



HAL
open science

Mobile en métropole : une condition durable ?

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

Nathalie Roseau. Mobile en métropole : une condition durable ?. Urbanisme, hors-série La démarche Écocités, n°36, 2010, pp.59-62. <hal-00583495>

HAL Id: hal-00583495

<https://enpc.hal.science/hal-00583495v1>

Submitted on 13 Feb 2021

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.



HAL Authorization

www.urbanisme.fr

Hors série

n°35

20 €

LA DÉMARCHE ÉCO CITÉ

Villes durables en projet

Revue

URBANISME

villes | sociétés | cultures



Mobile en métropole : une condition durable ?

Comment le paradigme de la mobilité dans la métropole contemporaine éclaire-t-il la question de la ville durable ? C'est à cette question, et notamment autour de l'enjeu de la conception des équipements de mobilité, que se propose de répondre Nathalie Roseau, maître de conférences à l'École nationale des ponts et chaussées, directrice du master spécialisé aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine (AMUR).*

* Nathalie Roseau est également chercheure au LATTIS (PRES de l'Université Paris-Est) et professeure invitée au Dipartimento di Architettura e Pianificazione du Politecnico de Milan.



N. Roseau

Riverside Sud, le long de l'Hudson à New York.

Pollutions, congestions, ségrégations, épuisement des ressources : les crises aiguës auxquelles nous sommes confrontés ont déjà été observées par le passé. S'il s'inscrit aujourd'hui dans un contexte inédit, le défi de la ville durable n'est pas nouveau, que l'on songe à l'influence des figures américaines du paysagisme métropolitain, comme Frederick Law Olmsted – auteur des *Park Systems* et de Central Park –, ou encore aux politiques hygiénistes et progressistes développées au tournant du siècle dernier pour répondre à la croissance rapide des villes européennes. Comme tout discours global, l'énoncé de la ville durable porte en lui un caractère éminemment utopique et

idéologique. Captant les horizons d'attente de sociétés lassées d'un système qui (s')épuise, il s'est imposé comme une idée-force qui mobilise les espoirs et stimule les projections collectives. L'énoncé est à la fois limpide, même si la réponse à la question "qu'est-ce que la ville durable ?" est quelque peu difficile à formuler. En même temps, il est insaisissable car il aspire à tout embrasser, dessinant un nouveau grand récit qui revêt souvent des accents rédempteurs. Ces précautions ne doivent pas nous rendre défiants vis-à-vis de ce nouvel agenda urbain. Combinées avec la connaissance que nous avons maintenant du phénomène urbain, elles doivent juste nous inciter à avan-

cer prudemment en évitant le syndrome d'une nouvelle table rase et/ou l'illusion d'une nouvelle bible vertueuse. Tel Janus, la condition métropolitaine, qui désormais est l'apanage de beaucoup, présente de multiples visages qui se télescopent : la fascination se conjugue régulièrement à l'effroi, le cauchemar succède à l'émerveillement, une certaine forme de technicisme écologique peut se révéler désespérément obsolète, la normalisation et la massification induisent des effets incontrôlés et parfois contraires à leurs intentions d'origine. Cette complexité d'une ville qui semble toujours nous échapper nous incite à perfectionner ou renouveler nos cadres d'observation, de conceptualisation et de prise de décision.

Le *Mobility Turn*

Comment le paradigme de la mobilité dans la métropole contemporaine éclaire-t-il la question de la ville durable ? C'est à partir de cette question que nous proposons de poursuivre cet article. Ce prisme d'analyse présente l'intérêt de nous ramener sans cesse à l'échelle métropolitaine, celle de la forme et du dynamisme d'ensemble de son "écosystème", celle des processus d'intensification, de diffusion, d'obsolescence qui façonnent ses interrelations spatiales et temporelles.

Stimulée par l'augmentation des vitesses de déplacement et l'apparition de nouvelles techniques de communication, l'ère de la métropole des flux s'est accélérée au cours du siècle dernier. En quelques décennies, ces mutations ont profondément marqué notre espace de même qu'elles ont modifié nos représentations et nos pratiques. La configuration et la performance des systèmes de déplacement introduisent en effet une nouvelle *distance* de temps qui modifie la géographie urbaine. Manuel Castells évoque la construction progressive d'un "espace des flux" qu'il confronte à l'"espace des lieux" /1. Le sociologue recourt à cette dialectique pour caractériser les paradoxes de notre condition métropolitaine. À la pratique spatiale valorisant l'expérience de la localité s'hybride celle d'un réseau d'échanges nous transportant ici et ailleurs. Au pouvoir acquis par cette réalité augmentée, répond un brouillage des références.

