



**HAL**  
open science

## Motricité, mouvance, émotion

Pascal Amphoux

► **To cite this version:**

Pascal Amphoux. Motricité, mouvance, émotion : vers une conception morphogénétique de la mobilité urbaine. European 5, résultats européens, Edition European, pp. 42-52, 1999. hal-01564489

**HAL Id: hal-01564489**

**<https://hal.science/hal-01564489>**

Submitted on 18 Jul 2017

**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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

37

**MOTRICITÉ, MOUVANCE, ÉMOTION**  
Vers une conception morphogénétique de la mobilité urbaine

*par*

**Pascal Amphoux**

INSTITUT DE RECHERCHE SUR L'ENVIRONNEMENT CONSTRUIT

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

14, av. de l'Eglise Anglaise

CH 1006 LAUSANNE

CENTRE DE RECHERCHE SUR L'ESPACE SONORE

Ecole d'Architecture de Grenoble

60, av. de Constantine, BP 2636

F 38036 GRENOBLE CEDEX 2

Comité scientifique EUROPAN 5

~~Article pour le catalogue général des résultats~~

*paru dans*  
*Europar 5, résultats envoyés, juin 1999*  
*Editha Europan, Paris, 1999, II. 42. 52*

## **Motricité, Mouvance, Emotion**

*Vers une conception morphogénétique de la mobilité urbaine*

La mobilité des hommes, des marchandises et des informations était jadis déterminée par la distance à parcourir d'un point à un autre. L'augmentation des vitesses de déplacement, la réduction des temps de stockage et l'immédiateté de la transmission des messages mettent aujourd'hui en cause cette relation et introduisent de nouvelles déterminations : l'espace vécu s'étend mais devient discontinu, les temps de transport se raccourcissent sur les trajets longs mais s'allongent sur les trajets courts, les liens sociaux se distendent mais sont de plus en plus nombreux et variés. Bref, le rapport entre mobilités et proximités se complexifie et doit désormais se décliner au pluriel. Telle peut être résumée l'une des hypothèses de travail qui était proposée aux villes et aux concurrents de la cinquième session d'Europas.

Plutôt que d'établir un bilan général de l'ensemble des dossiers ayant répondu à cette problématique, la présente étude s'attache à explorer quelques pistes émergentes, à partir d'une analyse détaillée d'un nombre limité d'entre eux<sup>1</sup>. Fidèle à la thématique abordée, la lecture proposée vise donc moins à *fixer* des tendances architecturales en classant, regroupant et généralisant, dans des catégories arrêtées, les thèmes abordés par la masse des projets, qu'à *mobiliser* certains d'entre eux en déclassant, séparant et singularisant les démarches qu'ils contribuent à initier. En d'autres termes, l'objet de cette étude n'est pas de délimiter le territoire de la session mais de nommer des "lignes de fuite". Il n'est pas d'analyser des formes architecturales mais de repérer des processus de mise en forme. Il n'est pas d'alimenter les débats sur la conception formelle de l'objet architectural mais de poser la question de l'émergence d'une conception morphogénétique de la dynamique urbaine.

Trois modalités d'approche de la mobilité urbaine sont distinguées, que nous inscrirons respectivement sous les signes de la motricité, de l'émotion et de la mouvance. Pour chacune d'entre elles, quatre principes morphogénétiques et motifs d'aménagement sont nommés, répertoriés et illustrés par un projet particulier. Aucune prétention d'exhaustivité. Mais peut-être autant de traces d'une mobilité future de la pensée architecturale.

---

<sup>1</sup> Ce corpus d'une vingtaine de projets a été établi à partir d'un pré-classement thématique proposé au comité scientifique, lors du forum des villes et des jurys qui s'est tenu à Ivry en février 1999, par une commission technique composée d'anciens lauréats d'Europas. Ce pré-classement a été effectué à partir d'une analyse systématique des 300 projets européens retenus pour la deuxième phase du concours. Le choix des projets qui seront commentés ici fait donc abstraction du jugement final et reste indépendant du fait qu'ils aient été primés ou non. Comme on va le voir, le texte qui suit vise à extrapoler des principes morphogénétiques émergents et non à faire une critique de la qualité des projets.

## MOTRICITÉ

Le mot connote la dimension spatiale, technique et fonctionnelle de la mobilité. Issue de la pensée machiniste du XIX<sup>ème</sup> siècle, il désigne *l'ensemble des fonctions qui génèrent les mouvements d'un organisme vivant* - naturel ou artificiel. Ainsi parle-t-on de la motricité du corps comme de celle de la machine, et réciproquement - ce qui explique peut-être que l'un et l'autre constituent deux des registres métaphoriques les plus puissants de la ville. Rien d'étonnant donc à ce que la motricité constitue la dimension très largement privilégiée par l'urbanisme des transports, discipline de tradition fonctionnaliste qui tend justement à ramener la notion de mobilité à des problèmes de gestion technique des déplacements, de la circulation ou de la fluidité du trafic.

D'un point de vue épistémologique, une telle réduction sous-entend une **référence première à l'espace** : c'est l'espace qui est le support des déplacements, lesquels viennent en quelque sorte en perturber la stabilité ou en menacer la permanence. Dans cette perspective, le mouvement devient un *symbole de l'entropie et du désordre* et s'inscrit dans une tradition philosophique pour laquelle la mobilité, qu'elle soit d'ordre physique, psychologique, sociologique ou politique, est synonyme de chute, de dégradation, d'agitation, d'encombrement ou d'usure<sup>2</sup>. Dans le domaine des transports, le moteur est bruyant, la voiture polluante et l'infrastructure consommatrice d'espaces. D'où une première représentation de la mobilité, diabolique et stigmatisante, qui conduit d'ailleurs volontiers à des attitudes rétrogrades ou conservatrices : il faut supprimer la voiture, revenir à la ville et à la sociabilité d'antan, etc. La mobilité, en ce premier sens, devient implicitement *quelque chose contre lequel on doit lutter*.

