



Séminaire
international

Faire la ville avec les **flux** ?

CHAIRE DE L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT

**GESTION DES LIEUX
D'ÉCHANGES
ET ARCHITECTURE
DE LA MOBILITÉ**

lundi 29
et mardi 30 mars
2004

Ecole
nationale des ponts
et chaussées

Auditorium Caquot
28, rue des Saints-Pères
75007 Paris
métro :
Saint-Germain-des-Prés

Institut
pour la ville en
mouvement
10, rue des Halles
75001 Paris
tel: + 33 (0)1 53 40 95 60
fax: +33 (0)1 53 40 95 61
www.ville-en-mouvement.com
vilmouv@wanadoo.fr

Déléguée générale
Mireille
Apel-Muller

Comité scientifique
de la Chaire:

Président:
Jean-Pierre Orfeuill
Professeur à l'Institut
d'urbanisme de Paris
(IUP), Université Paris XII

Michel Bassand
Professeur à l'Ecole
polytechnique fédérale de
Lausanne (IREC), Suisse

Alain Bourdin,
Directeur du Laboratoire
théorie des mutations
urbaines (LTMU)
directeur de l'Institut
français d'urbanisme
(IFU), Université Paris VIII

Philippe Chollet
Responsable des études
générales et environnement,
Direction de la stratégie et
produit groupe (DSPG),
PSA Peugeot Citroën, Paris

Yves Crozet
Directeur du Laboratoire
d'économie des transports,
Institut des sciences
de l'homme (ISH), Lyon

Francis Godard
Professeur à l'Institut
français d'urbanisme,
Université Paris VIII,
Université de Marne-
la-Vallée, membre
du Laboratoire ville
mobilité transport (LVMT),
Pôle ville, Université
de Marne-la-Vallée

Klaus Kunzmann
Professeur à l'Institut
européen d'urbanisme
de Dortmund, Allemagne

Jean-Loup Madre
Département d'économie
et de sociologie des
transports (DEST), Institut
national de recherche
sur les transports et leur
sécurité (INRETS), Paris

Jean-Marc Offner
Directeur du Laboratoire
techniques territoires
sociétés (LATTS), Ecole
nationale des ponts et
chaussées (ENPC), Paris

deux

PUBLICATIONS DE L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT :

Bouge l'architecture! Villes et mobilités,
édité par l'Institut pour la ville
en mouvement/Actar, 2003, 30 euros

*Mobilités urbaines: les enjeux,
les problématiques de la recherche
en France et à l'étranger,* synthèse
du séminaire international de la Chaire
de l'Institut pour la ville en mouvement,
juin 2001, Jean-Pierre Orfeuill (dir.),
édité par l'IVM, 2001.

*Croissance urbaine, modes de transport
et intermodalité,* actes du séminaire
de l'Institut pour la ville en mouvement
à Chengdu (Chine), octobre 2002,
Pan Haxiao et Jean-François Doulet (dir.),
Presse de l'Université de Tongji, 2003

*Les sens du mouvement: mobilités
dans les sociétés urbaines
contemporaines,* synthèse du colloque
international de Cerisy-la-Salle,
juin 2003, Sylvain Allemand (dir.),
édité par l'Institut pour la ville
en mouvement, 2004

A PARAITRE:

*Transports, pauvretés, exclusions:
pouvoir bouger pour s'en sortir,*
actes du séminaire de la Chaire
de l'Institut pour la ville en mouvement,
décembre 2002, Jean-Pierre Orfeuill
(dir.), avril 2004

Les sens du mouvement, actes du
colloque international de Cerisy-la-
Salle, juin 2003, Sylvain Allemand,
François Ascher, Jacques Lévy (dir.),
éditions Belin, automne 2004

Traduction française de *Sociology
beyond Societies. Mobilities for
the twenty-first century,* par John Urry,
éditions Armand Colin, fin 2004

La Chaire de l'Institut pour
la ville en mouvement
a été créée dans le cadre
d'un partenariat avec
l'Ecole doctorale «Ville et
environnement» de la cité
Descartes à Marne-La-
Vallée (ENPC, ENSG,
Université Paris VIII,
Université de Marne-la-
Vallée), l'Université de

Paris XII, l'Ecole
d'architecture de Paris
Belleville, l'Institut national
de recherche sur les
transports et leur sécurité
(INRETS), l'Institut des
sciences de l'homme (ISH)
à Lyon, et leurs laboratoires
de recherche: LATTS,
LTMU-IFU, LVMT-IFU,
CRETEIL-IUP, DEST, LET.

