

LES ESPACES DE LA MOBILITE, INNOVER ET REQUALIFIER

Didier REBOIS

**Architecte, enseignant à l'école d'architecture de Paris Val-de-Seine
Commissaire de l'exposition Bouge l'architecture**

Introduction : Réconcilier mobilité et urbanité

La taille des villes dans le monde ne cesse d'augmenter ; et à la cité compacte et stabilisée, s'est substituée une structure urbaine extensive, une ville territoire. Le citoyen accroît toujours l'étendue de ses déplacements et vit à des rythmes alternant rapidité sur les grandes distances - autoroutes, périphériques, tunnels – et mobilité plus douce, dans les espaces de proximité - quartier résidentiel, galerie commerciale, aire tertiaire, parc de loisirs... Pour s'adapter à cette ville nébuleuse et se l'approprier, il préfère se déplacer en voiture, et n'utilise les transports en commun que s'il n'a pas d'alternative.

Le croisement de la ville extensive, de la densification humaine et de la vitesse, provoque de profonds bouleversements dans l'espace métropolitain. La continuité de la ville européenne a volé en éclats au profit d'une ville fragmentée, baptisée par les hollandais, « ville archipel » où les îles sont les zones fonctionnelles (habitat, tertiaire, commerce, industrie, loisirs, équipements...) et l'eau, les réseaux de déplacements.

Ces contraintes d'accessibilité automobile rapide bouleversent le paysage, dilatent les infrastructures, dispersent les bâtiments et minimisent toujours les autres modes de déplacement qu'ils soient collectifs ou alternatifs. Et ce sont les réseaux eux-mêmes qui induisent aujourd'hui l'urbanisation, le long des axes principaux, autour de croisements importants, abandonnant en jachère d'autres portions de la ville.

Dans la ville suburbaine, nous nous sentons comme des héritiers embarrassés, à la fois praticien de cette mobilité reine, mais déconcertés par les paysages qu'elle produit. Les voiries rapides surchargées génèrent des nuisances majeures pour l'environnement ; les voitures à l'arrêt sont stockées dans des espaces souvent glauques et insécures ; les polarités urbaines sont enclavées par les réseaux qui les irriguent ; les utilisateurs des autres moyens de déplacements ont peu d'espace pour se mouvoir sans prendre de risques; les piétons perdent la sensation du sol urbain. Les espaces de la mobilité, conçus uniquement pour remplir leur fonction technique, ont laissé de côté une valeur centrale, le sens de l'urbanité.

A l'heure où l'impact du développement sur l'environnement urbain et naturel devient un enjeu majeur, réconcilier urbanité et mobilités est devenu un objectif politique stratégique pour des milliards d'habitants des villes dans le monde.

L'exposition « Bouge l'architecture » témoigne d'une démarche nouvelle de projets où s'entrelacent échelles techniques, sociales et architecturales, dans une série d'expérimentations diversifiées, contextualisées, créatrices, afin de donner forme à la ville en mouvement. A travers une diversité de tendances, elles répondent à une demande sociale nouvelle qui peut se décliner en quelques thèmes. Analysons quelques attitudes emblématiques de ce mouvement.

Entrelacer les modes de déplacement

Si l'utilisation de la voiture reste un mode dominant, le goût retrouvé pour la marche à pied, les bénéfices physiques du vélo, la sensation de liberté procurée par les rollers favorisent l'usage de nouveaux modes individuels. Et les tramways, dans un come-back inattendu, par leur rapidité et leur confort, redonnent aux citadins le goût des transports publics. L'heure est à la diversité des mobilités ou plutôt à leur utilisation à la carte suivant ses parcours, ses humeurs, son rythme de vie. Mais la rue urbaine, en conséquence, est devenue un vaste « capharnaüm » où vélos et motos slaloment entre les voitures, où les bus s'immobilisent dans les embouteillages et les aggravent, où traverser à pied un carrefour relève de l'exploit.