Les **réponses fonctionnalistes** à cette problématique sont connues et cautionnent la systématisation de deux dispositifs techniques qui tendent à s'universaliser, *le canal et le site propre* : d'un côté orienter et régulariser les flux, de l'autre, séparer les modes pour, littéralement, faire place nette - ou "nettoyer le terrain". Mais on connaît également les limites et les méfaits de tels dispositifs : la spécialisation de l'espace ne va pas sans ségrégation sociale et les grandes infrastructures sont génératrices de coupures majeures, parfois infranchissables, dans le tissu urbain. Comment alors gérer ce paradoxe ? Comment relier et séparer à la fois ? Comment classer et mélanger à la fois ? Ou encore, comment lutter contre en étant pour ?

Dépassant le dogme fonctionnaliste sans en renier pour autant l'efficacité, les quatre principes de conception morphogénétique que nous dégagons ci-après permettent peut-être de nommer les ouvertures offertes par certains projets pour répondre à de telles questions.

Le premier principe est celui de l'**occultation**. L'enjeu du programme en certains cas est tellement contraire aux contraintes objectives de l'environnement existant que le projet ne

---

<sup>2</sup> C'est la perte d'équilibre dans un système physique, le comportement trouble et pathologique en psychologie, les "mouvements sociaux", la grève, l'émeute ou la révolte en politique.

peut que chercher à occulter physiquement la présence de l'infrastructure. Matériellement, l'outil d'occultation est l'écran, dont le degré d'étanchéité, modulable, peut aller jusqu'à totalement masquer la voie indésirable. Le principe consiste alors à retourner le rapport habituel entre l'environnement et la voirie : celle-ci détruisait celui-là; celui-là, désormais, efface, enveloppe ou phagocyte celle-ci. Tel est le cas du projet de Lourès (Port008). Nous sommes dans la banlieue nord de Lisbonne, un bord de rivière extrêmement pollué, un groupe d'anciens entrepôts, un fort militaire, une nouvelle gare de chemin de fer, la route nationale 10, un noeud de jonction qui donne accès au pont sur la Trançao. L'objectif est de créer une nouvelle centralité à caractère urbain sur ce secteur éclaté. La proposition consiste, par la reconstruction d'une topographie artificielle qui exploite la pente du coteau, à littéralement dévorer la voie rapide initiale : on passe dessous, on passe dessus, on s'adosse à elle pour caler un espace public, on la métamorphose en immeuble, ..., elle est tour à tour emballée, exhauscée ou enterrée. Mais l'occultation active de la fonction ne renie pas pour autant l'existence de la voie, puisque c'est elle qui détermine la géométrie des quatre espaces majeurs créés sur ses flancs (la plaça da Republica, minérale à l'ouest, végétale à l'est, une zone résidentielle au sud-ouest et une zone d'équipements au sud-est). On ne la voit pas, ou du moins pas sous son jour habituel, mais c'est elle qui génère la structure et le fonctionnement de tout le quartier. L'occultation n'est donc pas un renoncement à la voirie, elle en est ici un moyen d'identification par défaut.

Second principe. **La dissociation.** Nombreux sont les programmes qui, dans des environnements déstructurés qui s'étoilent et qui s'étiolent, réclament la requalification des carrefours, noeuds routiers et/ou gares d'échange en espaces publics, vivants et potentiellement riches en expériences esthétiques. La solution récurrente dans de nombreux projets consiste alors à dissocier des niveaux différents en recourant à un motif topologique particulier, la **strate** : la métaphore est sédimentaire et la technique consiste par exemple à superposer une couche pour la circulation, une couche pour l'espace public et une autre couche pour l'espace privé, les modalités de passage d'une couche à une autre pouvant varier fortement suivant les contextes. A Brest, où le programme demande de repenser le rôle de liaison des grands axes qui marquent la porte Est de la ville en y intégrant une gare d'échange intermodale bus/tram, des espaces publics et des ensembles de logements, commerces ou équipements, le projet (FB05) consiste précisément à dissocier très clairement un niveau bas, voué au trafic, à la traversée et à la circulation à grande vitesse, et un niveau haut, voué à la vie de quartier, au frottement et à la rencontre : en bas l'automobiliste est pris et évacué dans la géométrie ovale d'un noeud routier de grande envergure, en haut la géométrie orthogonale d'un espace libre, aéré et végétalisé enchevêtre des ambiances et des usages différents (piéton, commerces, services, trams, bus et dessertes de quartier). La dissociation n'est donc pas d'ordre strictement fonctionnel, elle tend plutôt à distinguer des types de rapports au monde et à la ville. On ne dissocie pas la "fonction-circulation" des autres fonctions, on distingue la

fonction et l'usage, le plan de la circulation pure ("auto-mobile") et celui de la vie sociale et humaine (que l'on pourrait qualifier d'"hétéro-mobile"). Autrement dit, on passe d'une problématique fonctionnaliste classique de séparation des fonctions à une problématique néo-fonctionnaliste de dissociation entre espace monofonctionnel de trafic et espaces plurifonctionnels voués à la mobilité des usages et à la mixité des échanges sociaux.