Direction
du colloque:

Alain Bourdin
Directeur du Laboratoire
théorie des mutations
urbaines (LTMU),

directeur de l'Institut
français d'urbanisme (IFU),
Université Paris VIII

Didier Rebois
Architecte, enseignant
à l'Ecole d'architecture
de Versailles, commissaire
de l'exposition
"Bouge l'architecture!
Villes et mobilités"
de l'Institut pour la ville en
mouvement

Comité
scientifique

Samuel Bordreuil
Sociologue,
Laboratoire méditerranéen
de sociologie,
Maison Méditerranéenne
des sciences de l'homme
(LAMES/MMSH),
Aix-en-Provence

Philippe Chollet
Responsable des études
générales et environnement,
Direction de la stratégie
et produit groupe (DSPG),
PSA Peugeot Citroën, Paris

Arie Graafland
Directeur de programme,
Ecole de design de Delft,
Université de technologie
de Delft, Pays-Bas

Michel Savy
Economiste, Observatoire
des politiques et des
stratégies de transport en
Europe, Conseil national
des transports, professeur
à l'Institut d'urbanisme de
Paris/Université Paris XII,
chercheur au Laboratoire
techniques territoires
sociétés (LATTS),
Ecole nationale des ponts
et chaussées (ENPC)

Marcel Smets
Architecte et urbaniste,
Université de Leuven,
Belgique

Assistante:

Irène Mboumoua
Architecte, doctorante IFU,
Université Paris VIII

Faire la ville avec les flux?

GESTION DES LIEUX
D'ECHANGES
ET ARCHITECTURE
DE LA MOBILITE

Les producteurs de ville, pouvoirs
locaux, investisseurs, exploitants
de services urbains, urbanistes
et architectes traitent souvent
la mobilité comme une contrainte
que l'on essaie de maîtriser
au mieux. Les réseaux routiers ou
les transports en commun,
les espaces multimodaux
ou les centres d'échanges très
accessibles sont alors conçus en
réponse à une demande.

Le séminaire de la Chaire de l'Institut pour la ville
en mouvement part d'une question moins habituelle:
comment la mobilité devient-elle un outil pour
produire la ville? Cette question en entraîne une autre:
quelle ville produit-on avec la mobilité?

Pour répondre, on composera trois démarches:

Des conférenciers présenteront une approche globale
de la dynamique des flux dans la ville selon
une perspective européenne, japonaise et nord-
américaine.

Des chercheurs de quatre pays européens rendront
compte de leurs travaux portant sur trois thèmes:

- les nouvelles perspectives de l'urbanisme
par rapport à de grands équipements de mobilité
(TGV et autoroutes);
- l'appropriation de lieux urbains de mobilité ou de
grands centres commerciaux;
- la gestion des usages dans les lieux d'échange et
dans le centre ville.

Des concepteurs et des acteurs (exploitants,
responsables locaux) présenteront trois lieux d'échange
particulièrement significatifs et qui font actuellement
l'objet d'opérations urbaines:

Paris-Les Halles, la ligne de métro nord-sud
d'Amsterdam et Birmingham Centre. Cette lecture se
retrouve chez les chercheurs, par exemple lorsqu'ils
étudient les facteurs favorables au transfert modal.

trois

INTRODUCTION : Faire la ville avec les flux ?

lundi 29 mars [matin]

9h30

Jean-Pierre Orfeuil

Président de la Chaire de l'Institut pour la ville en mouvement, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII, Créteil

9h45

Alain Bourdin

Directeur de l'Institut français d'urbanisme, sociologue et urbaniste, Université Paris VIII, Marne-la-Vallée

Faire la ville avec les flux ?

Dans la perspective européenne, faire la ville avec les flux, c'est s'intéresser aux infrastructures de mobilité, à l'urbanisme des autoroutes ou celui des lignes de tramway. C'est encore plus travailler sur l'aménagement des lieux d'échanges : aéroports, gares, centre commerciaux, mais également centres des villes, plate-formes logistiques, stations-services etc. On s'interroge plus particulièrement sur quatre caractéristiques des lieux d'échanges et sur les effets qu'ils entraînent sur les dynamiques urbaines :

- Comme lieu de vie sociale et de consommation, ils doivent non seulement être lisibles mais aussi appropriables par les usagers. Ils doivent donc offrir une *ambiance* ou un jeu d'ambiances et permettre le développement d'une diversité d'usages.
- Ils nécessitent une gestion complexe qui entraîne des dispositifs spécifiques d'organisation, voire de « gouvernance ».
- Ils reposent sur une forte anticipation des comportements des divers acteurs qui marque fortement la conception de l'espace.
- Ils organisent la relation avec un territoire ; symbolique, économique ou matérielle. Cela va de soi quand le lieu d'échanges dessert ce territoire, mais le problème se pose également quand ils organisent des flux qui ne font que traverser ce territoire. À ce titre se pose la question de leur ancrage dans le territoire.
- Ils sont souvent porteurs de centralité : quelle place y prennent-ils et comment cette dimension de centralité s'inscrit-elle dans des formes.

