



**HAL**  
open science

## Loco-motifs. Les espaces du déplacement dans les projets European 8 – France

Sabine Guth

► **To cite this version:**

Sabine Guth. Loco-motifs. Les espaces du déplacement dans les projets European 8 – France. [Rapport de recherche] European-France. 2007. hal-03247192

**HAL Id: hal-03247192**

**<https://hal.science/hal-03247192>**

Submitted on 2 Jun 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

## **Loco-motifs. Les espaces du déplacement dans les projets Europan 8 - France**

<i>Introduction.....</i>	<i>p.1</i>
<i>Des espaces et des modes.....</i>	<i>p.3</i>
<i>La primauté des modes doux.....</i>	<i>p.3</i>
<i>Les "multi-modalités" d'une dissociation des flux.....</i>	<i>p.5</i>
<i>Espaces et figures du déplacement.....</i>	<i>p.8</i>
<i>Systèmes poreux.....</i>	<i>p.8</i>
<i>Topologies de rubans et de boucles.....</i>	<i>p.9</i>
<i>Dispositifs d'engagement du sol.....</i>	<i>p.10</i>
<i>Circuler et desservir : contiguïtés, connexions.....</i>	<i>p.12</i>
<i>L'expérience spatiale et corporelle, au service d'une réappropriation de l'espace public.....</i>	<i>p.14</i>
<i>Un nouveau genre d'espace urbain et de déplacement.....</i>	<i>p.19</i>
<i>Vitesses, frottements, lieux d'intermodalité.....</i>	<i>p.22</i>
<i>Aller dans le sens de la ville.....</i>	<i>p.24</i>

« (...) le marcheur crée un territoire qui se superpose aux autres, son activité consiste à établir les limites de ce territoire, limites qui pourraient ne pas correspondre à celles du cadastre qui ressemblent, vues d'où je me trouve, à des séparations. Ainsi, il devient possible de voir quelque-chose qu'il n'est pas possible de voir lorsqu'on se trouve dans le jeu habituel des catégories urbaines. » Alexis Pernet, « L'idée du bord », *Les Cahiers du paysage*, n°7, automne 2001, pp. 6-18.

On entend des bruits de pas mêlés, de conversations, une voix féminine à travers un haut-parleur. Hormis le scintillement d'insectes virevoltant autour des réverbères en second plan et le passage d'oiseaux dans le ciel, peu de mouvements sont perceptibles dans cet espace. C'est une gare, avec un quai (et sûrement un second en face) ouvert sur l'espace fuyant des voies ferrées, avec un auvent qui en protège la partie éclairée et un édifice à deux niveaux qui le borde et assure le lien avec la ville. La station est saisie dans le temps de l'attente précédant l'arrivée plus ou moins imminente d'un train, précisément à l'instant qui précède la tombée de la nuit – à moins que ce ne soit le lever du jour-. La hauteur de l'oeil permet de profiter de l'ambiance de l'espace propre de la station tout en conservant une position d'observateur... C'est sans doute avec cette image animée que plus d'un candidat au concours Europan a pris contact avec la présentation de la huitième session en se connectant sur le site internet. Le choix d'une telle scène a pu être perçu comme une invitation



à prendre le train vers la ville que l'on voit au loin. Comment ne pas y voir également un appel à s'intéresser aux espaces du déplacement, et plus précisément à interroger leur rôle dans la définition d'une urbanité européenne, au menu de cette édition ?

La mobilité est en effet au coeur de la question urbaine et ses relations avec la ville s'opèrent aussi bien au niveau de l'expérience du mouvement (le déplacement oriente la perception de l'espace parcouru et participe ainsi à la fabrication de paysages) qu'à travers les mécanismes de morphogenèse (ses espaces contribuant à composer et à structurer les territoires). L'enjeu urbain qu'elle représente aujourd'hui est d'autant plus indéniable que depuis le XIXe siècle le rapport entre les flux et les lieux semble s'être inversé, et que les effets environnementaux, sociaux et économiques de l'hégémonie de la circulation automobile qui a accompagné cette évolution dans sa période la plus récente se font de plus en plus sentir. Nous pouvons reprendre ici à notre compte les questionnements d'Olivier Mongin<sup>1</sup> : « dès lors qu'il y a une prévalence des flux sur les lieux, l'urbanisme contemporain peut-il ou non rendre encore possible une expérience urbaine? Et cela à tous les niveaux (...) du poétique et du corporel, celui de la scène publique et de la scène politique ». En quoi la conception architecturale et urbaine peut-elle apporter des éléments de réponse à ces problématiques? Réfléchir à l'architecture des espaces du déplacement, c'est dépasser les dimensions purement techniques et monofonctionnelles de la question du transport. L'image évoquée précédemment le montre bien, un espace de déplacement ne se résume pas à un endroit par où l'on passe pour relier deux points. C'est aussi un lieu où l'on se tient, où l'on croise d'autres gens, où l'on peut passer d'un mode de locomotion à un autre, pratiquer différentes activités..., un espace doté d'un temps propre qui ne peut être considéré comme un temps mort. Il acquiert de ce fait le statut d'un espace public. De façon plus ou moins affirmée selon les situations urbaines et les modes de déplacement, cet espace se caractérise aussi par sa double appartenance à un réseau et à la ville. Celle-ci est particulièrement manifeste en ce qui concerne la rue<sup>2</sup>, mais la gare, à la fois lieu ancré dans un territoire et point de réseau, en constitue également un exemple remarquable, et son rôle d'interface ou de connecteur est encore amplifié lorsqu'elle se situe au croisement de plusieurs réseaux (station d'interconnexion ou intermodale). On comprend que la conception des espaces du déplacement agisse sur la conformation et la personnalité même de la ville et que, réciproquement, dessiner la ville c'est envisager la façon dont elle va bouger<sup>3</sup>. Comment les candidats à la huitième session française d'European ont-ils intégré ces notions et abordé les différents espaces du déplacement dans leurs projets respectifs? Comment, en particulier, ont-ils affronté les contraintes associées à certains types de transport (nuisances sonores, pollutions, sécurité...) et en quoi la prise en compte des problématiques liées à la mobilité a-t-elle contribué à la définition d'une urbanité (européenne)? C'est ce que nous avons cherché à comprendre à travers cette analyse<sup>4</sup>.

L'idée que les lieux du déplacement ne sont pas des espaces en creux dans la ville mais qu'ils sont au contraire chargés de sens et de valeurs n'est pas nouvelle pour European qui a mis en avant ces questionnements à partir de 1998, avec la cinquième session qui portait sur la reconfiguration des espaces de la proximité urbaine sous l'effet de la mobilité : *Les nouveaux paysages de l'habitat, déplacements et proximités* (1997-99). Selon Henri Wacrenier, les apports les plus novateurs de cette session et de la suivante<sup>5</sup> émanaient de propositions ayant su instaurer des stratégies à partir d'une réflexion sur les réseaux, en les sortant par la même occasion de la filière technique dans laquelle ils sont habituellement cantonnés<sup>6</sup>. Pour prendre la mesure de l'évolution des idées et des pratiques, d'une manière générale et au fil des séquences European, il nous a semblé opportun de poursuivre ces

<sup>1</sup> *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*, 2005, éditions du Seuil, coll. La couleur des idées, p.100.

<sup>2</sup> « Toute ville procède d'abord de la rue, à tel point que son plan se confond pour l'essentiel avec le plan de ses rues. » David Mangin, Philippe Panerai, *Projet urbain*, 1999, Marseille, Editions Parenthèses, collection Eupalinos.

<sup>3</sup> Georges Amar, *Mobilités urbaines. Eloge de la diversité et devoir d'invention*, 2004, La Tour d'Aigues : éditions de l'Aube (coll. Société et territoire, série Prospective au présent)

<sup>4</sup> Cette analyse s'appuie sur les 43 projets retenus sur les sites français à l'issue de la première phase du jury d'European 8.

<sup>5</sup> *Entre villes. Dynamiques architecturales et urbanités nouvelles*, 1999-2002.

<sup>6</sup> H. Wacrenier, *Evaluation des projets sélectionnés sur les sites français d'European 5*, 1999.

H. Wacrenier, *Infrastructures et espaces publics : de nouvelles relations ?*, 2001.

observations en les confrontant avec les résultats de l'analyse des espaces du déplacement dans les projets de la dernière session portant, à quelques années d'intervalle, sur des situations urbaines différentes. Les six sites français proposés par les villes de la session présentent une grande variété de cas de figures en termes d'espaces et de réseaux de déplacement<sup>7</sup>. Au-delà des différences, on peut observer que la délimitation des périmètres y coïncide fréquemment avec certaines grandes voies de circulation (constitutives d'enclavement dans certains cas), le site de Chateauroux étant quant à lui centré sur la gare et les voies ferrées. L'inscription de la problématique de la mobilité dans la commande des Villes fait également l'objet de formulations diverses, mais trois grandes orientations peuvent être mise en avant : l'*écomobilité*, à travers l'attente de solutions alternatives à l'automobile (et de propositions de logements alternatives à l'habitat pavillonnaire périurbain), le tracé et l'intégration de grandes infrastructures de déplacement et la qualité de l'espace public. S'y ajoute dans certains cas, en particulier à Lille, l'aménagement de lieux d'échanges ou de connexion intermodale. Pour aborder la question des espaces du déplacement dans les projets Européen, à travers cette multiplicité de cas de figures et selon une approche architecturale et urbaine, nous avons choisi de considérer ensemble et à travers leurs articulations les différentes sortes de supports de déplacements, sans distinction préalable de catégories et d'échelles (voies / grandes infrastructures / équipements..., points / lignes / réseaux, intérieur / extérieur, public / privé...) et en les situant dans leurs relations avec les terrains desservis et les territoires dans lesquels ils s'inscrivent.