Le troisième principe est celui de la **distribution**. La dissociation supposait un état existant confus, mêlant des fonctions et des usages réputés incompatibles, le principe de distribution suppose des situations initiales moins conflictuelles, dans lesquelles il est plausible de créer un contexte nouveau en mettant en place un système d'accessibilité complet et performant. Mais le principe de distribution ne prend sa valeur morphogénétique que par l'usage stratégique qui peut en être fait : la trame de distribution n'est pas seulement un système d'accessibilité (les voies d'accès peuvent d'ailleurs n'être que réservées), elle est un moyen de se donner le temps d'attendre que des **sédiments** s'y déposent - que les opérations, prévues ou imprévues, programmées ou spontanées, viennent remplir les mailles de la trame, à bref, à moyen ou à long terme. Ainsi du projet de Genève (GE15) qui dans son schématisme apparaît archétypique de cette attitude : la Municipalité demandait la création d'un "morceau de ville" sur un ancien espace ferroviaire, l'équipe propose ici un plan et une coupe qui plaquent sur le terrain une trame de distribution à la fois claire et enchevêtrée entre différents modes de déplacement (le métro léger, le tram, le piéton, la voiture), lesquels donnent accès à des échelles et des types d'espace différents (la région, la ville, le quartier, le logement). Cette grille des déplacements délimite le territoire viabilisé et le découpe en îlots à bâtir. Mais ceux-ci peuvent rester en attente en accueillant diverses fonctions d'espace public (sport, jardin, récréation), et l'on s'assure ainsi d'une bonne qualité de fonctionnement du quartier, à chaque étape de son développement, quelle que soit la durée de ces étapes et quel que soit le nombre d'îlots qui seront effectivement construits... A la question de la distribution des déplacements dans l'espace, se substitue celle de la sédimentation des transformations de l'espace. Comme principe morphogénétique, la distribution nous fait passer de la logique fonctionnaliste de la viabilisation d'un terrain à la logique stratégique de la densification d'un quartier.

Le principe de **différenciation**, enfin, trouve sa pertinence sur des territoires extensifs et indifférenciés, dont la vocation circulatoire, de parking, de plateau autoroutier ou de plateforme multi-modale laisse parfois inutilisées des surfaces considérables pendant des périodes durables : nombre d'autoroutes sont désertées la nuit, nombre de parkings inutilisés pendant des jours entiers, ... Le principe repose cette fois sur le motif de la **partition**, mot qui connote à la fois la répartition dans l'espace de sous-unités connexes et la coordination dans le temps de pratiques différentes : la partition, c'est le document qui permet de jouer tout seul ensemble - ici le mode de découpage spatial qui permet à des usages différents d'avoir lieu conjointement et/ou successivement. Le projet le plus emblématique de cette orientation de travail est celui de Mulhouse (FM02) qui propose une sorte de déclinaison du thème du

parking en fonction de son taux de fréquentation, du traitement de son sol et des détournements d'usage que l'on peut y envisager. Le "parking primaire" est public, son revêtement est dur, sa vocation strictement stationnaire à l'exception de foires occasionnelles. Le "parking secondaire" est "communautaire", et son revêtement semi-perméable, à l'image du square, lui permet d'accueillir des activités sportives et du stationnement occasionnel en cas de saturation des parkings primaires. Les "parkings tertiaires", enfin, sont semi-privés, ils sont dessinés dans l'esprit du jardin, la voiture s'y glisse sous les arbres et l'herbe est susceptible d'y accueillir les pique-niqueurs. Au-delà de la question du réalisme d'un tel processus d'emblématisation, ce projet offre l'intérêt de reposer la question de la mobilité à travers celle de l'immobilité (que se passe-t-il lorsqu'un véhicule ne bouge pas ?) et de remettre en cause la monofonctionnalité des parkings (que se passe-t-il lorsqu'il n'accueille aucun véhicule ?). La différenciation de parties ne sous-entend ici ni l'isolement de sous-espaces ni l'hyper-spécialisation fonctionnelle, elle génère la synchronisation potentielle d'usages intermédiaires ou hybrides du parking.

Occultation, dissociation, distribution, différenciation, ces quatre principes n'imposent pas une forme mais déterminent un processus de mise en forme qui renvoie respectivement à quatre motifs d'identification de l'environnement : l'écran, la strate, le sédiment, la partition. Nous proposons de qualifier une telle approche de "**morphodétritique**", au sens où chaque principe repose sur la recombinaison des matériaux "détritiques" que constituent les fragments de territoires découpés, fracturés, voire désagrégés par le développement hasardeux des infrastructures de transport. La démarche correspondante peut être dite néo-fonctionnaliste, au sens où la forme n'est pas déterminée mais néanmoins induite par la fonction : dans les quatre cas, c'est la contrainte de la motricité et la présence des infrastructures qui induisent le parti architectural ou la forme du développement urbain proposé.

## EMOTION

Le mot connote la dimension temporelle, sensible et esthétique de la mobilité. Etymologiquement emprunté au latin *motio* (le mouvement, le trouble, le frisson), l'émotion désigne *l'ensemble des effets sensibles qui engagent notre affection ou notre inconscient et qui, pourrait-on dire, génèrent les "mouvements de l'âme"*. La ville n'existe, disent les phénoménologues, que si elle est rêvée, représentée, imaginée. La mobilité, en un deuxième sens, doit être rattachée à cette dimension fondatrice.