10h15

Le rôle de la mobilité et de l'accessibilité dans l'organisation des métropoles : une approche comparative entre le Japon et les Etats-Unis

Modérateur : Michel Savy

Economiste, Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, CNT, Université Paris XII, LATT/ENPC, Marne-la-Vallée

Ce séminaire de la Chaire de l'Institut pour la ville en mouvement pose la question du rôle de la mobilité et de l'accessibilité dans l'organisation et la reconfiguration de l'espace des grandes métropoles : « Faire la ville avec les flux ? » La comparaison de situations très contrastées permet de relativiser la question, d'apprécier le poids différent des divers facteurs en jeu selon le contexte dans lequel ils interviennent. Dans le cas de la métropole américaine, dont Los Angeles est l'archétype, on peut se demander si la mobilité est vraiment un facteur immédiat et primordial de composition et de recomposition de l'espace. Compte tenu de l'homogénéité, de la fluidité et de la plasticité du système automobile, d'autres facteurs relevant d'une logique économique, financière, foncière, culturelle ou autre ne prennent-ils pas le dessus pour déterminer les arbitrages entre sites concurrents davantage que leur accessibilité ? Par exemple, pour fixer la reconfiguration des lieux du commerce, leur contenu, leur architecture, leur localisation ? On retrouve ici le « paradoxe de localisation » selon lequel, au fur et à mesure de son renforcement, un réseau de transport

ou de télécommunication tend à desservir un territoire de façon plus homogène et à perdre de ce fait son pouvoir structurant. À l'inverse, la métropole japonaise, dont le modèle abouti est la conurbation Tokyo-Yokohama et ses trente millions d'habitants, est marquée par une occupation intense de l'espace, notamment dans les quartiers centraux. Seuls des modes de transport urbain lourds, le train et le métro, sont en mesure de desservir efficacement des lieux aussi denses et aussi contraints. De tels systèmes de transport n'ont guère de plasticité, leurs réseaux construisent une polarisation forte et durable de l'espace urbain. Dès lors, les lieux les plus accessibles (les gares) deviennent les noyaux de développements à dimensions multiples : transport, emploi, commerce, loisirs, pratiques urbaines diverses. La ville n'est pas pour autant figée mais ses transformations ne s'opèrent pas tant par le déplacement des zones les plus dynamiques ou l'émergence de zones nouvelles que par déstructuration et reconstruction des zones polaires existantes. C'est en comparant des situations relevant de morphologies urbaines très différentes que le séminaire permettra d'avancer dans l'exploration de ces questions fondamentales.

INTRODUCTION : Faire la ville avec les flux ?

lundi 29 mars [matin]

Avec :

10h20

Hidetoshi Ohno

Architecte, professeur,
Division des études
environnementales,
Université de Tokyo, Japon

Les grandes
villes
japonaises :
le modèle de la
cité compacte
à grande
mobilité

Le point fort d'une ville comme Tokyo est sans aucun doute son réseau ferroviaire dense et efficace. En effet, la plupart des habitants de la région métropolitaine de Tokyo, dont le nombre s'élève à presque 30 millions, utilisent des trains pour leur migration quotidienne.

L'image de la cité

future qui se dessine est un réseau de ceintures à forte densité de population. Il s'agit d'une autre forme de cité compacte, tout à fait différente de l'image familière des cités compactes. Dans ce nouveau modèle, chaque partie de la cité se trouve insérée au sein de ceintures continues. La population peut être importante mais les gens peuvent accéder facilement au centre-ville, grâce aux liaisons par train rapide, tout en étant à proximité des espaces verts, à l'extérieur de la cité.

Mon exposé présentera la situation actuelle des gares ferroviaires organisant la cité de Tokyo à partir d'images présentées lors de notre exposition à l'Institut hollandais d'architecture (Biennale de Rotterdam 2003). Je parlerai ensuite de nos recherches sur le nouveau type de cité compacte à grande mobilité qui émerge au Japon.

11h00

Pause café

11h20

Lars Lerup

Doyen, Ecole d'architecture
Rice, Houston, Texas,
Etats-Unis

L'exemple
de Houston

Los Angeles est le modèle d'une métropole suburbaine qu'illustre également le cas de Houston, l'une des villes les plus autoroutières des Etats-Unis. La métropole suburbaine est la conséquence inattendue d'une série de démarches autonomes, chacune d'entre elles étant construite comme une véritable campagne militaire : la campagne des autoroutes, celle de l'assainissement, celle de l'équipement commercial, du découpage territorial etc. Cette « guerre par d'autres moyens » (Clauzewitz, Foucault) accumule les dommages collatéraux et l'on atteint aujourd'hui des dimensions catastrophiques : congestion de la circulation automobile, pollution, isolement socio-culturel etc. Ces effets produisent un nouvel environnement agressif qui traverse les disciplines et qui n'est contrôlé par aucune organisation. La mobilité en est la force motrice, étayée par la motorisation et la recherche de ce que l'on peut appeler la « distance américaine ». La mobilité est devenue une unité anthropologique qui, sans doute, supplante le travail.

12h00

Table ronde

13h00

Déjeuner

THÈME 1: Fabriquer la ville par les lieux d'échanges

lundi 29 mars [après-midi]

14h30

Modérateur:

Arie

Graafland

Directeur de programme,
Ecole de design de Delft,
Université de technologie
de Delft, Pays-Bas

Introduction:

Didier Rebois

Architecte, enseignant
à l'Ecole d'architecture
de Versailles, commissaire
de l'exposition
"Bouge l'architecture!
Villes et mobilités"
de l'Institut pour la ville
en mouvement, Paris

Les moyens de déplacement rapide (voiture, métro, train...) ont donné naissance à une ville suburbaine diffuse et remis en question les modes classiques de fabrication des espaces de la ville. En rendant possible le fait d'accéder n'importe où et de parcourir de grandes distances dans des temps

raccourcis, ils ont modifié le rapport à l'espace et provoqué une déterritorialisation des citadins.