Progressivement, parfois subitement, la géographie du territoire métropolitain s'est *enrichie* de strates plus ou moins visibles, dont l'accumulation rend de plus en plus difficile l'appréhension de la ville comme entité cohérente. L'hypervitesse comprime l'espace et distend l'aire d'influence de la métropole. *A contrario*, l'enclavement restreint l'espace et isole des fragments situés au cœur de l'urbain. Radial, le réseau de transports installe la périphérie dans une situation de dépen-

dance croissante. Toile, il figure un archipel de centralités périphériques, reliées par des lignes-*tunnels*. Dual, il fait cohabiter à proximité des enclaves de richesse et des poches de pauvreté.

Le processus de massification est un autre caractère structurant du processus de métropolisation. Il contribue à renverser les perspectives, un transport de prime abord élitiste, glamour ou sportif – comme l'étaient l'automobile ou l'avion à leurs débuts – pouvant s'avérer – dès lors qu'il se massifie largement – banal, polluant, pénible. L'exemple du tramway en région parisienne, suspendu dans l'euphorie avec la fermeture de la dernière ligne en 1937 /2, réactivé un demi-siècle plus tard, dans le mouvement tout aussi euphorique de retour à la centralité, montre combien les représentations de la mobilité urbaine peuvent être mouvantes et ambivalentes. Conjugué à leur technicité et à leur caractère par nature futuriste, le processus corrélé de banalisation et de dépréciation rapide des pratiques de transport renforce leur statut chronique d'obsolescence.

Investir les espaces de frottement

Le télescopage de ces nouvelles strates de mobilité produit aussi nombre d'espaces intermédiaires de frottement entre des échelles et des fonctionnements qui s'affrontent ou dialoguent, souvent s'ignorent. Ce qui est aux limites du grand équipement de transport n'y a pas toujours facilement accès. L'exemple des aéroports est l'un des plus symptomatiques de cet effet a-local des infrastructures. C'est l'un des paradoxes les plus aigus des infrastructures qui, fonctionnelles, irriguent et desservent la métropole, et, locales, coupent et enclavent l'urbain. Elles sont les manifestations matérielles de ces tensions entre le mobile et le territoire, entre la volatilité des usages et la fixité des aménagements. Ouvrages, architectures, paysages infrastructurels, possèdent une dimension spécifique qui épouse précisément cette échelle si difficilement palpable de la métropole. Ces objets hybrides marquent profondément notre environnement contemporain ; ils interrogent nos modèles de représentation issus d'un idéal de lisibilité et d'intelligibilité du sujet urbain avec ses composants et ses articulations.

Leur histoire s'inscrit dans la longue durée. Les infrastructures sont consubstantielles à la ville d'autant qu'elles demeurent souvent plus longtemps que d'autres composants urbains. Ce caractère *durable* nécessite plus que tout de renouer avec l'impératif d'une certaine multifonctionnalité de leur aménagement, sans doute l'un des meilleurs gages de leur réversibilité. Face aux programmes que suppose l'aménagement des espaces des flux, il faut d'abord éviter la

1/ M. Castells, *La Société en réseaux, l'ère de l'information*, Fayard, 2001, pp. 473-530. Lire aussi l'ouvrage collectif *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (M. Flonneau et V. Guigueno, sous la dir. de, Presses universitaires de Rennes, 2009), dont l'ambition est de revisiter l'histoire de nos mobilités, ses controverses, ses "futurs passés", ses pratiques et ses représentations.

2/ Cette "mouvante fabrique de catastrophes", cet "écraseur, broyeur, concasseur et laminoir", fait alors figure d'entrave ultime au déplacement de l'automobile, dont la souplesse, la légèreté et la liberté de manœuvre sont invoquées comme preuves de son indéniable supériorité.