## **Des espaces et des modes**

La diversité des situations présentées par les six villes, multipliée par celle des réponses apportées à chacune d'elles, dessine une cartographie d'espaces de déplacement particulièrement variée. Comment aborder cette multitude sinon à travers un cheminement laissant place à l'errance et au plaisir de la découverte, nous autorisant au simple survol de certains projets ou à des arrêts plus longs dans le cas de projets particulièrement inventifs ? Complété par la lecture de certaines analyses des sessions précédentes<sup>8</sup>, ce parcours non exhaustif à travers les projets nous a rapidement amené à un premier constat : les espaces de déplacement sont au cœur des préoccupations des équipes, même s'ils ne sont pas forcément présentés comme tels. La tendance observée sur les dernières sessions du concours Européen se poursuit<sup>9</sup>, en phase avec certaines pratiques et certains discours actuels sur la ville. Tous les espaces de déplacement ne sont cependant pas investis de la même manière. On peut distinguer de grandes différences selon les modes de transport, cette approche modale constituant d'ailleurs une des entrées privilégiées pour s'interroger sur la place des déplacements dans la ville et les incorporer dans le projet.

### **La primauté des modes doux**

Sans surprise, ce sont les circulations douces qui occupent dans les discours et les images les devants de la scène. Cette prédominance des circulations douces est d'autant plus manifeste qu'elles sont largement associées à la présence de la nature et aux activités de loisirs, de promenade, faisant elles-mêmes l'objet d'une valorisation forte. La marche à pied est particulièrement mise en avant et son rôle dans la perception du paysage peut être très déterminant de la forme d'un maillage viaire ou du mode de distribution des habitations. La voiture, à l'inverse, brille par son absence des représentations. Souvent abordée en creux des projets, c'est l'élément perturbateur à bannir, à mettre à distance ou à

---

<sup>7</sup> Liste des villes et, entre parenthèses, des grands thèmes spécifiant la question générique de l'urbanité, à partir desquels elles ont été présentées au concours : Chalon-sur-Saône et Lille (*produire du nouveau – extension interne ou externe*), Chateauroux (*urbaniser avec les infrastructures*), Dijon et La Courneuve (*recycler le tissu*), Hénin-Carvin (*construire avec la nature*).

<sup>8</sup> Voir travaux cités précédemment

<sup>9</sup> en particulier depuis la cinquième session portant sur *Les nouveaux paysages de l'habitat, déplacement et proximité*. Voir Henri Wacrenier, 1999 et 2001, Ibid.

dissimuler. Beaucoup de projets tendent à canaliser l'espace qui lui est réservé, la mettant à part pour réduire ses *frottements* avec d'autres espaces et d'autres fonctions. Pour *Multiplicity*<sup>10</sup> par exemple, les voitures doivent « disparaître du paysage urbain » afin de ne pas croiser de flux piétons et permettre aux enfants de jouer dans la rue ; pour ce faire, elles sont « organisées en parkings souterrains ou en rez-de-chaussée » d'immeuble et il est précisé que l'air et les sols des parkings sont filtrés. A l'arrêt, l'intégration architecturale et urbaine de la voiture suscite dans l'ensemble plus d'efforts d'imagination et donne lieu à des dispositifs variés de stationnement, à différentes échelles, privilégiant des formes localisées plutôt que banalisées en bordure de voie publique. Ces dispositifs contribuent à la qualification des espaces publics et entrent dans la composition de certaines articulations : passage d'un mode à l'autre (ou intermodalité) et relation espace public - logement notamment. transports en commun, enfin, occupent dans les propositions une place à part. On observe de grandes différences selon les types. Les transports collectifs *légers* accompagnent plus qu'ils ne dessinent les projets. Le bus, fréquemment évoqué, n'est qu'une fonctionnalité supplémentaire et ne suscite pas d'aménagements particuliers. Le tramway ne suscite pas lui-même d'enthousiasme particulier : plusieurs des lignes proposées par les projets lillois semblent flotter dans le tissu urbain traversé et desservi, tandis qu'à La Courneuve, la ligne de tramway existante à proximité du site reste la plupart du temps hors-champs. Plus incontournables, les TC dits *lourds* font par contre l'objet d'une attention plus marquée : la ligne aérienne du métro de Lille et, d'une certaine manière, les voies ferrées à Chateauroux sont appréciées visuellement en tant qu'éléments constitutifs du paysage (les mouvements des rames, facteurs d'animation urbaine ou de rêverie individuelle...), mais ce sont avant tout les gares et stations d'échanges qui suscitent l'imagination pour améliorer leur intégration, leur *adhérence* à la ville. On remarquera cependant que peu de projets ont réellement franchit le pas pour les sortir de leurs territoires propres en les *investissant* de l'intérieur, comme le point de vue adopté pour l'image générique de la session semblait pourtant inviter à le faire (le projet *Jonction paysagère*<sup>11</sup> constituant sur ce point une exception).



Lille, *Multiplicity* (pré-sélectionné)



<sup>10</sup> Lille, pré-sélectionné

<sup>11</sup> Chateauroux, pré-sélectionné



Chateauroux, *Gold in the shell* (mentionné). En haut : image extraite du cahier.

### Les multi-modalités d'une dissociation des flux

Les constats établis à partir de ce survol rapide des projets et des modes de déplacement qu'ils mettent en avant renvoient aux préoccupations actuelles concernant la place de la voiture dans la ville et à l'amorce d'une volonté politique de maîtriser l'automobilité urbaine (lois SRU, Plans de Déplacements Urbains...). Privilégier les modes alternatifs à la voiture apparaît aussi comme une constante dans la demande des Villes. Si, parmi ces modes alternatifs, ce sont les modes doux qui mobilisent en premier lieu les projets, ce n'est sans doute pas sans liens avec le degré de technicité et l'échelle des contraintes qui se rapportent aux transports collectifs et constituent des obstacles plus difficiles à franchir. Comment ces circulations douces s'insèrent-elles dans le tissu urbain et quelles relations entretiennent-elles avec les autres modes de déplacement ? Quelques configurations récurrentes peuvent être mise en évidence. Le choix de *Vides chargés*<sup>12</sup> de proposer un seul et même espace pour les différents modes de déplacement constitue une première possibilité. Cet espace unitaire et continu (*surface publique*) offrant au niveau du quartier un espace de vie collective accessible à tous les modes de déplacement y compris la voiture, trouve place sur l'un des principaux axes de liaison à l'échelle du territoire intercommunal. La voie s'évase au niveau du nouveau quartier pour offrir un. Ce cas de figure est assez rare dans la session. Les candidats ont dans l'ensemble privilégié des solutions qui reposent sur une dissociation des flux : un système de circulation piétonne vient doubler ou prolonger le réseau carrossable, soit en complétant le premier par un maillage plus fin offrant des raccourcis ("chemins de traverse") ou irriguant un tissu dans sa profondeur, soit en offrant un cheminement parallèle à distance ou par superposition. Le futur quartier dijonnais imaginé par *Entre les murs*<sup>13</sup> par exemple n'est accessible en voiture que par trois points connectés à une trame primaire; les grands îlots dessinés par cette trame sont redécoupés par des venelles dont certaines se prolongent au-delà du quartier pour franchir les voies ferrées et surtout la rivière de l'Ouche pour rejoindre un boulevard devant accueillir une ligne de transport en commun en site propre.

<sup>12</sup> Hénin-Carvin, pré-sélectionné

<sup>13</sup> pré-sélectionné



Hénin-Carvin, *Vides chargés* (pré-sélectionné)



Dijon, *Entre les murs* (pré-sélectionné). Extrait plan masse.

Ces grandes orientations ne sont pas exemptes de contradictions. La prédilection pour les modes doux se heurte dans certains cas aux choix en termes de formes urbaines, de localisation des activités et de typologies d'habitat (*Port d'attache*<sup>14</sup>). La volonté de valoriser un mode peut aussi conduire à l'exclusion d'un autre (la voiture en l'occurrence), au risque de repousser le problème un peu plus loin (*Partition – Participation – Répartition*<sup>15</sup>) ou d'engendrer des coupures (*Gold in the shell*<sup>16</sup>). Ces premiers constats rendent compte des difficultés d'établir les conditions d'une véritable multimodalité<sup>17</sup> et de dessiner une « ville de la multi-éco-mobilité », c'est-à-dire une « ville où la mobilité sous toutes ses formes et toutes ses vitesses (y compris celle du piéton) n'est ni envahissante ni étouffée »<sup>18</sup>. Certaines démarches de la huitième session s'en approchent cependant plus que d'autres. *Vides chargés*, par exemple, propose de privilégier les modes doux tout en intégrant l'automobile (bien que celle-ci soit absente des représentations graphiques, au contraire des piétons ou des rollers). Ce sont les principaux axes de

<sup>14</sup> Chalon-sur-Saône, projet cité : Julie-Laure Anthonioz, Corinne Curk, Jean Angelini (F).

<sup>15</sup> Lille, pré-sélectionné

<sup>16</sup> Chateauroux, projet mentionné : Damien Malige (F).

<sup>17</sup> Nous reprenons ici la définition donnée par Georges Amar : « La multimodalité décrit la variété des modes de déplacement disponibles dans une ville ou dans un système de transport », Ibid.