D'un point de vue épistémologique, un tel rattachement sous-entend une **référence première au temps** : c'est dans et par le temps que se produit l'émotion. Et c'est cette fois le mouvement qui fonde l'espace. C'est lui qui le donne à voir et à percevoir, ce que confirment aujourd'hui les courants de l'écologie de la perception. Dans cette perspective, le mouvement n'est plus le symbole de l'entropie et du désordre, il devient au contraire un *symbole de*

*l'évolution et de l'ordre* du monde et s'inscrit dans une tradition philosophique, inverse de la précédente, pour laquelle la mobilité est synonyme d'équilibre, de dynamisme ou de création<sup>3</sup>. D'où une seconde représentation de la mobilité, euphorique et valorisante, à laquelle se rattachent les idéologies modernistes ou progressistes : il faut valoriser le déplacement, la vitesse, l'éphémère, l'esthétique du mouvement, ils sont l'expression des modes de vie du futur, etc. On ne lutte plus contre la mobilité urbaine, *on l'exalte et parfois même on l'exhibe*.

Les réponses formalistes à cette problématique sont connues et cautionnent deux règles classiques chères au mouvement moderne, *le grand gabarit* (la tour ou la barre) et *la mise à distance* (la dalle ou "l'espace vert") : pour le voyageur, donner à voir l'architecture comme objet et comme signal, pour l'habitant donner à voir le paysage et son système de voiries. Mais on connaît également les limites de ces typologies : la perte de contact avec le sol, l'abstraction de la forme et les excès de l'espacement peuvent aller jusqu'à interdire l'usage commun de l'espace privé et la pratique ordinaire de l'espace public. L'objet est exhibé mais l'usage est inhibé. Comment alors à nouveau gérer ce paradoxe ? Comment exhiber l'objet et l'usage à la fois ? Comment exalter une certaine mobilité sans pour autant la figer dans des formes abstraites ? Et comment, par des propositions qui dépassent les dogmes formalistes de l'architecture moderne, redonner une altérité à un vocabulaire architectural de style international et à des espaces homogénéisés, uniformisés, stéréotypés ?

Quatre principes et motifs associés esquissent autant de réponses et d'orientations morphogénétiques à ce second registre de questions.

Le principe d'autonomisation paysagère tout d'abord consiste à conférer une identité propre à des espaces intermédiaires de circulation, de transport ou de rencontre dont le statut urbain est non encore formalisé ou du moins mal défini. Comment ? Par le dessin de ce que je propose d'appeler un "support-surface" (non sans référence au mouvement de peintres des années 70) pour souligner le fait que l'espace projeté compte moins par sa géométrie (elle peut avoir la simplicité d'une figure élémentaire ou la complexité d'une pièce de puzzle) que par sa prégnance et sa capacité à s'imposer ou à s'auto-réaliser : la forme du support doit s'effacer au profit de la matière vivante de la surface. Dans certains cas, on dégage une telle *surface* dans un tissu existant, dans d'autres on l'insère entre des quartiers jusqu'alors séparés, dans certains cas elle est rigide et orthogonale, dans d'autres souple et ondulante, on peut la surbaïsser ou au contraire l'exhausser, mais dans tous les cas, on en fait le *support* des activités publiques les plus diverses, l'espace virtuel des échanges à venir, le lieu de tous les possibles. Le projet (FU01) de Villetaneuse le dit presque dans son titre "Passage, Plaque, Paysage" : il consiste à franchir une voie ferrée en appliquant sur le territoire une plaque dont le traitement

---

<sup>3</sup> Exemples : l'équilibre en physique est dynamique, l'esprit souple est créatif, la ville animée est vivante. On comprend que c'est cette fois la fixité qui devient pulsion mortifère, psittacisme mental ou signe socio-politique de stagnation.

en bandes de natures différentes offre une souplesse de programmes et de traitements différentiels : une bande de graminées dans lesquelles le tram se fraye un passage, un espace belvédère au-dessus de la gare d'où percole le public, une série de cheminements sous tonnelles entre des îlots-jardins et des îlots urbains, dont la typologie volumétrique autorise une "permutabilité programmatique". Loin de l'esthétique de la dalle (qu'il peut d'ailleurs à l'occasion adopter), le principe d'autonomisation de tels "supports-surfaces" permet donc de réintroduire en force des notions propres aux approches paysagères du déplacement et de la mobilité (les vues, les sons, les matières, les ambiances et les échelles relatives) dans la conception-même d'espaces intermédiaires de grande échelle - et non seulement dans leur traitement (de surface !).

Le principe de monumentalisation ensuite consiste à valoriser la vision d'objets architecturaux majeurs par des techniques de mise en scène particulière, perspective, éclairage, angle d'approche,... , auxquelles s'ajoute habituellement celle de l'exhaussement. Les bâtiments apparaissent comme des objets hors-sol. Le principe s'inscrit dans une tradition formelle moderniste classique, dont il ne s'affranchit pas toujours. Mais il est des contextes dans lesquels sa mise en oeuvre peut retrouver une certaine légitimité : on peut citer en particulier les terrains étroits qui sont cernés de tous côtés par des voies de communication ou plus généralement les situations enclavées dans lesquelles la contiguïté avec une voie rapide est si forte qu'il devient illusoire de vouloir s'en protéger en lui tournant le dos. Tel est le cas sur le site enclavé de Ausserholligen à l'entrée ouest de la ville de Bern, où le programme déjà prévoyait la construction de tours et d'un grand espace public. En proposant "une vision", "qui parle de désir et de direction", l'équipe (BE37) joue sur deux effets de perception visuelle : la répartition de quatre objets monumentaux sur la périphérie de la parcelle, c'est-à-dire en bordure immédiate des voies de circulation, et leur exhaussement par rapport au niveau flottant du sol, accentué par un surcreusement de la dalle à leur pied. Le premier procédé crée un effet de signal pour la vision dynamique de l'automobiliste, le second un effet de suspension dynamique et aérienne à destination du piéton ou de l'usager de la dalle. Le principe de monumentalisation, "morphocinétique", ne repose pas sur la soumission dogmatique à la tradition esthétique de la forme moderne, il relève plutôt d'une esthétique de l'apparition et de la disparition des objets dans le paysage.