Mais, plus que de neutraliser l'espace urbain, paradoxalement, cette liberté de mouvement a eu comme conséquence la création de nouvelles polarités d'intensité urbaine là où se croisent plusieurs types de transport et donc là où l'accessibilité est la plus aisée : aéroports, gares ferroviaires et routières, stations de tramway, parkings-relais.

La fréquentation croissante de ces espaces techniques de la mobilité a entraîné l'ajout de services complémentaires à la fonction d'échanges intermodaux. Ces services peuvent être d'échelles différentes : des distributeurs (banque, restauration...) à des programmes plus complexes (centres commerciaux, centres ludiques et sportifs, multiplexes cinématographiques, centres d'affaires...).

Généralement conçus dans une logique à dominante marchande, les nouveaux espaces articulés autour des interconnexions ont souvent une forme insulaire (peu de relation avec la ville environnante) et génèrent des objets de qualité architecturale médiocre car associés à une rentabilisation rapide des investissements.

Des modes d'occupation de l'espace plus complexes que ceux liés à la fonction technique ou commerciale pour laquelle ces espaces étaient programmés ont pourtant vu progressivement le jour (point de confluence des jeunes des quartiers périphériques, abri pour les "sans domicile fixe"; lieux de rencontre de groupes communautaires...).

Ils ont entraîné des modalités nouvelles de gestion de l'espace à des fins de sécurité, de contrôle social.

Et de ce croisement entre réseau technique, services et pratiques urbaines émergent de nouvelles stratégies de la part des administrateurs de ces espaces complexes (politiques, gestionnaires, aménageurs) fondées sur une attente plus exigeante des usagers de l'intermodalité – en termes de valeur ajoutée urbaine.

[SUITE /...]

THÈME 1: Fabriquer la ville par les lieux d'échanges

lundi 29 mars [après-midi]

I... Comment donc fabriquer de la ville à partir de ces territoires de desserte et de croisement ? Comment concevoir des espaces ayant des qualités urbaines et qui sachent concilier les fonctions complexes et quelquefois contradictoires du transport rapide et de l'espace collectif ? Comment articuler à la performance technique – améliorer le transport et les flux urbains – et à la dynamique privée – essentiellement le shopping – d'autres exigences spatiales pour favoriser l'échange, la rencontre, l'utilisation de services publics ? Quels types d'espaces renvoyant à d'autres pratiques d'ordre public doivent y être associés ? Comment les rendre appropriables par des usagers aux pratiques urbaines très différentes ?

Avec :

14h50

José Maria Ureña

Professeur, Ecole des ponts et chaussées, Université de Castilla La Mancha, Ciudad Real, Espagne

Evolution des stratégies d'incorporation du TGV et ses conséquences urbanistiques sur les villes espagnoles : les gares TGV

que sur l'étude d'une littérature scientifique sur le sujet (Valladolid, Lérida et Zaragoza). Dans une perspective associant la géographie et la socio-économie, la communication présentera sept cas qui constituent des réponses différentielles à l'enjeu d'utilisation de l'arrivée du TGV comme pôle de croissance (quatre cas de villes petites ; trois cas des villes moyennes).

Cette recherche vise à présenter la manière dont les gares TGV espagnoles sont impliquées dans des stratégies urbaines et à comprendre les dynamiques dont elles sont porteuses. Elle s'appuie sur une thèse de doctorat qui compare les expériences française et espagnole (Ciudad Real, Segovia et Guadalajara), sur des travaux réalisés par les auteurs à Ciudad Real et Córdoba, ainsi

15h20

Henrik Sander

Ingénieur diplômé en urbanisme et aménagement régional

Stefanie Bremer

Ingénieur diplômé en urbanisme et aménagement régional, professeur assistant à l'Institut d'urbanisme et d'aménagement de l'université de Duisburg-Essen, Allemagne

Nouveaux concepts relatifs à la planification globale des corridors routiers : reconquérir l'espace extraterritorial

peuvent inclure toute une gamme de services et de manifestations directement accessibles en voiture, du festival de musique informel à l'implantation de nouveaux musées, mairies, théâtres nationaux, villages de vacances, centres de congrès ou encore construction de ponts routiers abritant des magasins qui proposent par exemple des vins ou des produits du terroir, autant de sites phares de toute une région – sans oublier les services habituels tels que des épiceries ouvertes en permanence ou des motels. L'autoroute crée donc sa propre typologie d'espaces urbains au sein d'une région urbaine en mouvement. Par ailleurs, lorsque le tracé de l'autoroute coupe le tissu urbain existant, celui-ci se transforme en une zone à caractère limitrophe. Cependant, même ces nouveaux espaces ne deviennent pas des terrains vagues car de nouveaux arrivants s'y installent. Cet exposé se propose de présenter le nouveau plan concerté et réseau d'aménagement du territoire qui commence à émerger en Allemagne. Les urbanistes, ingénieurs et architectes allemands découvrent de nouvelles opportunités ainsi qu'une nouvelle culture de l'aménagement visant à aligner la gestion et l'exploitation des autoroutes sur celle des villes.