<sup>18</sup> G. Amar, Ibid.

circulation automobile qui servent d'appui pour valoriser et densifier le site. Les parkings auxquels ils donnent accès permettent de limiter de manière progressive l'introduction de l'automobile dans la profondeur du quartier. L'un des deux axes est par ailleurs doublé par un chemin réservé aux modes doux, attrayant (vues...) et offrant de nouvelles liaisons inter-quartiers : ces circulations douces ne sont ainsi pas uniquement envisagées pour la promenade comme c'est le cas dans nombre de projets, mais elles définissent au contraire un système d'accessibilités pertinent pour les déplacements quotidiens. L'offre d'une diversité de systèmes de déplacement, de même que l'organisation de leur synergie et de leur intégration spatiale et territoriale tendent ensemble dans ce projet à transformer un territoire péri-urbain largement tributaire des déplacements automobiles en morceau de ville pluri- ou multi-mobile. Cette qualité urbaine est également visée par un projet développé à Chalon-sur-Saône, dans une situation urbaine très différente. L'irrigation du site par différents réseaux et dispositifs viaires complémentaires qui se superposent et s'articulent dans le projet *Au fil de l'eau*<sup>19</sup> doit faciliter l'utilisation de chaque moyen de transport (y compris fluvial). Les circulations douces, en articulation avec les transports collectifs, sont mises en avant, mais la voiture peut également circuler presque partout, un système de régulation selon les temporalités et les usages empêchant son omni-présence (accessibilité des venelles destinées aux piétons et aux cyclistes limitée aux cas de livraison, de déménagement, de déchargement de courses...). Ce principe de régulation de la circulation automobile sous conditions d'usages et de temporalités renvoie d'une certaine façon à la notion de transmodalité développée par G. Amar<sup>20</sup> qui y voit un champs d'innovation important en termes de mobilité urbaine et la possibilité de dépasser la guerre de positions entre voiture particulière et transport collectif. S'appuyant plus sur des aspects de mise en relation dans l'espace et d'inscription urbaine que sur les aspects strictement techniques du transport, cette approche devrait interpeller les architectes dont elle mobilise le savoir-faire.



Chalon-sur-Saône, *Au fil de l'eau* (mentionné)

## Espaces et figures du déplacement

Replaçant la mobilité au cœur des enjeux urbains, l'approche modale a constitué pour un grand

<sup>19</sup> projet mentionné : Gaëlle Cuisy, Karin Martin, avec Anthony Brook, économiste (F).

<sup>20</sup> G/ Amar, *ibid.* « La transmodalité renvoie au « découplage de la technique et de la fonction. (...) Il ne s'agit plus (comme avec le métro sur pneus) de faire la même chose avec une autre technique, mais autre chose avec la même technique [schématiquement] ». Le co-voiturage est un exemple de transmodalité.

nombre d'équipes un moyen d'introduire et d'intégrer dans le projet les problématiques liées au déplacement dans la ville. Pour « donner lieu » à ces déplacements, cette approche est confrontée à la spécificité d'une situation urbaine et elle est croisée avec la question des usages, c'est-à-dire la manière dont ils peuvent être utilisés mais aussi vécus et pratiqués, dont ils sont appropriés individuellement et collectivement, socialement et culturellement. La lecture des discours qui accompagnent les projets fait par ailleurs apparaître une certaine obsession de la connexion, véhiculée par les multiples déclinaisons de ce vocable (« connecter », « connecteurs », « interconnexion », « branchements »,...) de même que les thèmes du parcours et du cheminement. Cette idée, en relation ou non avec l'intérêt renouvelé pour les circulations douces, trouve au sein des propositions une matérialisation tangible sous la forme de trois grands types de dispositifs, pouvant dans certains cas se combiner : des *systèmes poreux* proposant une accessibilité diffuse, des *topologies de rubans et de boucles* désignant des espaces (de déplacement) qui reposent sur des géométries filaires et sinueuses, et des dispositifs d'*engagement du sol*<sup>21</sup> consistant à modeler le sol pour établir des continuités spatiales et de mouvement à travers la coupe.

### **Systemes poreux**

« Dispositif poreux », « espace perméable », « lieu passant », « nappe filtrante » ou « nappe continue », ces diverses dénominations sont utilisées par les concepteurs pour évoquer une même forme d'agencement des espaces de déplacement, destinée à maximaliser l'accessibilité d'une portion de territoire avec les modes doux (ou lents), en adaptant les distances à parcourir à leurs capacités réduites en terme de vitesse. Des rues de petits gabarits découpent des îlots de taille restreinte. S'y combinent parfois un réseau de voies carrossables et un réseau de chemins de traverses venant renforcer l'*irrigation* d'un quartier (*Entre les murs, Endroit en ville en vert*<sup>22</sup>). A Lille, plusieurs projets entrecroisent différentes trames (basées sur des traces ferroviaires, prolongeant des voies adjacentes, reliant deux polarités...) pour composer un tissu urbain poreux et varié (*Paysage code-barres*<sup>23</sup>). On assiste avec ces dispositifs à un certain retour de la rue après plusieurs sessions d'European où cet outil traditionnel de composition urbaine avait peu été utilisé<sup>24</sup>. Cette rue n'est toutefois pas dotée de son caractère ordinaire habituel ; elle fait au contraire l'objet d'un investissement fort, que ce soit au moyen d'un aménagement paysager ou par une réinvention de sa multifonctionnalité. Dans *JSI Je suis ici*<sup>25</sup> par exemple, la capacité de petits espaces de déplacement à accueillir d'autres fonctions est matérialisée par le tracé sur la chaussée d'une rue d'un terrain de sport ou par la proposition d'utiliser des garages ouverts sur la rue pour y développer des micro-activités. Les *systèmes poreux* se réfèrent par ailleurs au principe d'une « ville passante »<sup>26</sup> fondé sur l'idée d'une moindre dépendance automobile. Pour les caractériser, on peut aussi évoquer le modèle de l'éponge employé par Bernardo Secchi en opposition à ceux du tube ou du canal<sup>27</sup>. Avec ce type de dispositif, les concepteurs cherchent à combiner l'habitabilité d'un lieu avec un certain degré d'ouverture et de transparence permettant d'établir des relations visuelles et/ou des passages physiques entre deux lieux tout en laissant place à la nature. *Oeuvre ouverte*<sup>28</sup> propose ainsi d'offrir en lisière du grand parc un maximum d'accessibilité par la mise en oeuvre d'un dispositif poreux basé sur une trame en lanières Est/Ouest reliées entre elles par un réseau hiérarchisé de venelles et de chemins de traverse ; cette « trame forestière évolutive » étant

<sup>21</sup> Le terme a été utilisé par Carmen Andriani dans « Architecture et/est mobilité », in *European 1 à 6 projets négociés*, Paris la Défense, éd. European.

<sup>22</sup> Lille, pré-sélectionné

<sup>23</sup> pré-sélectionné

<sup>24</sup> Henri Wacrenier, 2001, Ibid.

<sup>25</sup> Hénin-Carvin, projet lauréat : Bertrand Segers, Charles-Edmont Henry, avec Christophe Chabert, graphiste vidéo, et Franck-David Barbier, étudiant (F).

<sup>26</sup> Voir David Mangin, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : Editions de La Villette, 2004.

<sup>27</sup> Bernardo Secchi, « La ville et les infrastructures de la mobilité : un conflit », in *Déplacements. Architectures du transport : territoires en mutation*, sous la direction d'Anne Grillet-Aubert et Sabine Guth, 2005, Paris, éditions Recherches/Ipraus, coll. *Questionnements*.

<sup>28</sup> Hénin-Carvin, pré-sélectionné

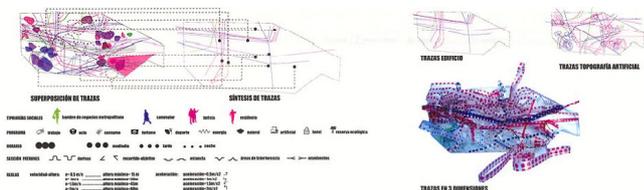
aussi le support d'une urbanisation originale (« texture nouvelle ») prenant la forme d'un sous-bois habité.



Héning-Carvin, *Oeuvre ouverte* (pré-sélectionné)

### Topologies de rubans et de boucles

Les *topologies de rubans et de boucles* recouvrent les multiples déclinaisons de géométries linéaires et sinueuses qui marquent cette session dans la continuité des deux précédentes<sup>29</sup>. La fascination pour l'univers formel des infrastructures de transport, et en premier lieu des autoroutes et voies rapides dont elles relèvent pour une part (bretelles, rampes, échangeurs...), contraste avec l'absence de la voiture et avec l'argumentaire majoritairement recentré sur les mouvements du piéton. Les projets de ce type ont transcrit dans le bâti la représentation d'un déplacement. C'est l'observation des mouvements des usagers d'une gare, à différents moments de la journée et de la nuit qui, par exemple, sert de point de départ au projet *Plotting traces*<sup>30</sup> pour développer un gigantesque entrelac de bâtiments linéaires. Une carte des flux restitue la « chorégraphie des trajectoires, des touristes, des hommes d'affaire métropolitains, des *commuters*, des résidents... », et révèle des pistes (*tracks*) ou marches à suivre (*patterns*) propres aux différentes typologies sociales. Le passage de la carte des flux au projet est plus confus : des règles sont définies pour permettre de combiner des circulations avec certaines activités et d'établir des progressions, des « changements gradués » et des « sensations de distorsion ». Le projet *Trans-fer*<sup>31</sup>, quant à lui, transpose la forme d'une infrastructure (un faisceau de voies ferroviaires) en une forme architecturale (des bandes bâties ondulantes, occupées par différents programmes). La succession de bandes linéaires ondulantes, ou dispositif de propagation devant permettre d'atténuer les nuisances sonores liées au train et d'intégrer l'infrastructure ferroviaire en réduisant l'effet de coupure, accueille selon leur localisation divers programmes et les circulations qui les desservent (automobiles et transports en commun).