Le principe d'indexation, en troisième lieu, pousse la logique des effets visuels plus loin. La vitesse ou la nature du déplacement indexe, littéralement, l'échelle ou la typologie de l'espace bâti : ce n'est plus seulement l'échelle monumentale qui renvoie à la grande vitesse, c'est tout un gradient de vitesses qui se reflète dans un gradient d'échelles successives. L'instrument d'une telle indexation pourrait être appelé le "dromotype" : le type architectural est l'indice et l'index de la vitesse, il la révèle et la montre à la fois. Un exemple tangible d'une telle démarche est apparu sous le titre "Paysages induits" sur le site élargi de Mulhouse (FM05) : cinq vitesses de référence y sont distinguées, qui renvoient non seulement à une

hiérarchisation des voies de circulation mais aussi à une différenciation plus ou moins claire des ambiances et des typologies de plan-masse. Un projet à Massagno (MA10) va jusqu'à prôner la détermination inverse et prétend influencer le comportement des automobilistes en maîtrisant l'interaction entre celui-ci et la perception des masses bâties, entre la vitesse d'approche du carrefour aménagé et la largeur des bâtiments proposés pour le cadrer (ici dans la tradition d'une esthétique post-moderne)<sup>4</sup>. Mais le projet le plus intéressant dans ce registre est sans doute celui qui est proposé par l'équipe (NL25) sur les polders de la Randstadt : aux quatre types de mouvements que sous-entend la distinction entre autoroutes traversantes (*motorways*), canal annulaire (*ring canal*), routes de desserte (*polder roads*) et agglomérations desservies, sont associées quatre types d'organisation du bâti et du paysage finement étudiés, non seulement en termes de formes architecturales mais surtout en termes de stratégies de développement et de structuration du territoire dans le temps : les tours dans les arbres de haute tige (*tree towers*), trois types d'habitations de bord de canal (*ring canal housing*), une réinterprétation des typologies sur cour des fermes traditionnelles (*tulip clusters*) et un principe de déblai et de remblai permettant un développement topologique maîtrisé de l'habitat groupé le long d'un axe régulateur (*dredge district*). Le principe d'indexation ne se limite plus alors à un jeu de correspondances réciproques entre vitesse et taille de bâtiments, c'est une relation plus intime qui est recherchée entre le mode de déplacement et la typologie architecturale. De la typo-morphologie chère à la génération des années 70 on passerait alors à une "dromotypologie", dans laquelle la relation entre forme et paysage relève de l'ordre du mouvement et non plus de la situation statique.

Le principe de symbolisation enfin se détache du rapport indiciel à la vitesse pour transposer le mouvement dans des registres sémantiques et à des niveaux de réalité différents. Sans doute les emblèmes de la vitesse et les grands symboles de la modernité que constituent certaines formes architecturales de référence (le garage, le motel, l'aéroport, la tour, ...) semblent garder voire retrouver une certaine aura chez les jeunes architectes. Mais comme principe d'action sur le territoire, la symbolisation doit ici être comprise comme un processus de représentation de la notion même de mouvement, déclinée sur différents modes. Déplacement des habitants, la cellule du logement devient transportable; évolution des modes de vie, la maison se déforme, se dilate ou se rétrécit au gré des cycles de vie; fluctuation socio-économique d'une région, l'architecture elle-même se doit d'être fluctuante. Ainsi en est-il du système "City-Domino" (FJ05) proposé pour le site de Jeumont dans une région fortement marquée par le déclin économique. Le déplacement y est pris à la lettre puisque la proposition repose en grande partie sur la réutilisation, par "des maisons qui peuvent rouler", d'une gare de triage de grande envergure qui sépare la ville et la rivière de la Sambre. Le site ferroviaire

---

<sup>4</sup> Dans le premier cas, la menace est celle d'une focalisation sur les nuisances et le traitement de façades, dans le second celle d'une illusion attribuant une valeur fonctionnelle abusive à une volonté esthétique.

se transforme ainsi en une plate-forme de constructions mobile et évolutive, qui se compose, se décompose et se recompose en fonction des besoins ou de la conjoncture, qui peut changer de visage au gré des usages saisonniers, un front urbain l'hiver (côté sud), une limite campagnarde l'été (côté nord). Mais la symbolisation se dédouble : car à la mobilité physique des "dominos urbains" se joint la mobilité et l'adaptabilité des programmes, dans la définition desquelles les habitants devraient être impliqués : le pseudo-wagon peut devenir le support de logements pour étudiants ou pour employés SNCF, mais aussi celui de commerces, de bureaux, de scènes ouvertes, jardins publics, spectacles de l'école de danse ou autres manifestations culturelles. Ces objets roulants ne sont plus des "dromotypes" (leur forme est indépendante de leur déplacement), mais la gare pourrait-on dire devient un "typodrome", au sens où elle devient le lieu d'accueil, de triage et de redistribution des types de programmes les plus variés. Le principe de symbolisation ne se réduit donc pas à symboliser le mouvement, il est le mouvement même du symbole - la façon dont celui-ci se constitue en se déplaçant d'un registre de mobilité à un autre (le déplacement physique, l'émotion esthétique ou la mouvance sociale) : dans l'exemple précédent, la maison qui roule symbolise aussi bien l'instabilité économique actuelle de la région que la mémoire collective de l'activité de la gare et le devenir des programmes à venir.