Pour éviter le chaos urbain, les experts répondent par la séparation des espaces affectés à chaque type de déplacement, une juxtaposition de « couloirs » spécialisés. Si cette attitude représente un progrès en termes de sécurité, en revanche, elle a des conséquences déplorables sur l'espace de la rue. Elle la segmente, en restreint la fluidité, et accroît les discontinuités du sol urbain.

Ce constat a stimulé la réflexion et la production de projets alternatifs qui concilient autonomie et diversité des types de mobilités, par la cohabitation maîtrisée plutôt que la ségrégation. Il ne s'agit plus de tout mélanger, mais d'articuler les réseaux dans l'espace mesuré qui leur est réservé, horizontalement et verticalement. Comment créer, dans la ville, des lieux pacifiés où l'on peut se déplacer sans se gêner et se croiser sans s'affronter ?

Légende de l'image : Hiérarchiser sans séparer

Le travail de Bruno Fortier et Italo Rotta sur le cours des 50 otages à Nantes reconsidère l'horizontalité. Envahi autrefois par l'automobile – six voies de circulation et des bandes de stationnement latérales – le boulevard de ceinture du centre a été complètement restructuré par une hiérarchie nouvelle des modes de déplacement. Le flux automobile, endigué dans deux voies – décision politiquement courageuse – a permis de dérouler le site propre du tramway, sans encombre, en l'intégrant à l'espace recalibré des piétons. Un sol sans rupture, au traitement minéral luxueux, enveloppe le cours et les rues adjacentes et reconquiert 4/5^{ème} du sol au profit de l'espace public ; promenade urbaine, terrasses de café, commerce, sont rythmés par un mobilier urbain au design soigné.

Légende de l'image : Interpénétration

A l'horizontale et à la verticale, le projet urbain du site de la gare de Leuven en Belgique, exploite tout le volume disponible pour pacifier un vrai carrefour. Route de jonction rapide est-ouest et passage Nord-sud, sous les voies ferrées, devaient être rendus compatibles avec l'intensification du trafic occasionnée par l'implantation d'une gare routière, de bureaux et de l'hôtel de Région. Marcel Smets, urbaniste, et Manuel de Sola Morales, architecte, ont joué non seulement avec l'étendue de l'espace mais aussi avec sa stratification. En surface, la gare des bus, bâtiment signal en briques rouges sur pilotis, referme la place traitée classiquement, alors qu'en sous-sol, les circulations s'interpénètrent de manière plus libre. Un sol en mouvement continu relie la place aux parkings, au passage enterré transformé en une rue commerçante, et à l'autoroute partiellement en tunnel. La lumière naturelle captée efface la sensation du souterrain. L'enchevêtrement complexe des réseaux devient spectacle urbain par l'ouverture des espaces les uns sur les autres.

Légende de l'image : Un sol artificiel

A Rotterdam, la ville ne cache pas ses réseaux car il est interdit de construire en sous-sol. C'est donc en s'élevant que de Arkitekten Cie a su tirer profit de cette contrainte. Le franchissement d'un

périphérique qui sépare deux fragments de la ville à l'est, avec sa dizaine de voies au sol, est réalisée par une colline bâtie. Dans l'épaisseur du socle, de chaque côté de l'infrastructure, sont situés les programmes liés à l'accessibilité, parkings, centre commercial, gare d'autobus. La couverture, franchissant l'autoroute, devient un parc, jalonné de bâtiments de services, où les déplacements sont réservés aux piétons et aux cyclistes.

Libérer l'espace public grâce aux parkings

La voiture reste le moyen préféré des citoyens pour se déplacer. Et si les rues sont congestionnées par la circulation, le sol de la ville est lui saturé d'automobiles en stationnement. Car les voitures passent plus de temps à l'arrêt qu'en mouvement. Permettre le stationnement dans de bonnes conditions, sans squatter l'espace public, en est un challenge permanent des édiles. Souvent mal traités, les parkings sont un enjeu essentiel pour la qualité de la vie urbaine. Les étendues goudronnées au pied des barres des grands ensembles ou des centres commerciaux sont critiquées au même titre que les parkings souterrains glauques et insécures. Comment sortir de ce dilemme ?