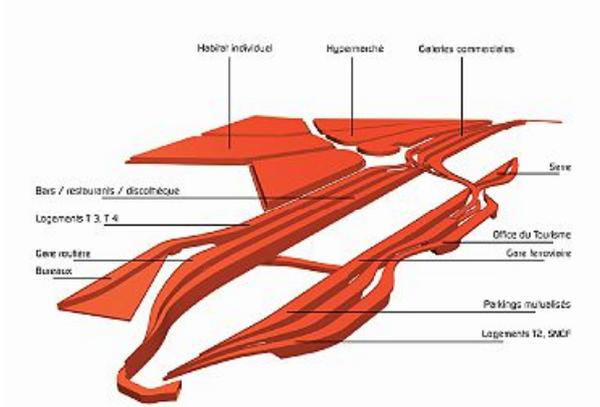
<sup>29</sup> H. Wacrenier, 2001, Ibid.

<sup>30</sup> Lille, pré-sélectionné

<sup>31</sup> Chateauroux, pré-sélectionné



Lille, *Plotting traces* (pré-sélectionné).



Chateauroux, *Trans-fer* (pré-sélectionné)

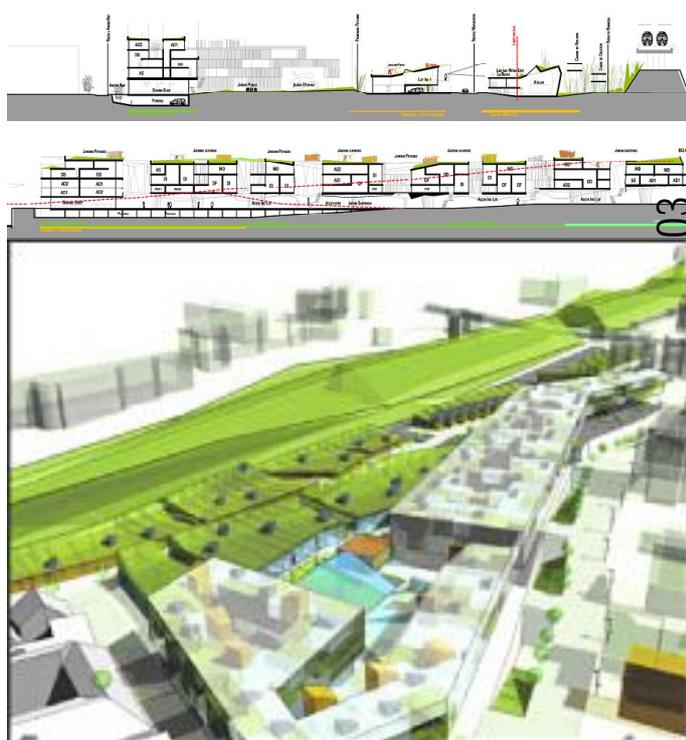
### Dispositifs d'engagement du sol

Le troisième type de configurations regroupe sous le terme d'*engagement du sol* des topographies artificielles issues d'actions consistant à modeler, épaissir, creuser, soulever ou parfois seulement libérer le sol, considéré comme partie intégrante de la construction. Largement associées à l'introduction dans la ville de nouvelles conditions de naturalité, ces démarches visent dans certains cas à établir de véritables continums ville-nature<sup>32</sup>. Elles peuvent aussi être utilisées pour absorber des dénivelés naturels (rivière et quais à Châlon-sur-Saône par exemple) ou urbains, notamment liés à des infrastructures de transport (Dijon, Lille). A Dijon, le projet *Résurgences*<sup>33</sup> croise un système de stratification verticale avec une succession de bandes sinueuses nord-sud se référant à la trace d'un ancien méandre de rivière et assurant l'articulation des strates avec les barrières naturelles et ferroviaires qui délimitent le site (en ramenant la rivière de l'Ouche dans le quartier par l'abaissement d'un chemin et en constituant un écran visuel et sonores le long du talus des voies ferrées). La conception de dispositifs d'*engagement du sol* parfois très complexes, à base de rampes et de sols qui se transforment en toits et autres surfaces gauches, est enfin et surtout motivée par la mise en rapport de différents lieux et de différents programmes à travers la coupe. En dessinant une nouvelle topographie pour le site dijonnais, *Laboratoire insulaire - Tectonique chloroph'île*<sup>34</sup> propose de gérer les nuisances associées à la voie ferrée tout en assurant de nouveaux liens. Une succession de soulèvements du sol génère des "parcours intimes répétés" entre les logements et leurs jardins aériens privatifs respectifs situés à distance, cette répétition des parcours devant contribuer à une appropriation de l'espace traversé.

<sup>32</sup> voir en particulier le projet *Gold in the shell* (Chateauroux) ou les projets suivants : *Milieu et intensités* (La Courneuve), *Couture des territoires : les sillons* (Hénin-Carvin), *Text-île* (Lille).

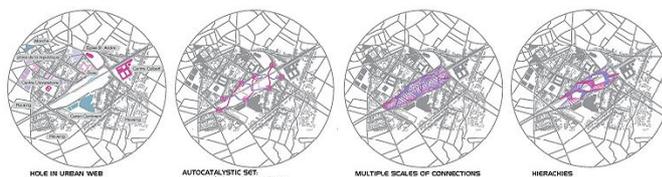
<sup>33</sup> Pré-sélectionné

<sup>34</sup> projet mentionné : Magali Volkwein, Estelle Vincent, Virginie Gloria (F).



Dijon, Laboratoire insulaire - Tectonique chloroph'île (mentionné)

L'objectif de mise en continuité du sol à travers la coupe rencontre de manière évidente les problématiques de franchissement posées par les différentes situations urbaines. C'est le cas à Lille où le traitement du dénivelé entre le sol bas et le niveau haut du boulevard périphérique à l'Est du site a donné lieu à différents dispositifs de rampes et de superposition de sols, en particulier autour d'une station d'échanges intermodale (*Estuaire urbain*<sup>35</sup>, *Smallness – reconsidering the grid city*<sup>36</sup>, *Endroit en ville en vert*<sup>37</sup>, *Text'île*). C'est aussi le cas à La Courneuve où la présence de grandes infrastructures de transport en limite de site a conduit plusieurs équipes à proposer leur franchissement à l'aide de « ponts-habités » intégrant d'imposantes rampes (*Multipli-city*<sup>38</sup>, *Un tableau praticable et habitable*). C'est enfin et en toute logique le cas à Chateauroux dont le site est centré sur une problématique de franchissement des voies ferrées au niveau de la gare. *Living city, a new identity for the station area*<sup>39</sup> y conjugue les deux sortes de dispositif de mise en continuité décrits ici, en dessinant une *topographie artificielle* au-dessus des voies ferrées, reposant sur une multitude de chemins ; l'ensemble doit assurer la connectivité du lieu avec l'existant et accueillir toutes sortes de programmes (logements, espaces de travail, de commerces, lieux de restauration et de loisirs au niveau des passerelles...).



<sup>35</sup> projet cité : Raphaël Gabrion, Vincent Prie, Eric Rolland de Rengerve (F).

<sup>36</sup> pré-sélectionné

<sup>37</sup> pré-sélectionné

<sup>38</sup> pré-sélectionné

<sup>39</sup> projet cité : Peter Goetz (All), Michaela Tomaselli (Aut), Marc-André Herschel (All).



difficultés pour faire coexister différents types de flux, le manque d'intérêt pour les questions foncières liées au statut et aux modalités de découpage du sol (un paradoxe en regard de l'engouement pour la plasticité de ce même sol), et enfin les problèmes de nuisances et de sécurité associés à certaines infrastructures de déplacement.