Autonomisation, monumentalisation, indexation, transposition, ces quatre principes qui orientent la morphogénèse du territoire reposent sur quatre motifs de recomposition ou d'altération du paysage : le support-surface, l'objet hors-sol, le dromotype et le typodrome. L'approche peut cette fois être dite "morphocinétique", au sens où c'est le déplacement du sujet percevant (ou de l'objet symbolisant) qui semble déterminer, à des degrés divers, les choix d'implantation, les formes architecturales ou les stratégies de développement urbain proposés. La démarche quant à elle peut être dite néo-formaliste, au sens où la préoccupation première des architectes reste celle d'une "trans-formation", c'est-à-dire celle de la production formelle d'une image ou d'une unité paysagère forte : sans doute la fonction n'est-elle pas strictement déterminée par la forme, mais elle est explicitement induite par le processus de mise en forme qui, lui, est conçu et représenté comme déterminant.

## MOUVANCE

Le mot connote la dimension sociale, vécue et implicite de la mobilité. Exprimant originellement la dépendance d'un fief par rapport à un autre puis, par extension, le fait d'être dans une zone d'influence, il signifie aujourd'hui, dans son sens le plus général, le caractère de ce qui est instable ou changeant. De façon plus précise, on pourrait le définir ici comme *l'ensemble des relations internes qui assurent une certaine cohésion entre des mouvements isolés*. Qu'il s'agisse d'une foule, d'un courant de pensée ou d'une dépense énergétique, la mouvance, ainsi définie, apparaît comme un méta-mouvement (le mouvement d'un ensemble de

mouvements). Aux déterminants respectivement physiques et psychologiques de la motricité et de l'émotion (les fonctions et les affects), s'ajoutent ici les déterminants sociaux de la mouvance.

D'un point de vue épistémologique, le référent qui fonde ce troisième registre de la mobilité n'est plus ni l'espace de la motricité, ni le temps de l'émotion, mais l'action<sup>5</sup>. Celle-ci peut bien être située et circonstanciée, mais c'est dans et par l'action que la distinction entre l'espace et le temps devient possible. Dans cette perspective, le mouvement devient un *symbole de la différence* (exactement de ce qui est en train de différer) et s'inscrit dans une tradition philosophique tierce, pour laquelle la mobilité est synonyme de création, d'émergence de nouveauté, de naissance ou de génération<sup>6</sup>. Ne mérite dans ce contexte le nom de mouvement que celui qui est producteur d'événement, de rupture ou de discontinuité. D'où une troisième représentation de la mobilité, stratégique et mobilisante, qui conduit à des attitudes qu'il faudrait qualifier d'universalistes et de contextualistes : il faut développer l'intermodalité, articuler des échelles de déplacement les unes avec les autres, conjuguer les lenteurs et les vitesses, etc. La mobilité, en ce troisième sens, est *quelque chose avec lequel on doit jouer*. C'est une modulation du projet - que quatre principes, une dernière fois, permettront de spécifier.

Le principe d'hybridation, en premier lieu, consiste à rechercher les modalités d'un croisement fécond entre des éléments qui appartiennent à des logiques incommensurables ou qui relèvent d'ordres radicalement différents (la logique du programme et la logique du projet, le déplacement physique et le déplacement imaginaire, la donnée spatiale et la donnée sociale, ...). Un tel principe exige alors que l'on quitte l'opposition entre la forme et le contenu (on n'hybride pas deux formes entre elles, il ne s'agit pas de marier des styles ou de rechercher un nouvel éclectisme de façade), pour s'incarner dans ce qu'il faut appeler avec précision des **configurations spatiales**, lesquelles relèvent au contraire d'une articulation fusionnelle entre la forme et l'usage : c'est la conaturalité entre la forme et l'usage qui, littéralement, *les configure*. Le RHT, acronyme de Réseau Hybride Total (projet FB03), peut ici servir d'emblème. L'équipe plaide pour une hybridation des réseaux physiques de déplacement (en ce cas imposés par l'énoncé du programme et par le contexte du projet) et des réseaux immatériels d'informations et de communication que constituent l'accès bientôt généralisé aux NTIC : plus la communication se virtualise, plus le besoin d'espace matériel se fera sentir. Mais le principe

---

<sup>5</sup> L'homme ordinaire, acteur social ou promeneur solitaire, est pris dans une mouvance, qui le relie au monde et qu'il contribue en retour à mobiliser.