En Allemagne, le débat autour de la planification réactualise la question de la ville et des autoroutes, qui sont maintenant considérées comme un nouvel outil destiné à remodeler la région. Aux intersections des autoroutes, de nouveaux aménagements émergent qui créent de nouvelles structures régionales, utilisées non seulement à des fins industrielles mais qui proposent aussi des animations habituellement localisées en centre-ville. Celles-ci

15h50

Discussion

16h10

Pause café

16h30

La ligne de métro nord-sud d'Amsterdam

Présentation : Arie Graafland

jamais entrepris à Amsterdam, projette de relier huit stations de métro, situées du nord au sud de la ville. La nouvelle ligne acheminera 200 000 passagers par jour de part et d'autre du centre historique. La construction de la partie souterraine, longue de presque 4 km et qui comprend les stations de Rokin, Vijzelgracht et Ceintuurbaan, utilise de nouvelles techniques qui permettent de creuser très profondément et de préserver le tissu urbain historique. Les réseaux de bus et de tramway actuels ont une capacité de 800 000 passagers par jour, mais on estime que ce nombre atteindra plus d'un million en 2005. Il est donc urgent de disposer d'une nouvelle liaison de transports collectifs performante, d'autant que l'accès au centre historique et à l'Axe sud est une condition .../

La ligne de métro nord-sud d'Amsterdam, longue de 9,5 km, part du nord de la ville pour rejoindre la station South/WTC, dans le quartier de l'Axe sud. Ce chantier, l'un des plus importants

[SUITE /...]

THÈME 1: Fabriquer la ville par les lieux d'échanges

lundi 29 mars [après-midi]

/... indispensable au développement et à la vitalité économique de la ville. Cette liaison nord-sud est en effet appelée à désenclaver les quartiers nord qui étaient jusqu'à ce jour relativement isolés du fait de la séparation de la ville en deux par la rivière Ij. Alors qu'il faut actuellement 31 mn pour se rendre du nord de la ville à l'Axe Sud, le trajet ne durera que 16 mn lorsque la nouvelle ligne sera en service, avec une rame toutes les cinq mn. L'implantation de nouveaux centres d'affaires est prévue près des stations qui seront également reliées au réseaux de bus, trains et taxis. Cette nouvelle liaison entre les quartiers stratégiques de l'Axe Sud, le centre historique et la partie nord de la ville favorisera de toute évidence l'essor économique d'Amsterdam.

Avec :

Christian Van Ees

Urbaniste pour la ville d'Amsterdam, urbaniste consultant, DRO/Bureau d'aménagement de la ligne nord-sud d'Amsterdam, enseignant à l'Université de technologie de Delft, Pays-Bas

Donald Van Dansik

Architecte, directeur de One Architecture, Amsterdam, Pays-Bas.

17h20

Discussion: Michel Savy

Economiste, Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, CNT, Université Paris XII, LATTS/ENPC, Marne-la-Vallée

dix

18h30

Giuliana Bruno

Professeur d'études visuelles et environnementales, Université de Harvard, Boston, Etats-Unis

VILLES, CINÉMA: IMAGE DE FLUX, FLUX D'IMAGES

Faire la ville sur les flux? Lesquels? Flux humains, flux d'objets, diversement véhiculés, mais flux de signes et d'images aussi, environnement d'écrans, soit retirés dans des salles dites obscures, soit s'affichant jusqu'à capter et redéployer la fonction lumineuse

de l'urbanité: les «lumières de la ville».

Mais quels rapports, quel commerce, entre ces fluidités réelles et imaginaires?

C'est à cette zone «entre» que, depuis plusieurs années, Giuliana Bruno a consacré son attention. Dans un livre récemment paru, elle restitue son parcours théorique, en déployant notamment l'histoire incroyablement intriquée de la ville et du cinéma.

Selon Giuliana Bruno, le cinéma ne sort pas du théâtre, même s'il est entré depuis dans ses salles: il nous vient de la rue, de la ville, et de son «pouls»; du désir d'en reconduire les mobilités et de traduire les nouvelles esthétiques qui s'éprouvent dans leur bain. Mais, du même coup, il ajoute et installe au cœur de la ville un autre espace de transport, lui plus intime... Si bien que, s'il restitue l'émotion dans les conditions modernes du mouvement, il en vient à célébrer et cultiver ce qu'il y a de mouvement, ce qu'il y a de transport, déjà, dans l'émotion.

Faire la ville sur les flux? Cela sonne comme un défi. Quant à nos cultures urbaines, elles n'ont sans doute pas d'autres lits que la relance de nos circulations réelles et imaginaires, cela même que le cinéma cultive et porte à son point d'incandescence.

GIULIANA BRUNO est l'auteur de "Atlas of Emotion", éditions Verso.