Ainsi, l'obsession de la *mise en continuité* et d'une accessibilité généralisée véhiculée par de nombreux projets, qui peut être perçue comme une réaction à la logique de séparation des fonctions du mouvement moderne, peut aussi conforter ou engendrer des discontinuités, des coupures et des distanciations. Le mode d'aménagement de type connectif auquel elle semble pouvoir être rapportée privilégie le branchement (à un ou des réseaux) plutôt que les relations de contiguïtés. Mais cette tendance traduit aussi une double réaction aux phénomènes de fragmentation des territoires de l'urbain, d'une part, et à la mise à disposition dans le même espace d'une multiplicité de vitesses, d'autre part. Si les mécanismes de mise à distance de certaines voies peuvent générer ou renforcer le caractère discontinu et fragmenté de certains espaces, ils peuvent aussi contribuer à affirmer des formes d'insularité assumées ou souhaitées car porteuses d'identités. Des contraintes liées à des réseaux et infrastructures de déplacement peuvent ainsi être retournées et envisagées comme des atouts : des limites, des barrières sont dès lors transformées en composantes du paysage et des territoires enclavés deviennent des îles. Le caractère insulaire déjà présent dans certaines situations de projets, comme à Dijon ou Chalon-sur-Saône, peut en particulier être souligné et renforcé, que ce soit par le traitement des nuisances sonores liées à la présence d'une ligne ferroviaire dans le premier cas, ou d'une rocade et d'un pont dans le second cas, en épaississant ou en végétalisant un talus, ou en adossant du bâti à l'infrastructure (*Entre les murs* ou, comme son nom l'indique, *Laboratoire insulaire – Tectonique chloroph'île*) ou par le tracé d'une voie en boucle à l'intérieur du quartier (*Field and building catalysts : a strategy of succession, Port d'attache*). D'autres projets se sont attachés à renverser les habituels rapports défensifs entre espace du déplacement rapide et espace traversé en s'intéressant, contrairement à la sixième session<sup>43</sup> pourtant consacrée aux déplacements, au paysage perçu dans le temps du mouvement du train. Le projet *Rassembler, entre mémoire et infrastructure*<sup>44</sup> pour La Courneuve développe ainsi une suite de trois « bâtiments-talus » accueillant des équipements, des services ou des commerces et dotés d'une « vitrine protectrice » (filtre végétal...) côté voies ferrées, qui, tout en protégeant les logements contre le bruit des trains et des voitures, doivent assurer une visibilité au quartier depuis les voies ferrées et autoroutières et ainsi « améliorer l'ancrage du centre-ville dans son territoire ». L'identification perceptive d'un bâtiment visible du train constitue également l'entrée principale du projet *Urban Osmotic*<sup>45</sup>. Celui-ci s'appuie sur un argumentaire phénoménologique pour proposer une barre déformée par cisaillement, conformée au site et accrochant l'ombre et la lumière, dont l'analogie avec la forme d'un train en mouvement est notable même si elle n'est pas évoquée<sup>46</sup>. Ces différentes attitudes prennent acte des nouvelles conditions de la ville contemporaine : discontinue et hétérogène, parcourue et desservie par des réseaux correspondant à une multitude de vitesses. Mais, en dotant les espaces urbains de la connexion de qualités sensibles et en améliorant les rapports de voisinage à défaut de développer des contiguïtés, elles renouvellent les relations entre l'espace du déplacement et les autres composantes urbaines.

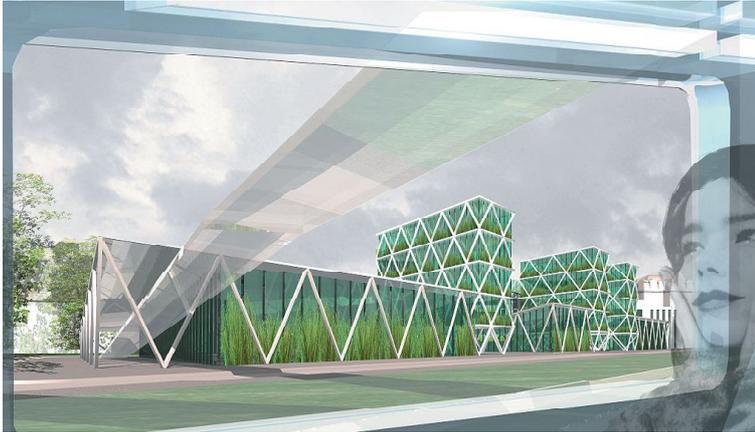
---

<sup>43</sup> H. Wacrenier, 2001, Ibid.

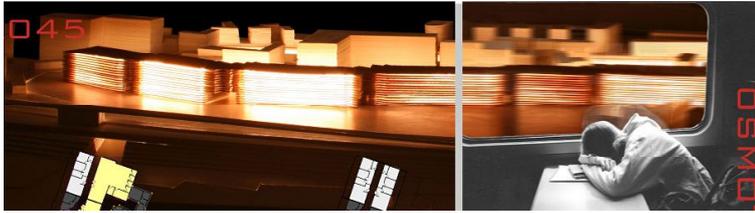
<sup>44</sup> pré-sélectionné

<sup>45</sup> Dijon, projet mentionné : Aldo Micillo, avec Paolo Falco, Rosa Pascarella, Massimiliano Fedele, Assunta Duracci, Vittoria d'Orta, Rossella di Francesco (I).

<sup>46</sup> A noter le sens figuré et littéraire du terme *osmose* qui désigne une interpénétration, une influence réciproque.



La Courneuve, *Rassembler, entre mémoire et infrastructure* (pré-sélectionné)



Dijon, *Urban osmotic* (mentionné)

## L'expérience corporelle et spatiale du déplacement, au service d'une réappropriation de l'espace public

L'analyse des dispositifs-types présentés précédemment amène à un autre grand constat : qu'ils soient dotés de formes étranges et imprévisibles ne faisant plus appel aux figures élémentaires ou qu'ils soient issus de géométries plus régulières, les espaces du déplacement sont conçus comme des supports d'expériences corporelles et spatiales riches et variées, qui contribuent à une réappropriation de l'espace public.

Si, comme l'explique Marc Desportes<sup>47</sup>, le glissement du train et l'expérience du paysage ferroviaire concernent un voyageur inactif et n'impliquent pas le corps (ce que semble d'ailleurs indiquer la représentation offerte par *Urban osmotic* d'un voyageur plongé dans le sommeil), l'intérêt renouvelé pour les modes doux, en particulier pour la marche à pied, est au contraire l'occasion d'affirmer la dimension de l'expérience corporelle et spatiale. Cette attention portée au corps se manifeste par l'omni-présence de la figure humaine dans les représentations graphiques<sup>48</sup>. Elle se traduit par une valorisation de la dimension sensible, à travers le rapport au site, le soin accordé aux matières et aux textures engageant le sens du toucher ou le souci de l'ergonomie des espaces du déplacement et de ses abords (voir *Urban zip*<sup>49</sup>). Elle peut aussi passer par l'approche poétique, comme dans le cas du projet *Curseurs* pour Chateauroux, qui s'attache à mettre en place des dispositifs destinés à exacerber la conscience de son corps (des miroirs dans les parkings et un jeu de *cache-cache* sur la place de la gare, pour « accueillir attentes et rêveries et inspirer le plaisir du déplacement et du voyage »). Certains projets intégrant une approche scénographique ou artistique, s'intéressent à la manière de percevoir le monde à partir des voies qui le traversent. Le projet *Serial collectivity 04* pour Dijon souligne ainsi la dimension sensible et affective de la marche et se réfère au travail de la plasticienne Angela Bulloch pour mettre en évidence des continuités paysagères. C'est encore la dimension corporelle et l'usage

<sup>47</sup> Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII<sup>e</sup> – XX<sup>e</sup> siècle*, Editions Gallimard, 2005.

<sup>48</sup> Cette présence est observable depuis plusieurs sessions. Elle se manifeste à travers les vues perspectives et aussi, aujourd'hui, au sein de plans et de coupes envahis par des bonshommes ou tout autre signe d'activité humaine (symboles, logos...).

<sup>49</sup> Hénin-Carvin, pré-sélectionné.

que la figure récurrente du chemin manifeste selon Gilles A. Tiberghien, qui l'oppose en cela à la route<sup>50</sup>. Assimilés à une certaine lenteur et s'opposant dans les projets aux axes de circulation majeurs, les multiples « chemins hauts », « chemins de traverse »<sup>51</sup>, et autres « chemins pour structurer le paysage »<sup>52</sup> déclinés par les projets visent en effet à offrir une plus grande liberté de déplacement, assortie des dimensions de découverte, de surprise et de variation d'itinéraires...



Hénilin-Carvin, *Urban zip* (pré-sélectionné). Vue perspective sur une voie desservant les logements : utilisation du schiste issu des terrils miniers pour le traitement de certains sols et de murets intégrant des bancs en bordure des trottoirs.

La volonté d'offrir une pluralité de sensations lors du déplacement (ou en relation avec l'espace du déplacement) est très affirmée dans nombre de projets. Voici comment les architectes du projet *Au fil de l'eau* décrivent une arrivée dans le nouveau quartier qu'elles ont l'imaginé : « Un autre centre ville se trame, annexé à l'histoire de Chalon par un cheminement bordant la Saône. On marche, on vogue, on longe à vélo au fil de l'eau et on entre. Le parcours est fluide et homogène et le grand édifice-phare nous dit que l'on a pénétré dans un autre temps. Une large place forestière, au sol tapissé de bois marque aussi cette entrée. Puis, le port, celui que l'on avait délaissé, aujourd'hui réanimé; le sol file sous les pieds, se modèle, frôle l'eau. (...) Dos à l'eau, des tranches de sols se soulèvent, se déchirent et muent en édifices, ramifications progressant dans l'épaisseur du site ». Ce site, qui paraît comme animé, fait écho aux sensations de glissement associées à la pratique du vélo, mais on pourrait aussi bien se trouver dans un bateau sur la Saône comme le suggère l'image ci-dessous. Alors que l'histoire de notre société occidentale est marquée par la prédominance et la valorisation du sens de la vue<sup>53</sup>, il est intéressant de remarquer combien, ici, la perception du lieu fait aussi appel à d'autres sens et passe notamment par le déplacement du corps, qui apporte son lot d'informations, notamment kinesthésiques.

<sup>50</sup> « La route et les termes qui lui sont apparentés sont du côté de la construction et de la surface parcourue ; le chemin, du côté du mouvement et du processus », in « Hodologique », *Les carnets du paysage*, n°11, automne / hiver 2004, p.6-33. Voir aussi John Brinckerhoff Jackson, *A la découverte du paysage vernaculaire*, Actes-Sud/ENSP, Arles-Versailles, 2003.