Des idées nouvelles, qui cherchent à concilier confort et sécurité avec une meilleure insertion des parkings dans la ville, voient le jour. Les solutions explorées se différencient selon qu'elles sont à l'échelle domestique ou à l'échelle urbaine. Dans un cas, elles relèvent d'une relation directe avec l'habitat. Dans l'autre, elles s'articulent aux espaces publics.

Légende de l'image : Parking à tous les étages

Les habitants des immeubles collectifs rêvent de pouvoir garer leur voiture directement dans leur logement. Pour ces fétichistes de l'automobile, François Seigneur et Sylvie de la Dure proposent à Marseille un concept d'auto-logement. Libérant le sol public, les voitures sont distribuées par des ascenseurs sur des terrasses parking connectées à l'appartement. L'utilisation de véhicules électriques non polluants assure leur meilleure cohabitation avec l'habitat. Cette initiative se relie à d'autres tentatives pour gérer le parking dans les étages de tours d'habitations grâce à des monte-voitures.

Légende de l'image : Des bâtiments urbains

Les espaces tertiaires, sont eux aussi, dans la journée, saturés de voitures. Comme alternative au sol bitumé, les architectes allemands Petry et Wittfoht ont réalisé, pour le siège d'une entreprise à Stuttgart, un bâtiment parking de 124 places sur sept étages, économe en terrain. Rejetant les murs aveugles des habituels silos, ils laissent voir, à travers une peau de verre, les mouvements des robots qui gèrent le ballet des voitures. Cette approche, spectaculaire et provocatrice, s'oppose à celle développée dans de nombreux projets qui préfèrent jouer la stratégie du camouflage dans le continuum bâti de la ville.

Légende de l'image : Parking en bande de moebius

La rareté du foncier peut inciter à utiliser le toit des bâtiments comme espace de stationnement, mais leur surface limitée autorise rarement l'insertion d'un monte-voitures. D'où l'idée brillante de l'agence NL architects, à Amsterdam, de donner à un bâtiment multifonctionnel une forme de bande de moebius. La toiture, transformée en parking, se déploie, depuis le sol, côté rue principale, pour former une route sinueuse qui rejoint, à l'autre bout, la rue opposée de l'îlot.

Retrouver un espace pour le piéton

La « ville archipel » est comme un jeu de plaques tectoniques pleines de failles difficiles à franchir. Les réseaux ont creusé leur sillon, les dalles ont artificialisé le sol, les escaliers ont envahi les espaces publics. La topographie artificielle de la ville contemporaine offre au citadin piéton un parcours du combattant jalonné d'obstacles. L'espace urbain contemporain, en séparant le bâti des réseaux, a signé l'arrêt de mort du trottoir, pour lui préférer les dalles piétonnes, les passages souterrains et autres passerelles suspendues. Le piéton a perdu la sensation d'un sol continu entre les fragments épars et les bâtiments diffus de la métropole. Pour ceux, de plus en plus nombreux, qui veulent s'approprier la ville à l'abri des réseaux agressifs, il est devenu urgent de concevoir des parcours aisés, des franchissements stables, des lieux de flânerie ou de méditation dans la ville en mouvement.

Légende de l'image : Escalade urbaine

Protéger sans enfermer est aussi l'objectif de la promenade qui relie, à Tolède en Espagne, le parking du pied de la colline, à la ville haute historique. L'ascension devient parcours poétique, grâce à l'enchaînement, par l'architecte Martinez Lapella, de cheminements en terrasse, d'escalators panoramiques et de belvédères. L'ensemble vu de loin ressemble à une entaille ciselée dans la roche qui, la nuit, par la magie d'un éclairage intense, ressort comme une ligne brisée lumineuse détachée de la masse foncée de la colline. L'espace réserve plein d'attentions au promeneur. Une grande casquette protège du soleil, et les escalators sont largement dimensionnés pour absorber le flux important des touristes.