<sup>6</sup> La mobilité dès lors, ne présuppose plus ni l'introduction de l'ordre dans un monde a priori chaotique, ni l'introduction du désordre dans un monde a priori ordonné : elle dit le passage entre l'ordre et le désordre. Ce qui à un niveau d'organisation constitue une perturbation pour le fonctionnement du système peut avoir, à un autre niveau d'organisation, des effets structurants et générateurs d'ordre. Le mouvement du même coup n'est plus ni le déplacement physique dans l'espace, ni l'effet sensible dans le temps, mais le geste créateur de nouveauté ou la modalité de production d'ordre par le désordre.

va au-delà du simple plaidoyer : il s'agit de croiser, dans l'invention de formes architecturales statiques et dynamiques à la fois, des éléments de programme classique (le logement, le bureau, le jardin, la station intermodale, le marché, le basket, le commerce) avec des configurations plus ou moins inédites qui peuvent apparaître comme des métaphores du langage informatique des réseaux ou qui expriment des modes d'articulation topologique : le surplomb, l'enchevêtrement, le collage, le décalage, la porosité, ... Chacun de ces concepts est susceptible de devenir un outil de conception morphodynamique de la ville dans la mesure où ils nomment moins des types morphologiques que des effets potentiels sur l'évolution de l'urbanité, dans ses dimensions matérielles et sociales à la fois (cf. par exemple la proposition des "offices markets", sorte de bureaux tournants destinés au regroupement occasionnel des télétravailleurs du quartier) <sup>7</sup>. La configuration spatiale, hybride, n'est pas caractérisée par une géométrie statique mais par sa forme dynamique, c'est-à-dire par le type de transformations matérielles et immatérielles qu'elle est susceptible de générer <sup>8</sup>.

Le principe de dénivellation peut par son appellation rappeler celui de la *dissociation* fonction/usage entre des strates différentes (cf. *supra* "Motricité"), mais l'enjeu est presque inverse : l'organisation socio-spatiale en niveaux différents vise plutôt à en associer, connecter ou enchevêtrer les activités, les formes et les effets. Plus que de niveaux de distribution au sens topologique, c'est donc de **niveaux d'organisation** au sens systémique qu'il s'agit, c'est-à-dire d'entités qui, par le mouvement et la circulation de matière, d'énergie ou d'information, par la mobilité croisée des personnes, des marchandises ou des messages, communiquent entre elles et maintiennent le système en équilibre dynamique. Ainsi le projet CHBE22 joue-t-il sur les deux tableaux. D'un côté, le parti architectural d'aménagement définit un plan de référence, en-dessous duquel s'enfouissent trois niveaux de logements et au-dessus duquel se dressent quatre objets en lévitation. En bas, trois types de logements et une multitude de services de proximité sont organisés autour de patios plantés et naturalisés (on est dans un monde introverti du secret, de l'habiter, et de la protection par rapport aux nuisances extérieures); en haut, des grands équipements publics d'échelle locale ou régionale jouent leur rôle de signal pour les voyageurs qui passent à grande vitesse sur les infrastructures attenantes; entre deux, un espace public de distribution sur lequel piétons, cyclistes et automobilistes sont amenés à se

---

<sup>7</sup> L'enjeu de l'hybridation n'est donc pas de substituer une architecture et un mode de vie nouveaux aux anciens, il est d'ouvrir le choix de l'utilisateur à la multiplicité des pratiques désormais possibles, locales, délocalisées ou relocalisées, circonstanciées, synchronisées ou désynchronisées. Dans cette perspective, l'individu lui-même doit de même être défini comme un être hybride entre des figures différentes (télétravailleur, habitant, promeneur, rêveur) : comme acteur social, il doit lui-même être assimilé au noeud d'une multiplicité de réseaux et représenté comme le moment de rencontre ou de suspension entre des mouvements différents.

<sup>8</sup> Dans un langage plus théorique, les configurations spatiales peuvent être définies comme des formes dynamiques et interactives qui n'ont d'existence que par la reconstitution permanente et réciproque d'un rapport métastable entre l'espace et l'usage (stabilité dynamique qui est à la lettre con-figurée par l'espace et l'usage).

croiser, fait le lien. Mais d'un autre côté, le concept distingue trois niveaux d'organisation programmatique que la distribution spatiale précédente permet d'enchevêtrer : celui de la mobilité géographique, celui de la mobilité virtuelle et celui de la mobilité organisationnelle ("*organisatorische Mobilität*"), laquelle est censée établir les liens entre les deux premières en créant des synergies et en mêlant les usages les plus divers ("*Nutzungscocktail*"). C'est par le passage d'un niveau d'organisation à un autre - ici par la multiplication des modalités de passage entre les trois types de mobilité - que le principe de dénivellation devient structurant non du seul point de vue de la distribution spatiale mais surtout de celui de la mouvance sociale qui peut s'y *produire*.

Le **principe de condensation** permet à son tour de qualifier une dynamique socio-spatiale. Le "travail sur le vide" est un leitmotiv du discours des architectes (définir les vides avant de définir les pleins). Mais parler de condensation permet d'être plus précis. De dire que ce vide, spatial, est un plein, social (un plein de trajectoires, un plein d'événements ou un plein d'impressions), qu'il est un attracteur de particules en mouvement (personnes, véhicules ou bâtiments), et qu'il est un moyen tout à la fois de densifier des échanges, de faire de l'espace isotrope un lieu spécifique, et d'en épurer ou d'en simplifier l'aménagement<sup>9</sup>. L'outil de la condensation serait alors le "vide structurant", auquel se réfèrent, implicitement ou explicitement, nombre de projets, et en particulier celui qui, à Villetaneuse, propose la constitution progressive d'un espace public majeur, construit par paliers successifs - *entre* les entités séparées de la cité et de l'université Allende, *autour* du tramway et *par-dessus* la voie ferrée (FU03). Par son rôle de lien entre les quartiers, par celui de connexion entre des modes de transport très différents, par le traitement aérien et paysager du cheminement et des parcours qu'il autorise, cet espace public est désigné à la fois comme "le lieu des possibles" et comme le "condensateur du projet". Ce n'est pas la forme du nouveau centre qui est posée dans le territoire, c'est le phénomène de la centralité qui est projeté dans le temps. La forme du vide n'est pas déterminée selon un modèle fixe, c'est elle qui doit s'auto-déterminer, à mesure que les infrastructures ou les bâtiments s'y accolent. Le principe de condensation ne consiste donc pas seulement à faire converger en un lieu préconçu des flux, des personnes et des modes de transports, c'est aussi la façon d'amorcer le processus de formation du lieu lui-même - la façon dont potentiellement il génère sa propre densification.