THÈME 2: De nouvelles territorialités

mardi 30 mars [matin]

9h30

Modérateur: Didier Rebois

Architecte, enseignant à l'Ecole d'architecture de Versailles, commissaire de l'exposition "Bouge l'architecture! Villes et mobilités" de l'Institut pour la ville en mouvement, Paris

Introduction: Samuel Bordreuil

Sociologue, Laboratoire méditerranéen de sociologie, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme et de la société, Aix-en-Provence

Les lieux d'échanges sont gérés, ils sont également pratiqués, voire appropriés. Voyageurs des gares, visiteurs des centres de commerce et de loisir (et réciproquement), en sont les premiers destinataires. En sont-ils les seuls et qu'y font-ils,

que font-ils de ce qu'ils trouvent là et qui a été conçu, arrangé et géré pour eux?

D'abord, et aussi pensés que soient ces espaces, il faudra bien que leurs pratiquants s'ajustent et à leurs rythmes et à leur publics. Tout autant que d'aller y prélever les services qu'ils en attendent, et même avant cela, il faudra bien, aussi peuplés que soient ces lieux, qu'ils y «fréquentent les fréquentations» dont ils sont le cadre, et parfois même le théâtre.

La plupart de ces fréquentations environnantes sont cursives, qu'elles soient individuelles ou collectives: elles donnent le

ton. D'autres le sont moins, et inégalement légitimes. Il faut toujours, et précisément pour orchestrer les mobilités de biens, de personnes ou de signes, un minimum d'immobiles, ancrés dans le lieu pour que «ça tourne»: les employés du mouvement, les réguliers du lieu. D'un autre côté, aussi circulants que soient ces espaces, on y trouvera toujours des angles morts, des «délaissés», des contrebas de flux, dans lesquels s'attarder, traîner, éventuellement «zoner». Soit que l'arrogance du mouvement ait ses limites, soit qu'elle se heurte à d'autres qui simplement dérogent à sa règle.

Et encore: d'où viennent ceux qui transitent là? On l'imagine, d'un éventail de lieux (ouvert à 360° si possible) mais situés à quelles distances? Des orbites s'y chevauchent, d'ampleurs très contrastées. Comment entrent-elles en phase? Est-il sûr que les lointains ne font que passer dans des trajectoires tendues et détachées au lieu que les proches, dans la réitération de leurs retours, y infiltreraient, en toute porosité, les empreintes coutumières du local avoisinant? Pour analyser le fonctionnement territorial de ces lieux d'échanges, il faut donc ouvrir deux angles d'approche:

L'un – qui les replace dans le contexte spatial dans lequel ils s'insèrent et s'intéresse à leurs degrés d'extra territorialité par rapport aux territoires de proximité qui les hébergent pourtant – s'attaque donc au paradoxe de ces lieux qui, bien qu'étant là, sont aussi ailleurs. L'autre, qui prend les choses par l'intérieur et décèle dans l'analyse même des flux qui transitent des régularités sur lesquelles les mobiles s'appuient et qu'ils entretiennent dans leurs interactions. S'esquisse alors une autre figure paradoxale: celle d'une capacité des .../

onze

THÈME 2: De nouvelles territorialités

mardi 30 mars [matin]

I... flux à structurer les territoires de déplacement. En particulier, est-ce qu'à côté de la figure bien connue de la « gated community » on ne pourrait pas risquer celle des « screened polarities » ? Observant en quoi le mouvement même peut jouer comme principe sélectif. On l'aura compris, un des enjeux de ces approches est de mettre à l'épreuve la notion qu'on a du territorial: en en variant les formes, en en approfondissant le concept.

Avec :

9h50

Samuel Bordreuil

Sociologue,
Laboratoire méditerranéen
de sociologie,
Maison méditerranéenne
des sciences de l'homme
et de la société,
Aix-en-Provence

Plan de Campagne

Plan de Campagne est une zone commerciale deshéritée, située au milieu de nulle part (entre Aix, Marseille, villes de l'Etang

de Berre)... faite de bric et de broc. Il se trouve que c'est la plus grande d'Europe.

La raison de sa prospérité tient à ce qu'elle a su se glisser dans un créneau temporel, celui du dimanche. Ce jour où les villes ferment et où les citadins sont priés d'aller prendre l'air. C'est à Plan de Campagne qu'ils vont le chercher, et c'est l'air... de la ville qu'ils y retrouvent. Un espace, donc, où la multitude se côtoie et s'expose à la multitude. On se proposera de repérer, dans ces flux, différents « états de forme », différentes pratiques, qui engagent et mettent en jeu la composante sociable de la citoyenneté.

10h20

Stéphane Tonnelat

Architecte, sociologue,
Institut français
d'architecture, Paris

Times Square, Crossroads of the world

Times Square est traversé tous les jours par des milliers de « spectateurs », à tel point que le *Business Improvement District*, l'organisation en charge de sa gestion, est obligé de mettre en place des

itinéraires de délestage pour piétons. Pour les institutions, on est bien dans une gestion du flux, et pour les grandes compagnies des médias et de la finance qui investissent sur le site, dans un processus de construction sur le flux.

Mais que se passe-t-il pour tous les passants et visiteurs de Times Square ? Font-ils la ville, font-ils New York ? Nous verrons que l'observation des camelots sénégalais révèle une double relation au flux : celle de la vidéo-capture par les médias installés dans les nouvelles tours de bureaux et celle de l'échange entre les angles morts de la capture et les piétons.