Légende de l'image : Franchissement en douceur

Ménager le piéton, c'est aussi l'ambition du pont conçu par l'Agence Vanhoveven CS. A Amsterdam, en transformant la traversée d'un fleuve, sur 200 mètres de long, en promenade dynamique. Dans un site portuaire réapproprié en quartier résidentiel, où l'eau est considérée comme un espace public ouvert, ce franchissement ménage à chaque flux, automobile, cycliste et piéton, un parcours différent, formant comme des rubans alternés qui accentue la sensation du mouvement.

Légende de l'image : Reconnexion des fragments

A Barcelone, c'est la traversée, non de l'eau, mais d'un périphérique au trafic intense, qui permet de relier des quartiers séparés. Les architectes Godja Fran et Barrio Uria, imaginent de vastes lieux publics qui cherchent à oublier le flot incessant de voitures. A Saint Adria del Besos, ils dessinent une place - pont aux limites soulignées par une forêt de mâts métalliques lumineux. A Esplugues de Llorregau, la place devient un vaste parc de 2,5 ha offrant aux riverains un véritable espace de détente et de sport. Les jeux de dénivelés de la dalle recouverte de végétation donne l'illusion d'un sol naturel. Les habitants de ces rives des territoires de la mobilité retrouvent le plaisir de la rencontre et de l'échange à l'abri du trafic.

Urbaniser les réseaux

Les citoyens pratiquent la ville de manière discontinue. Pour relier les espaces dispersés de leur vie quotidienne, ils passent de plus en plus de temps dans les réseaux métropolitains. Périphériques, voies pénétrantes, viaducs, lignes de métro, espaces de transit, efficaces malgré l'intensité de leur utilisation, sont coupés de leur environnement. Pour protéger les riverains des nuisances sonores ou de la pollution, on les isole par des murs anti-bruit, des couvertures bétonnées, des voies encaissées. Mais isolés de leur contexte, ils sont abandonnés à la seule logique du flux et créent comme de grandes blessures dans le continuum urbain.

Comment reconsidérer ces infrastructures comme les nouveaux « habitats de la mobilité ». Comment créer une architecture qui exprime la dynamique de la perception à grande vitesse tout en acceptant la greffe d'activités qui profite de l'accessibilité mais se protège des nuisances? C'est en voulant répondre à cette question que des architectes et des paysagistes ont décidé de partir à la conquête architecturale des réseaux.

Légende image : Sublimer les délaissés

Les grandes voiries laissent autour d'elles des espaces délaissés dont l'usage urbain n'est pas évident. Les transformer en parcs de stationnement peut être une solution fonctionnelle, mais ne suffit pas à leur donner un sens. Une attitude minimaliste consiste à faire appel à l'art paysager. Pour mieux relier la voie express desservant la gare Sloterdijk à Amsterdam, les paysagistes hollandais, West 8, font appel au land art. Par un travail sur la mémoire virtuelle du lieu, ils transforment les piles des viaducs en troncs d'arbres et dispersent des souches ponctuant les bandes engazonnées entre les parkings. Ils évoquent d'une manière surréelle les traces d'une forêt disparue, créant une mémoire virtuelle à ce territoire amnésique.

Légende image : Architecture des espaces perdus

A Nanterre, sillonnée par les infrastructures reliant Paris à sa périphérie, c'est une démarche aux antipodes de la nostalgie, que développent les architectes Odile Deck et Benoît Cornette en exaltant une vision futuriste. Pour installer le centre de contrôle de l'autoroute, ils tirent partie du dessous d'un viaduc. Ils suspendent les bâtiments sous le tablier du pont comme des capsules créant un usage à un endroit inattendu. La forme exprime la dynamique de la voie, et à la carapace de métal du dessous répond, en surface, la tour signal des télécommunications.

Légende image : un paysage mobilité - nature

La dichotomie d'ambiance entre autoroute et espaces qui la bordent est aussi le thème de Jean Nouvel pour le centre technologique Brembo à Stezzano. Mais sur l'axe reliant Milan à Venise, plutôt que de la dissimuler, il prend le parti de révéler cette tension entre deux mondes, ceux de la mobilité et de la ville.