Le **principe de la médiation** enfin (il faudrait même dire en certains cas "de l'intermédiation"), représente un quatrième moyen de générer des dispositifs spatiaux, à partir de la dynamique des usages plus que de la forme de l'architecture : la peau intelligente, la paroi interface ou l'enveloppe habitée sont ainsi des procédés fréquemment requis pour résoudre des problèmes de contiguïté difficiles entre deux espaces, deux époques ou deux

---

<sup>9</sup> De fait, *condenser*, c'est à la fois densifier un fluide, changer de corps d'état (passer de l'état gazeux à l'état liquide par refroidissement ou compression) et dépouiller (un récit).

fonctions. Exemple. Face à une friche industrielle triangulaire, bordée respectivement par une voie ferrée, une grande route et une voie de desserte, le projet de Zürich-Affoltern (ZH10) développe de manière systématique la logique des enveloppes habitées et de leur emboîtement successif. Les limites extérieures de la parcelle sont d'abord dédoublées : densification végétale sur la route principale, bâtiment-parking et bâtiment de services jouant un rôle passif d'écran antibruit sur la voie ferrée. Les espaces extérieurs font ensuite l'objet de toute une redéfinition des traitements de sol et des affectations qui, de l'extérieur vers l'intérieur, déclinent des formes de végétalisation et d'utilisation de plus en plus intimistes. Les trois halles existantes enfin, sont intégralement sauvegardées grâce aux enveloppes de logements dont on les entoure : l'espace intérieur de la halle devient alors l'espace public collectif voué au travail dans la première (ateliers, bureaux, télétravail, nouvelles technologies...), au commerce dans la seconde (artisanat, boutiques, ...), à la culture dans la troisième (café, cinéma, concert); l'espace extérieur de la halle devient au contraire l'espace privé du logement; entre l'un et l'autre se tissent des liens privilégiés habitat/travail, habitat/commerce, habitat/culture. Le principe de médiation que le dispositif de l'enveloppe habitée met en oeuvre ne se limite donc pas à un rôle d'espace-tampon entre deux zones : en retournant les rapports topologiques ordinaires du public et du privé, il redéfinit des pratiques sociales, des usages et un mode d'appropriation inédit de bâtiments anciens; en accroissant le nombre de connexions et de liens entre ces fonctions enchevêtrées, il maximise une offre simultanée de mobilité et de fixité - il offre des possibilités conjointes de se déplacer et de s'arrêter, de communiquer avec l'extérieur et de s'attacher au lieu.

Hybridation, dénivellation, condensation, médiation, ces quatre principes morphogénétiques reposent cette fois sur quatre motifs stratégiques de production ou de création d'un milieu vivant et animé : la configuration socio-spatiale, le niveau d'organisation, le vide structurant et l'enveloppe habitée. De cette approche nous dirons alors qu'elle est **morphodynamique**, dans la mesure où la mise en forme de l'architecture, de l'espace urbain et/ou du paysage est avant tout générée par la dynamique propre à l'usage et à son évolution.

## MUTATION

Pour conclure, rappelons que la typologie des principes morphogénétiques que nous avons dégagés en établissant une distinction entre "morphodétritisme", "morphocinétisme" et "morphodynamisme", ne cherche pas à refléter une répartition statistique des partis architecturaux présents à l'intérieur de la session. Elle vise par contre à constituer un répertoire significatif de principes de conception qui, entre la forme, la fonction et l'usage, expriment l'émergence de façons de faire *nouvelles, transversales* et dont il est légitime de penser qu'elles sont *porteuses d'avenir*.

Nouvelles parce qu'elles démontrent que la mobilité urbaine ne se réduit pas à la motricité et que la réhabilitation ou le développement de grandes infrastructures de transport ne peut plus être pensé uniquement en termes de nuisances mais peut devenir le support d'une morphogénèse active et coordonnée du territoire.

Transversales parce qu'elles obligent à concevoir le projet architectural de mobilité urbaine comme une modalité de passage et d'enchevêtrement entre les dimensions fonctionnelles, sociales et sensibles de la motricité, de la mouvance et de l'émotion.

Porteuses d'avenir enfin en ce qu'elles nous disent que la mobilité, en dernier ressort, n'est rien d'autre que celle du projet lui-même, c'est-à-dire sa capacité à s'adapter à l'évolution du contexte, à faire l'objet de procédures de conception négociée, tout en maintenant sur le long terme une image claire des enjeux à poursuivre. En cela la 5ème session d'European serait l'indice d'une mutation attendue de la pratique et de la théorie architecturales, celle qui, partageant un destin épistémologique commun aux sciences techniques, aux sciences humaines et aux disciplines artistiques, nous fait peu à peu basculer d'une pensée de l'objet à une pensée du mouvement.