10h50

Discussion

11h10

Pause café

11h30

Le cas du Forum des Halles. La stratification urbaine : la revalorisation du quartier des Halles entre plate-forme, shopping centre et parc urbain

Ouvert en 1979 en plein cœur de Paris, le Forum des Halles est à la fois un pôle d'échanges parmi les plus fréquentés (800 000 visiteurs par jour), un ensemble de commerces (41 millions de visiteurs par an) et d'équipements.

Présentation : Didier Rebois

Mais c'est aussi un espace qui a vieilli prématurément, avec des difficultés d'accès et de circulation et un manque de lisibilité des espaces : un jardin morcelé, qui attire peu les riverains et les promeneurs, un espace public confronté à une cohabitation problématique des diverses fonctions du quartier, un réseau de voirie souterraine inadapté, des problèmes de sécurité, la dégradation d'une partie du patrimoine immobilier. Non seulement une coupure est ressentie entre le « dessous » – dit « le millefeuille » – et le « dessus » mais elle est encore très présente entre le quartier piéton et les quartiers limitrophes. Malgré l'incontestable réussite du Forum, sa forte fréquentation engendre des difficultés.

Le repérage des portes d'entrée, des circulations intérieures et des liaisons verticales est à améliorer. Par ailleurs, le pôle d'échanges souterrain souffre de sa situation d'enclavement au sein du Forum. La RATP souhaite requalifier profondément ce pôle qui est son point principal de correspondances, le centre symbolique et effectif de son réseau. Pour consolider le succès actuel des commerces, l'objectif est de réconcilier les niveaux souterrains avec la rue par une meilleure intégration avec le quartier. Les moyens possibles sont nombreux : des entrées plus lisibles, une présence plus claire des commerces au niveau des rues et la mise en valeur des liaisons entre le jardin, les terrasses et la place basse. Plus généralement, il est nécessaire de repenser les espaces communs entre les équipements publics, les transports et

les commerces. Quatre domaines, l'espace public, le pôle d'échanges de transports, le bâti et la coexistence des différents usages du secteur, doivent être traités dans le cadre d'une réflexion urbaine d'ensemble. A cet effet, la municipalité a mis en place une consultation de quatre équipes pluridisciplinaires d'architectes, urbanistes, paysagistes, pour traduire les objectifs en un projet d'aménagement.

Avec :

Marie Jorio

Chargée d'affaires,
RATP, Paris

Evolution des usages de la plate-forme d'échanges et implications spatiales

Dominique Hautbois

Directeur d'opérations,
Espace Expansion

Shopping et flux

Hervé

Thomas

Chercheur au CNRS,
Paris

Le parc comme espace public, mixité des usagers ?

Lise Mesliand

Directrice de la gestion
et de l'aménagement,
Société d'économie mixte
Paris Centre
(SEM Paris Centre), Paris

La restructuration spatiale du Forum des Halles : mobilité, shopping, espace public et interface

12h40

Discussion

13h00

Déjeuner

THÈME 3: Hypergestion

mardi 30 mars [après-midi]

14h30

Modérateur:
Marcel Smets
Urbaniste et architecte,
Université de Leuven,
Belgique

Introduction:
Alain Bourdin

Les lieux d'échanges, en particulier les grands centres de commerce ou de loisir et les grands lieux d'intermodalité (gares ou aéroports notamment) présentent trois caractéristiques :

- ils sont destinés à drainer des flux

aussi importants que possible;

- ils constituent un univers organisé pour optimiser un nombre très limité de fonctions (commerce, transport...);
- ce sont des espaces complexes en termes de responsabilité et de gestion de risque, avec des situations paradoxales: espaces de gestion privée largement ouverts au public par exemple.

Ces caractéristiques sont habituellement associées à des investissements importants et elles commandent une logique de gestion qui doit :

- produire une attractivité maximale et une ouverture aussi grande que possible vis-à-vis des publics concernés tout en assurant le contrôle, l'orientation des flux et, éventuellement, l'exclusion de certaines catégories d'utilisateurs. Cela conduit notamment à toute une réflexion sur la gestion des ambiances et de la sécurité;
- développer une utilisation aussi fonctionnelle et efficace que possible des espaces concernés. La gestion est toujours

lourde et coûteuse et l'équilibre suppose une intensité d'utilisation aussi grande que possible, ce qui entraîne un néo-fonctionnalisme radical;

- organiser un dispositif de coopération et de partage des risques entre les partenaires concernés qui soit aussi précis et aussi réflexif que possible. Il s'agit non seulement de savoir qui fait quoi et qui est responsable de quoi, mais de suivre en temps réel le fonctionnement du lieu et d'intervenir immédiatement et de façon pertinente en matière de maintenance, de sécurité, de propreté, d'animation et de services à la clientèle.

Tout cela est constitutif d'une logique de l'hypergestion qui appelle des instruments juridiques et financiers et qui exerce de fortes contraintes sur la définition des programmes et sur le design des lieux. On peut s'efforcer de mieux comprendre cette logique mais aussi d'analyser ses conséquences à l'échelle urbaine.