<sup>51</sup> Dijon, *Résurgence*, projet pré-sélectionné

<sup>52</sup> Dijon, *Serial collectivity 04* : le « Chemin du Poète Tragique », le « Chemin des Tanneries »...

<sup>53</sup> M. Desportes, *Ibid.*

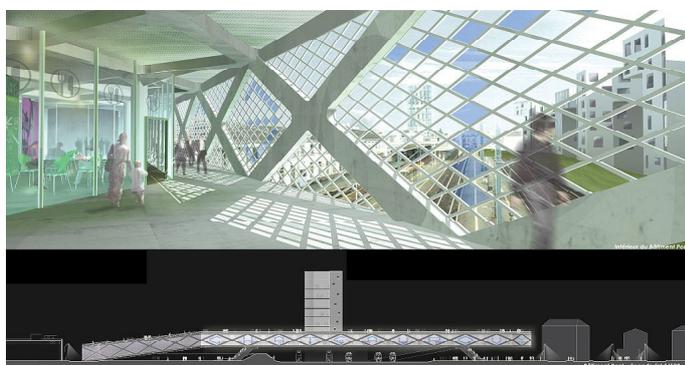


Chalon-sur-Saône, *Au fil de l'eau* (mentionné)



La Courneuve, *Stratégie d'action[s]* (pré-sélectionné)

D'une manière générale, c'est la fluidité du mouvement qui est mise en avant, mais le déplacement est aussi envisagé à travers les séquences qu'il permet d'enchaîner. Des actions telles que traverser, longer, contourner, surplomber, déboucher... renvoient à une diversité de lieux, mais elles correspondent aussi à une pluralité de mouvements et d'expériences corporelles, conditions d'appropriation de l'espace public. La *Médiane*<sup>54</sup>, dans le projet du même nom, est une bande programmatique destinée à assurer une cohérence entre des micro-centralités qui se succèdent sur le site de La Courneuve. A travers la continuité du sol et des cheminements (priorité aux piétons), elle doit fonctionner comme une membrane poreuse dont la traversée (transversalement et longitudinalement) serait particulièrement ressentie, rendant ainsi lisible ce « monument flou ». Dans *Jonction paysagère*, un « bâtiment-pont » combine le franchissement des voies ferrées avec une fonction de galerie commerciale : « traversant le bâtiment, on pourra ainsi apercevoir entre les mailles du vitrage les flèches de l'église de Chateauroux et contempler le paysage ferroviaire laissant libre court aux envies de départ ». On peut aussi, après avoir longé un tronçon de voies ferrées, monter sur le toit pour garer sa voiture sur le parking qui y est déroulé et, ainsi, surplomber la ville. Ce dernier projet montre que le sens de la vue n'est pas en reste. La multiplication des points de vue sur la gare et vers la ville offerts par les différents espaces liés au mouvement facilite l'orientation mais souligne aussi la dimension esthétique. Parmi les circulations rassemblées par le projet *Estuaire urbain* en périphérie d'un grand parc public, une promenade piétonne prolonge le niveau haut d'une station intermodale située à proximité pour surplomber le parc en le longeant et, ainsi, accuser la perception en creux de cet *estuaire urbain*<sup>55</sup>. L'émotion (litt. mise en mouvement, ébranlement) potentiellement suscitée par un paysage passe ici par une certaine distanciation du corps et de l'oeil, nécessaire pour embrasser ce paysage.



Chateauroux, *Jonction paysagère* (pré-sélectionné)

<sup>54</sup> La Courneuve, pré-sélectionné

<sup>55</sup> Un dispositif similaire est proposé sur le même site par *Partition – Participation – Répartition*, avec une promenade piétonne plus déconnectée de l'espace de la rue.



Lille, *Estuaire urbain* (cité).

Co-présents dans l'espace du déplacement, enfin, d'autres usages et d'autres mouvements échangent avec le déplacement lui-même, achevant d'en modifier les représentations. Au premier rang de ces fonctions : la promenade, en lien généralement avec une forte présence de la nature et une dimension paysagère affirmée, à l'exemple du projet *Estuaire urbain*. La mise en place d'un parcours de promenade permet aussi dans certains cas d'affirmer une dimension touristique effective ou à créer. C'est ce que font, chacun à sa manière, les projets *Site des cokes* et *Vides chargés* pour Hénin-Carvin : dans le premier cas, des passerelles aériennes équipent des circuits de « promenade-découverte » qui se superposent aux réseaux de déplacement du quotidien, tandis que dans le second cas, des « promenades à géométrie variable » sont tracées de manière à offrir de nouveaux points de vue sur le territoire (articulation avec la topographie du terroir) et améliorer les liens entre les quartiers et les équipements. Toujours dans le registre des loisirs, le sport et le jeu sont également très présents dans l'espace du déplacement. Les nombreuses vues perspectives qui ponctuent les planches graphiques regorgent de jeunes qui surfent avec leur planche à roulette ou qui sautent en rollers, d'enfants qui courent ou jouent au ballon... Les dispositifs de *topologies de rubans*, de *boucles* et d'*engagement du sol* s'y prêtent si parfaitement que l'on ne peut dire qui, de la pratique ou du support, a engendré l'autre. Ainsi, dans *Living city*, l'entrelac de rubans qui organise le pôle multifonctionnel au-dessus de la gare de Chateauroux s'apparente à un gigantesque funpark envahi par des rollers, des skate-boarders, des street-bikers ou des joueurs de basket. De même, dans « *Voyettes* » et « *rabattues* »<sup>56</sup>, le réseau de passerelles dissocié du réseau carrossable qui se constitue par raccordement progressif des maisons, a quelque-chose de ces « parcs accrobranches » qui fleurissent dans les forêts.



Chateauroux, *Living city* (cité)

<sup>56</sup> Hénin-Carvin



La Courmeuve, *Stratégie d'action[s]* (pré-sélectionné) Hénin-Carvin, *Oeuvre ouverte* (pré-sélectionné)

L'articulation des espaces du déplacement avec des activités commerciales constitue un autre levier pour leur conférer un caractère animé. L'idée d'intégrer un marché dans un lieu de passage est développée par différents projets, quelque soit le site. Les temporalités différentielles liées aux commerces, aux services, aux loisirs sont prises en compte dans certains cas pour optimiser la fréquentation des espaces publics (*Oeuvre ouverte*). Les nombreuses représentations d'espaces publics intensément occupés et manifestement très « passants » véhiculent une image de ville foisonnante et vibrante de monde, peu vraisemblable dans certaines des situations abordées par la session. Ces représentations révèlent les difficultés de certains candidats pour prendre la mesure des réalités, mais elles n'en constituent pas moins un pari optimiste pour la ville et traduisent un grand intérêt pour la vie urbaine et ses rythmes. Plus que cela, envisager la ville comme un vaste terrain de jeu en incorporant dans les espaces urbains certaines pratiques sportives et ludiques et, à travers elles, le plaisir lié au mouvement (glisse, saut, course...) peut être interprété comme l'expression d'une sorte d'hédonisme urbain. Valoriser la dimension corporelle de la ville à travers l'exacerbation des caractères topologiques de l'espace du déplacement, c'est ainsi contribuer au renouvellement et à une réappropriation potentielle de l'espace public. L'espace du déplacement est donc un lieu de sociabilité, correspondant à des pratiques individuelles ou collectives diverses, elles-mêmes associées à des temporalités variées. Cette « urbanisation » de la mobilité passe d'abord par les modes doux, peut-être parce qu'ils sont les plus pratiqués par les jeunes équipes, sans doute aussi parce qu'ils engagent à priori moins de technicité que les modes motorisés mais par contre plus de possibilités de frottements ou d'adhérences avec les autres composantes de la ville du fait de leur relative lenteur. L'évidence de leur association avec la présence de la nature, des activités de sports, de loisirs, participe sans doute aussi à cet intérêt. A travers elle, il apparaît par ailleurs que les projets consacrent l'émergence d'un nouveau genre d'espace urbain... et de déplacement.

### Un nouveau genre d'espace urbain et de déplacement

Dans une interview récente, Serge Renaudie<sup>57</sup> évoquait l'émergence d'une nouvelle dimension de la ville prenant le pas sur les autres façons de vivre la ville : « on rencontre aujourd'hui une poussée, une demande de la part des habitants vers des espaces non bâtis qui ne soient pas seulement des espaces sportifs, pas seulement des parcs et des jardins, pas seulement des chemins piétonniers, mais un peu un mélange de tout cela ». Ce mélange, présent dans un grand nombre de propositions comme on a déjà pu s'en apercevoir, le projet *The loop*<sup>58</sup> en propose une version des plus inventives. Le grand parc en forme de signe infini sur lequel ce projet archétypal des *topologies de rubans et de boucles* prend appui répond simultanément à plusieurs objectifs : renforcer la présence des espaces verts, privilégier les circulations douces, relier le site à la ville, améliorer les relations entre les quartiers avoisinants et créer une nouvelle entrée de la ville. Tout semble possible dans cet espace qui met l'accent sur la diversité de ses usages et la notion de plaisir (« all you need is loop »). C'est le concept d'un parcours infini, d'un mouvement perpétuel qui induit la forme de cet espace ; celui-ci se prête parfaitement à une utilisation ludique et sportive. Par sa forme et grâce aux raccourcis offerts par un système de

<sup>57</sup> interviewé par Marie Raynal, *Diversité. Ville, école, intégration*, n°140, mars 2005 : « Partout en France, il existe une sorte d'hédonisme de la ville. On le voit dans le comportement des gamins des banlieues ou des grands ensembles, l'évènement ne se cantonne pas aux quais de Paris. »

<sup>58</sup> Lille, projet lauréat : FHLY – Pierre-Emile Follacci (F), Astrid Hervieu (F), Patrick Leitner (Aut), Tae-Hoon Yoon (F)

diagonales, le parc devient proche et accessible depuis de nombreux points des quartiers alentour, incitant alors à l'utilisation des modes doux tout en économisant le terrain. Enfin, il s'inscrit comme un chaînon complémentaire du système des grands vides structurant la ville.