Un mur rouge de plusieurs centaines de mètres sert de ligne de partage entre, côté autoroute, un parking qui le prolonge au sol, et côté ville, un parc dans lequel sont implantés les bureaux qui s'y raccrochent.

Opposition marquée des signes : rouge agressif du réseau et vert calme de la nature, linéarité de la route et transversalité du parc, opacité du mur et transparence du bâti, bruit et recueillement, vitesse et immobilité. Par ce projet manifeste, Jean Nouvel pose la question de l'appropriation architecturale des franges des infrastructures et de leur transition à la ville : comment créer de nouveaux paysages urbains qui réconcilient deux types d'espace sans nier leurs différences ?

Créer des polarités urbaines autour des carrefours

Ouvrir la ville à la pluralité des mobilités, c'est incontestablement donner aux citoyens une liberté de choix. C'est aussi leur offrir la possibilité de passer d'un mode à l'autre, suivant les séquences du territoire à traverser.

L'interface entre deux ou plusieurs types de transports devient alors un enjeu stratégique. Des connexions différentes peuvent être créées ; avion et train génèrent le collage d'un aéroport et d'une gare TGV ; train et bus, celle d'une gare ferroviaire et d'une gare routière ; voiture et tramway celle d'un parking relais et d'une station.

Il s'agit de faciliter aux usagers le passage de l'un à l'autre. C'est le rôle des « plate formes » d'interface, qui se greffent sur les aéroports, les parcs de stationnement, les échangeurs routiers... Et de leur fréquentation croissante a surgi l'idée d'y ajouter d'autres services. Cela va des distributeurs (banque, restauration, Internet...) pour les moins dynamiques à des programmes plus complexes qui profitent de l'accessibilité ; centres commerciaux au cœur des échangeurs ; complexes ludiques, centres sportifs, multiplexes cinématographiques dans d'autres noeuds stratégiques. Mais en réaction à ces espaces trop souvent traités à seule fin de rentabilité, a surgi une attente plus exigeante de la part des usagers de l'inter modalité. Comment articuler à la logique technique et à la dynamique privée - une valeur ajoutée d'ordre public dans ces pôles à la croisée des réseaux ? C'est une revendication prise au sérieux dans des projets qui intègrent des programmes plus urbains pour en faire de vraies articulations de l'espace métropolitain.

Légende de l'image : Réseau, et nature

Plutôt qu'à la culture, c'est à la nature que Dominique Perrault fait appel à Badalona en Espagne, pour dompter les méandres des voiries d'accès à la ville. En opposant artificialité de la trame des voiries et organicité de la nature, il donne un sens urbain au complexe sportif qu'il implante en creux entre les voies, profitant de la topographie accidentée. Au centre, les tribunes du stade principal se couvrent d'un velum en maille métallique fusionnant avec le sol ; dans les interstices des quartiers voisins sont parsemés les autres équipements sportifs, reliés par des passages piéton sécurisés, franchissant les routes. Les voiries slaloment autour des espaces verts dédiés au sport, avec des sinuosités soulignées par des rangées d'arbres. Le paysage créé absorbe les réseaux.

Légende de l'image : Paysage panoramique

A Nice, là où la ville bute sur les collines naturelles, c'est la démarche inverse que suit Marc Barrani. Il se sert du paysage naturel existant pour créer un décor à la gare terminale du tramway entre grand ensemble et nœud routier. Il insère, au cœur d'un échangeur, autour d'une cour apportant la lumière, une stratification de programmes techniques, parking, maintenance. Enveloppant le bâti d'une couverture végétale pour en atténuer l'impact, il raccorde la toiture avec le quartier mitoyen, créant une grande place avec les collines verdoyantes comme fond. Du sol minéral n'émerge qu'une station du tramway et un bloc de bureaux, et la vue libérée révèle un panorama extraordinaire sur la ville, reliant visuellement ce quartier enclavé à son horizon.