Avec :
14h50
Marie-Pierre Lefeuvre/Christine Lelévrier
Maîtres de conférence,
Université Paris XII,
Créteil

Produire des lieux par la gestion

résidentiels. Ces objets, destinés à drainer des flux aussi importants que possible, ou, dans les cas limites, à contrôler des flux,

Les lieux d'échange, en particulier les grands centres de commerce ou de loisir et les grands lieux d'intermodalité ont vu se développer des modèles d'organisation que l'on retrouve également dans certains espaces

constituent un univers organisé pour optimiser un nombre limité de fonctions (commerce, transport...). Ils forment des espaces complexes en termes de responsabilité et de gestion de risque, avec des situations paradoxales: espaces de gestion privée largement ouverts au public par exemple. Une recherche réalisée principalement sur quatre sites français a permis d'analyser la spécificité des dispositifs de gestion en ce qui concerne les partenariats, les outils juridiques mobilisés, l'organisation du travail et les compétences professionnelles du personnel spécialisé. Elle analyse notamment les nouvelles exigences de performance en matière de maintenance, de sécurité, de propreté, d'animation et de services à la clientèle et montre comment l'on débouche sur un nouveau fonctionnalisme radical.

15h20

Anne Cronin
Sociologue,
Université de Lancaster,
Royaume-Uni

Publicité en extérieur et organisation pratique, économique et symbolique de l'espace urbain

Cet exposé aborde un important domaine de l'analyse urbaine dont les implications sociologiques n'ont pas retenu l'attention méritée, à savoir le rôle des affichages publicitaires dans la ville, les messages qu'ils portent et leur impact intentionnel sur la circulation des

flux de personnes et de capitaux dans l'espace urbain. En partant d'une analyse sociologique et culturelle, nous verrons comment les affichages publicitaires, apposés sur les panneaux, les moyens de transport ou encore les annonces publicitaires sonores, jalonnent les trajets domicile-travail des habitants et la circulation des personnes dans et autour de la ville. Je soutiens ici l'idée que cette publicité «en extérieur» peut être perçue comme une matrice organisatrice. Certains auteurs ont avancé que la ville était constamment façonnée et remaniée par le

biais de nombreux processus sociaux et flux de circulation (Clarke, 2003). Amin et Thift (2002) affirment par exemple que nous devons penser les villes en tant que champs de mouvements, mais également que leur organisation obéit à un certain *ordre* et que celui-ci s'établit par le tracé des flux qui se dessine en suivant une série de *repères*, qui construisent des espaces et des temps spécifiques. Alors que de nombreux rapports ont étudié les modalités selon lesquelles les constructions des réseaux de transport généraient ces flux urbains, le rôle de la publicité urbaine dans la gestion et l'exploitation de ces flux (et notamment son rôle dans le financement des réseaux de transports) a été quelque peu négligé. Cet exposé analyse les cheminements par lesquels la publicité produit un effet de territorialisation complexe et ambigu.

15h50

Discussion

16h10

Pause café

THÈME 3 :**Hypergestion**

mardi 30 mars [après-midi]

16h20

Le cas de
Birmingham.
Le recours au
signe
architectural :
Birmingham,
le nouveau
centre
commercial
Bullring
en centre-ville
entre deux gares

Présentation :
Marcel Smets

1980. Il est question de «remettre à niveau» le centre d'une des plus importantes villes du Royaume-Uni : l'enjeu est de diversifier le public de visiteurs, chalands et habitants en tirant vers le haut l'offre urbaine.

Les ingrédients de cette nouvelle cuisine sont de diverses natures (le marché foncier et les friches disponibles, le rôle de l'évènementiel et du shopping etc.), mais le plat de résistance est l'autoroute urbaine qui, telle un collier trop serré, étrange le centre-ville : la part de la voiture dans le système hérité des années 1960 est repensé, la trame urbaine traditionnelle est revisitée et impose de nouvelles ouvertures, les gares ajoutent à leur dimension fonctionnelle d'accessibilité celle

Le scintillant bâtiment de Selfridges, dans le centre commercial Bullring, est la cerise sur le gâteau des stratégies de renouvellement du centre-ville de Birmingham : les acteurs impliqués parlent d'une «vision» de la municipalité pour la ville qui aurait marqué un tournant à partir des années

de «carte de visite» pour la ville. Ainsi, pour que la recette réussisse, tous les ingrédients doivent être intégrés de manière savante : l'interface entre les acteurs de l'urbain est organisée à travers l'application à l'urbain des notions de gestion, de marketing et d'image. Les espaces qui, comme le Bullring, étaient emblématiques de l'anachronisme dans lequel Birmingham était tombé, sont transformés en symboles du renouveau. Le dosage des ingrédients secteur privé-secteur public passe par la maîtrise de ce genre d'espaces.

Avec :

Maria Basile

Architecte, doctorante
en urbanisme
à l'Institut français
d'urbanisme,
Université Paris VIII,
Marne-la-Vallée

Mike Taylor

Représentant
du Birmingham City
Council, Royaume-Uni

Nick Guy

Architecte,
chef de projet pour le
«Bullring»,
Agence Benoy, Londres,
Royaume-Uni

17h50

Quelles
perspectives
pour
la recherche ?

Discussion
animée
par :

Alain
Bourdin
Jean-Pierre
Orfeuill