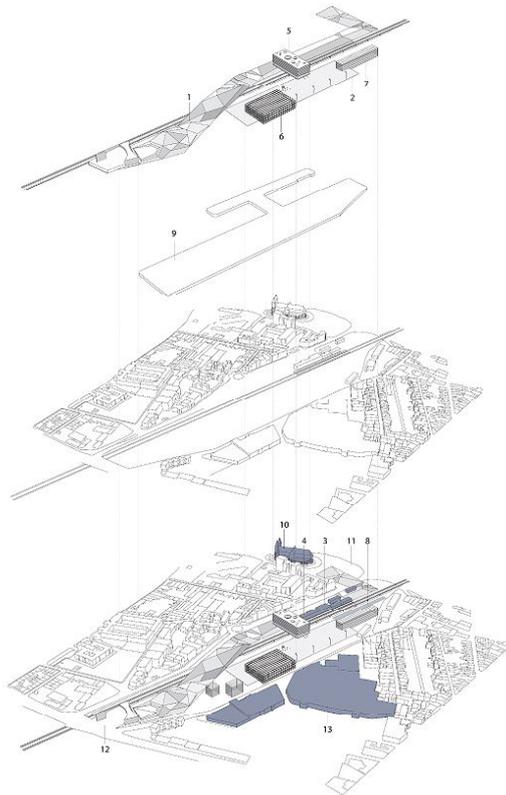


Lille, *The loop* (lauréat).

Ce genre d'espace urbain combinant déplacements et autres espaces ouverts fait l'objet au sein de la session de nombreuses formulations. Il recoupe les trois grands types de dispositifs développés précédemment et concerne des échelles assez diverses, entre l'espace organisé autour d'un cheminement interne au quartier jusqu'au grand espace public majeur de liaison à l'échelle de l'agglomération. On le retrouve par exemple dans des projets confrontés à la problématique de franchissement de Chateauroux, sous la forme récurrente d'un zig-zag fondé sur la continuité du mouvement piéton pour traverser mais aussi longer les voies ferrées, permettant de relier les quartiers et connecter certaines polarités de part et d'autres de la gare. En plus d'accueillir les déplacements piétonniers ou cyclistes, les dispositifs organisés selon cette figure intègrent de la végétation et différentes activités (*Transcript*<sup>59</sup>, *Gold in the shell*). La conception de ce type d'espace redonne une valeur et un statut urbain aux espaces ouverts (et, parmi eux, ceux du déplacement) dont la présence et la taille ont augmenté avec le desserrement et la fragmentation de l'urbanisation récente (distances de sécurité liées aux géométries routières, vides interstitiels entre les fragments urbains, friches et délaissés divers). Cette valorisation s'opère soit par une forte qualification des espaces, soit au contraire par le choix délibéré d'offrir par le vide et l'indétermination un plus grand éventail de possibles. Ainsi, *Au fil de l'eau* imagine une série de venelles thématiques qui, en plus d'être des espaces de passage et de desserte, sont considérées comme des « espaces à vivre » et dotés de fonctions complémentaires et de qualités esthétiques spécifiques : *venelle-expo*, *venelle-verger*, *venelle-herbacées*. Sur le même site et également mentionné, le projet *Adhérer au site*<sup>60</sup> laisse quant à lui volontairement ouverte la question du traitement des vides, en particulier au niveau du large quai consacré à la promenade. En rendant possibles les interprétations multiples des formes disponibles, l'indétermination est considérée ici comme un gage de durabilité. La mise en oeuvre de ces espaces s'appuie dans tous les cas sur un aménagement paysager, parfois emprunt de préoccupations environnementales (végétalisation, récupération d'eaux de pluie, corridors écologiques...).

<sup>59</sup> pré-sélectionné

<sup>60</sup> Chalon-sur-Saône, projet mentionné : Gérald Lafond, Sabine Orlandini, Julie Laborde (F).



Chateauroux, *TRANSCRIPT* (pré-sélectionné)

Ces morceaux de territoire urbain occupent dans les projets qui les proposent une place prépondérante. Ils se fondent dans le système des grands vides paysagers de la ville contemporaine pour composer un réseau qui se superpose aux autres réseaux. Ce constat rallie celui établi par Bernardo Secchi qui entrevoit dans les espaces ouverts d'aujourd'hui des « matériaux urbains fondamentaux », assumant « des tâches jusqu'alors accomplies par la maille routière de la ville moderne : donner des formes à la ville en tempérant son caractère fragmentaire et son côtoiement »<sup>61</sup>. Cette conception du vide comme infrastructure et constitutif d'une sorte de « méta-réseau »<sup>62</sup> qui transparait dans plusieurs projets vise à assurer la cohérence spatiale mais aussi temporelle d'un développement urbain, permet d'y inscrire des espaces de très grande dimension (présents en nombre dans cette session) et d'articuler les échelles locales et territoriales. La structure linéaire à grande échelle imaginée par *Stratégie du vide* doit ainsi permettre de reconnecter les fragments existants sur le site de La Courneuve tout en réutilisant des interstices, des espaces délaissés. A Chalon-sur-Saône, dans un situation différente d'extension de la ville, plusieurs projets s'appuient sur la création de bandes d'espaces publics végétalisés pour assurer les circulations non motorisées et des connections visuelles entre le lac et la Saône, pour structurer l'urbanisation progressive du site (*Field and building catalysts : a strategy of succession*) ou développer des mesures à visée écologique telles que la limitation de l'imperméabilisation du sol, le pré-verdissement ou le recueil des eaux de ruissellement au niveau de fossées (*Sweet home Ch...alon*<sup>63</sup>). *Jonction paysagère*, à Chateauroux, constitue un autre exemple d'introduction de la dimension environnementale dans le projet, à partir de la conception d'un réseau de grands vides paysagers. Sa « stratégie paysagère » repose sur l'intégration dans un ensemble d'axes et de corridors verts constituant un système écologique à l'échelle du territoire d'un ensemble d'espaces végétalisés (modelage du sol, masses végétales contrastant avec une « constellation » de places minérales...), qui

<sup>61</sup> *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, éditions Parenthèses, coll. Eupalinos, 2006.

<sup>62</sup> en philosophie et en sciences humaines, « méta » signifie *ce qui dépasse, englobe*.

<sup>63</sup> Pré-sélectionné

entourent notamment les infrastructures de déplacement et en particulier les voies ferrées (traitement des nuisances sonores).



Chalon-sur-Saône, *Sweet home Ch...alon* (pré-sélectionné).

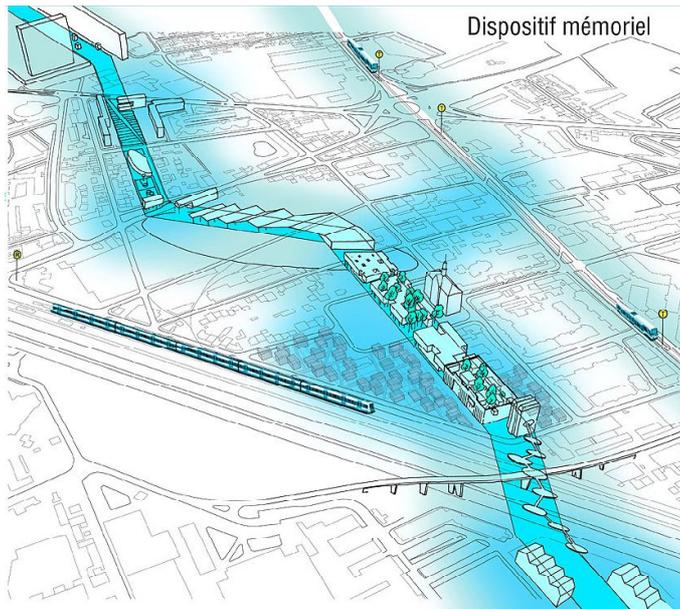
Les numéros correspondent au système d'adresse qui se réfère ainsi aux bandes paysagères.

Ces démarches poursuivent une tendance initiée lors de la cinquième session d'European-France : Henri Wacrenier y relevait, parmi les réponses innovantes, des approches « traitant des réseaux pour construire du paysage en intégrant une dimension environnementale », témoignant d'une « volonté de sortir les réseaux de leur cadre purement technique et spécialisé pour les penser de façon plus systémique et globale »<sup>64</sup>. En intégrant dans la conception de certains espaces du déplacement des dimensions physiques et fonctionnelles multiples, les équipes de la dernière session comme certaines des précédentes leur redonnent un statut urbain. Ils s'attachent dans le même temps à prendre en compte et dépasser la condition plurielle de la ville contemporaine en y construisant un « horizon de sens »<sup>65</sup> et, pour ce faire, s'appuient sur une conception écologique ou une approche à partir du paysage. Cette approche du paysage met en avant le regard mais aussi l'expérience du déplacement à partir duquel les situations urbaines sont perçues, cette pratique ou expérience directe s'effectuant à travers des parcours, des cheminements, des explorations ou arpentages. Parcourir, c'est lire, donner du sens, et certains projets accentuent encore le rôle de ces déplacements sous forme de figures symboliques : axes, promenades urbaines, strip... La « bande programmatique » de la *Médiane* mise en place à La Courneuve réalise ainsi pour ses concepteurs « un cheminement narratif dans la ville en révélant ses histoires ». Désignée encore comme un « monument flou », elle trouve place entre la ligne de tramway et l'ensemble voies ferrées – autoroute, deux infrastructures de transport auxquelles elle emprunte certaines caractéristiques (forme et dimensions - figure identifiable à l'échelle du territoire -, temporalité longue, méthodologie de projet – processus). Analogue à un récit, elle organise des micro-centralités, tisse des liens entre différents fragments, différentes échelles autour d'une continuité en termes de déplacements (circulation auto limitée).