3/
À propos de cette expérience récente et de son appropriation par les New-Yorkais, lire Caroline Maniaque, "Les infrastructures de circulation lente et la métropole", *La Métropole des infrastructures* (C. Prelorenzo et D. Rouillard, sous la dir. de), Picard, 2009, pp.189-199.

stérilisation de pans entiers de l'espace, anticiper la question de la reconversion pour des usages et des flux dont on sait qu'ils ont une capacité de volatilité très grande. L'enjeu, pour la conception des *équipements* de mobilité, est de créer une enveloppe qui développe sa propre intégrité urbaine, tout en ayant la capacité d'absorber les demandes contextuelles et leur instabilité, tout en permettant dans ses espaces intérieurs, une combinaison des formes d'utilisation de l'espace et du temps.

L'exemple du pont Erasmus de Rotterdam, conçu par le bureau néerlandais UNStudio, montre tout l'intérêt d'une réflexion approfondie sur le programme et la conception des lieux du transport. Icône de la reconquête des emprises délaissées de Kop van Zuid, l'ouvrage élégant, dont l'unique hauban marque désormais l'image de la ville, orchestre les différents flux de trafic : vélos, automobiles, tramways. L'espace situé en rive nord de la Meuse accueille sur une esplanade en pente, un micro *hub* dont l'urbanité est remarquable : larges escaliers ou rampes généreuses qui permettent d'accéder sur le pont, parking couvert éclairé naturellement, billetterie et embarcadère de la compagnie maritime, qui assure les navettes touristiques sur le fleuve. Le tout est contenu dans une seule construction qui s'intègre à l'ouvrage d'art et forme architecture. Depuis, d'autres aménagements – un restaurant et ses terrasses – ont complété l'utilisation intensive des dessous du pont. Cette accumulation programmée confère à l'espace public un statut résolument urbain tout en négociant le rapport difficile de l'échelle monumentale de l'ouvrage à celle, plus locale, des rives du fleuve.

Du parc à vélos au pont des deux rives, de l'Abribus à l'aéroport, de la gare suburbaine à l'*hyper gare* : ces "espèces d'espaces" peuvent rompre avec leur image trop fréquente de stigmates utilitaires. L'usager mobile est en droit d'espérer que les intermédiaires réguliers qu'il consacre à ses déplacements dans la métropole renouent avec le goût du voyage, de sa civilité, de sa lenteur, de sa déambulation. Cette strate émergente des lieux qui seraient conçus pour satisfaire nos vœux de mobilité, n'est-elle pas plus durable, sinon autant, que celle dessinée par les impératifs de vitesse, de flux et de connexion ? En tout cas, il faut réassocier les deux comme l'ont fait les paysagistes américains lorsqu'ils dessinaient les *parkways* des grandes villes de la côte Est. Ces dernières redécouvrent les vertus de ce type d'infrastructure conçu comme projet total. La Ville de New York a ainsi réinvesti ses berges fluviales dans la partie ouest de l'Hudson River délaissée par l'activité portuaire, pour réaliser une nouvelle infrastructure-parc linéaire à grande échelle comprenant, sur près

de 8 km, un réseau cyclable, un boulevard – fruit de la transformation de l'ancienne voie rapide –, des aires de loisirs et de repos ainsi que les jetées réaménagées /3. Vue comme un patrimoine vivant et non figé, la ville est le siège permanent de reconversions, de réaffectations, de détournements, d'extensions. Certes, les mouvements relatifs aux évolutions des politiques de mobilité échappent en grande partie aux urbanistes. Cependant, la difficulté de maîtriser ces variables devrait plutôt encourager la recherche de modalités d'aménagement qui favorisent l'horizon des alterna-



Biern Ulipart

Tête nord du pont Erasmus à Rotterdam.

tives et permettent toutes les formes de réversibilité des usages. Dans la cité polycentrique et diffuse, l'enjeu est de comprendre l'usage de la ville comme champ des possibles, de faire dialoguer les vitesses lentes et les vitesses rapides, de travailler sur les transitions entre la massification des flux métropolitains et l'individualisation de la pratique urbaine. À cet égard, les formidables acteurs que sont les entreprises de réseaux – qui contribuent à la fabrique de cette géographie métropolitaine, au processus de massification des flux, à l'émergence de ces frottements urbains – ont tout intérêt à dépasser leur rôle naturel d'empire autonome, adepte de la seule performance technico-économique ; ces acteurs urbains, de fait, ont aussi l'immense pouvoir de permettre à la métropole de surmonter ces changements majeurs en inventant pour elle de nouvelles modalités urbaines. |

Nathalie Roseau