre mouvement et établissement, entre permanence et changements, entre espace public et espace privé, entre temps court et temps long. La fermeture entérine d'une part la prédominance de l'espace privé sur l'espace public. D'autre part, elle réduit à néant la capacité de circulation en privilégiant l'établissement, a fortiori lorsque les cours sont utilisées à des fins personnelles. La fermeture des traboules est enfin susceptible de provoquer des dégradations aux immeubles et allées.

Par ailleurs, quel peut être le poids d'un réseau de passages à dimensions humaines face à l'hégémonie automobile et à l'extension des distances au quotidien?

---

<sup>25</sup> Denise Pumain, Thierry Paquot, Richard Kleinschmager, *Dictionnaire la ville et l'urbain*, article "Réseaux".

Les traboules semblent bel et bien souffrir d'une crise de modernité : l'équilibre, certes instable mais jusqu'ici préservé du passage dans les traboules, est mis à mal. Le système d'adaptation qui a fait l'originalité des traboules montre ses limites face aux forces modernes qui s'exercent. Le réseau des passages n'a plus la capacité de s'adapter : il est démembré à la fois dans ses composantes et dans la valeur de son usage. C'est dans cette situation critique que l'association Renaissance du Vieux Lyon, en collaboration avec la municipalité de Lyon, a apporté une réponse qui s'est traduite par la création de la convention cour-traboule dès 1990. Celle-ci permet d'enrayer le cycle de déclin engendré par les fermetures de traboule. En établissant une servitude de passage public inaliénable et publiée aux hypothèques, la convention cour-traboule modifie non seulement le statut exclusivement privatif de la traboule, mais elle assoit également de façon définitive l'autorité de l'administration sur les propriétaires.

On peut légitimement se poser la question du fondement de cette mesure : Quel est l'intérêt de conserver un système, un réseau qui n'est plus adapté aux modes de vie actuels et qui ne permet plus, à priori, la facilité et le gain de temps recherchés aux époques de sa création? Les réponses se trouvent dans l'histoire, dans l'attachement sentimental, nostalgique, emblématique d'un passé révolu. Ainsi le référentiel change : tout en conservant intrinsèquement ses caractéristiques viaires, la traboule ne se situe plus aujourd'hui simplement dans le champ de l'urbain mais bien dans le champ du patrimoine. Plus encore et presque paradoxalement, la convention cour-traboule cherche finalement à promouvoir le maintien du rôle circulatoire de la traboule, non pas au nom de l'efficacité urbaine, mais au nom du patrimoine et de sa préservation. Dans ces conditions, n'assisterait-on pas, depuis quelques années, voire quelques dizaines d'années, non pas à la récréation mais bien à la création d'une forme urbaine nouvelle fondée sur l'émergence récente d'une nouvelle fonction de l'architecture : le patrimoine? La création de cette nouvelle forme urbaine ne serait-elle pas d'autant plus à l'oeuvre que la traboule constitue un patrimoine, en soi, contrairement à la rue qui reste un creuset, un réceptacle pour le patrimoine? Enfin, si la convention cour-traboule participe à l'émergence d'une nouvelle forme urbaine, ne devrait-elle pas s'accompagner d'un plan plus global de développement, lequel devrait être fortement ancré dans les prérogatives contemporaines? Ces questions feront l'objet d'un article qui poursuivra la réflexion engagée ici.

## **Bibliographie**

Gustavo GIOVANNONI, *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Edition du Seuil, 1998.

Jean-Loup GOURDON, *La rue, essai sur l'économie de la forme urbaine*, Edition de l'Aube, 2001.

René DEJEAN, *Traboules de Lyon, histoire secrète d'une ville*, Edition des Traboules, 2003.

Gérald GAMBIER, *Cours et traboules de Lyon*, Edition de la Taillanderie, 2005.

## リヨンでの特殊な都市空間型としてのトラブールを分析

ブランシャール・ニコラ\*

---

リヨンには幾種類かのパサージュ（通路）が存在するが、なかでもトラブールは、その数の多さと独特な循環システムにおいて顕著な位置を獲得している。この記事を通して、まずリヨン市1区、2区、5区に集中するトラブールを、都市空間分析の観点から調査する。トラブール網は交通路を濃密化する役割を担っており、リヨンを交通と通行の街へと導いたと言えよう。都市遺産及び伝統としてリヨン市のシンボルとなったトラブールは、一般のパサージュのように横断循環としての機能という本質的属性を持つことを第一に指摘しなければいけない。次に、トラブールが都市空間として、なんらかの特殊性を持つのかどうか問わなければならない。トラブールは、従来の都市にある「通り」の属性と結びつくと同時に、社会の変遷と、私的・公共空間の変容による、近年の利用法の変化がもたらした、新しい都市空間の有り様を生み出したと示唆できる。

キーワード：トラブール、まちづくり、リヨン歴史地区、都市遺産、街割り

---

---

\* 人間科学総合研究所研究員・東洋大学経済学部