<sup>64</sup> H. Wacrenier, 1999, Ibid.

<sup>65</sup> « Le projet de la ville contemporaine est en priorité un projet de sol capable de construire un horizon de sens pour une ville inévitablement dispersée, fragmentaire et hétérogène », B. Secchi, Ibid.

A ce sujet, on pourra aussi se référer à Sébastien Marot, « L'alternative du paysage », *Le Visiteur*, n°1, 1995.



La Courneuve, *La Médiane* (pré-sélectionné)

### Vitesses, frottements, lieux d'intermodalité

L'hétérogénéité de la ville, c'est aussi la pluralité et la discontinuité de ses réseaux. Marc Desportes a montré qu' « une technique de transport impose (...) au voyageur des façons de faire, de sentir, de se repérer » et que « chaque grande technique de transport (...) porte en soi un *paysage* »<sup>66</sup>. Le *métra-réseau* constitué par les espaces ouverts paysagers incorporant des déplacements coexiste avec les réseaux plus habituels des déplacements routiers, automobiles ou de transport public. A chaque réseau de déplacement correspond non seulement un mode de transport mais aussi une vitesse, un mode d'appréhension de l'espace et une façon de se frotter ou d'adhérer à la ville qui composent une strate autonome de la ville contemporaine discontinuée<sup>67</sup>. Des dispositifs spéciaux sont dès lors nécessaires pour connecter ces strates entre elles et passer d'un réseau à l'autre : les lieux d'intermodalité<sup>68</sup>. Dans les projets de cette session qui, on l'a vu, privilégient l'espace de la connexion, ces lieux d'échanges ou de transfert modal ont fait l'objet d'une attention particulière, parfois au détriment des relations inter-quartiers. Deux séries d'*objets* peuvent notamment être mis en évidence : des pôles d'interconnexion, dont le site lillois offre les exemples les plus intéressants, et des espaces d'échanges de tailles variées généralement associés à un parking.

La demande de la ville de Lille incluait l'implantation d'une station d'interconnexion entre la ligne aérienne existante du métro et une future ligne de tram-train dont le tracé était à définir. Le programme mentionnait par ailleurs la possibilité de proposer un équipement d'envergure régionale à caractère culturel et de loisirs. Parmi les diverses configurations de stations intermodales, reposant très largement sur des dispositifs d'*engagement du sol* et des *topologies de rubans et de boucles*, on peut distinguer plusieurs solutions d'intégration de la station avec cet équipement public régional. Dans *Estuaire urbain*,

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> B. Secchi, *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, éditions Parenthèses, coll. Eupalinos, 2006. p.130. « L'espace de la mobilité, comme celui du bâti, a renoncé à la continuité. Au lieu de se dérouler selon le mode d'un réseau interconnecté, hiérarchisé et à la manière d'un arbre, du tronc principal jusqu'à la dernière branche, l'espace de la mobilité offre aux pratiques sociales des champs d'expression non homogènes et discontinus, qui ne sont pas forcément liés entre eux ; des *layers* différents ou séparés qui servent de support à des pratiques différentes. (...) les espaces de la mobilité forment un ensemble hétérogène non réductible (comme dans les grandes figures de la continuité et de la régularité de la ville moderne) à l'idée d'un réseau unique constitué de matériaux homogènes hiérarchisés selon les caractères morphologiques. »

<sup>68</sup> « désigne de façon générale l'ensemble des *facilités* qui permettent de passer d'un mode à un autre. Il recouvre l'ensemble des dispositifs matériels (architecturaux notamment) ou *immatériels* (informationnels, tarifaires...) qui inscrivent la multiplicité des offres, modes et systèmes de transport dans un logique d'usages. » G. Amar, Ibid.

elle est combinée à un Musée des civilisations et le dispositif d'ensemble vise en même temps à améliorer la relation avec la périphérie Est de la ville, en traitant le dénivelé et la coupure du boulevard périphérique qu'ils jouxtent (on retrouve ces éléments dans d'autres projets comme par exemple *Smallness – reconsidering the grid city*<sup>69</sup>). Pour ce faire, les différents niveaux impliqués dans l'ensemble et reliés entre eux par un système de rampes se prolongent dans le quartier, en s'ouvrant sur le grand parc public ou en rappelant la promenade haute qui borde ce dernier, et une place haute est installée sur le toit du musée, au même niveau que le périphérique. Dans *Paysage code-barres* ce sont un grand stade et un parking-relais qui sont associés à la station intermodale : ouvert sur le quartier et dans sa profondeur par un jeu de perméabilités visuelles et de promenades paysagères, le dispositif s'articule également au boulevard périphérique apparenté à un espace public ("boulevard des monuments"). Ces différents cas de conception intégrée exploitant les potentialités d'une situation particulière conduisent à sortir les espaces de la mobilité du domaine technique pour en faire des espaces publics à part entière; ceci concerne aussi bien l'espace du transfert entre métro et train-tram que le boulevard périphérique auquel on se raccroche. Le même dispositif conduit à faciliter les échanges entre les différents réseaux d'une part et entre les espaces de la mobilité et le reste de la ville (parc, entrée du quartier, boulevard périphérique...) d'autre part.



Lille, Estuaire urbain (cité)

Les stations ou pôles d'échanges ne sont pas les seuls endroits où l'on passe d'un mode à l'autre. D'autres espaces répondant à la question de l'intermodalité sont développés dans la session, reliés en particulier au thème du stationnement<sup>70</sup>. Dans le projet *Au fil de l'eau*, le travail sur la multimodalité est complété par une déclinaison d'espaces d'échanges de différentes tailles tels que des parkings-silos et des bornes de mise à disposition de vélos. Dans *Entre les murs*, les grands îlots délimités par des voies accessibles aux véhicules sont systématiquement ponctués par une placette surélevée par rapport à la rue, qui abrite un parking semi-enterré. Ce parking judicieusement placé permet de réserver l'intérieur de cet îlot aux modes doux et assume un rôle d'espace public à l'échelle du voisinage. Le projet *Sweet home Ch...alon* restreint la circulation automobile à une seule voie, qui relie le site au réseau viaire existant, le parcourt dans sa longueur et dessert des parkings intégrés aux grands édifices qui s'y raccordent. Par sa position en hauteur (talus), cette « voie-belvédère » permet au visiteur de se situer dans le territoire et donne à lire l'organisation des déplacements alternatifs à l'automobile sur le site, à partir du parking. En conjuguant ainsi le voir avec le mouvoir, les concepteurs facilitent le passage d'un mode (réseau) à l'autre. Par ce travail d'architecture se dessine ici une des clés de l'intermodalité, qui réside dans la possibilité d'enchaîner des séquences différentes sans occasionner de désorientation.

<sup>69</sup> Lille, pré-sélectionné

<sup>70</sup> A noter que sur ce thème l'analyse de la cinquième session n'a pas montré d'invention typologique alors qu'elle a permis de relever une grande variété typologique de solutions pour les parkings privatifs (H. Wacrenier, 1999, Ibid.).



Dijon, *Entre les murs* (pré-sélectionné). Vue sur une placette surélevée.

### Aller dans le sens de la ville

La session European 8 a vu la montée en puissance d'un nouveau genre d'espace urbain où coexistent présence de la nature, lieux de loisirs et déplacements en modes doux. Les architectes se réapproprient ainsi les lieux du déplacement pour les remettre dans l'espace public, pour autant que la technicité du transport le permette. Ces espaces urbains mélangés correspondent bien aux mutations de notre quotidien (culture des loisirs, préoccupations environnementales, on ne se déplace plus seulement pour aller travailler). La place des autres modes de transport, et en particulier de l'automobile qui reste le mode de déplacement privilégié actuellement, mériterait une attention et une créativité à la hauteur de celle développée pour les modes doux dans certains de ces projets. Sans eux, la multimodalité, gage d'urbanité, ne peut être complètement réalisée. Les architectes de la session se sont par ailleurs attachés à développer des lieux d'intermodalité inventifs et intégrés ; l'utilisation de jeux de topologies de sol a en particulier permis d'exploiter certaines situations spécifiques. Dans une perspective de développement durable, ce soin apporté aux points de réseaux aurait mérité un prolongement dans l'organisation (densification) du tissu urbain alentour pour mettre à profit cette accessibilité renouvelée.

L'expérience directe, corporelle et sensible, valorisée au niveau des espaces du déplacement dans les projets, se retrouve dans la façon dont les concepteurs explorent les situations de projet et, à travers leurs démarches, dans leur attitude pragmatique face aux réalités contemporaines. Parcourir, observer, pratiquer c'est aller dans le sens de la ville plutôt que de s'en défendre, s'opposer à la normalisation de l'urbain en faisant le choix de la complexité et de l'hétérogénéité.



La Courneuve, *La centralité linéaire* (lauréat)