



HAL
open science

Faire passage : un nouveau paradigme pour la métropole de demain

Pascal Amphoux

► **To cite this version:**

Pascal Amphoux. Faire passage : un nouveau paradigme pour la métropole de demain. DIAB, Youssef; LANDAU, Bernard. Le nouveau monde de la mobilité, , pp.65-82, 2018, 978-2-85978-517-8. hal-04154368

HAL Id: hal-04154368

<https://hal.science/hal-04154368v1>

Submitted on 21 Jul 2023

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 4.0 International License

Faire passage un nouveau paradigme pour la métropole de demain

Pascal Amphoux

Dans une session dédiée aux nouvelles technologies et aux nouveaux dispositifs de mobilité, on m'a demandé d'intervenir « en contrepoint » – expression qui fait d'ailleurs le nom de mon propre bureau à Lausanne. Je suis architecte urbaniste, chercheur et praticien, mais non technicien des mobilités, de sorte que si les questions de mobilité ont toujours été des sujets de préoccupation, elles l'ont été moins par les aspects techniques et mesurables que par des aspects anthropologiques et sociaux du côté de la recherche, par des projets d'espace public et de territoire du côté de ma pratique d'architecte-urbaniste.

Bernard m'a proposé comme titre : « Le piéton et la reconfiguration des villes ». Je me suis empressé d'y ajouter un sous-titre, qui en est déjà le contrepoint : « Faire passage, un nouveau paradigme pour la métropole de demain ». Par là j'introduisais deux glissements sémantiques, celui du terme piéton vers le motif du passage, celui de la notion de reconfiguration urbaine vers un enjeu de mutation paradigmatique et métropolitaine. Pourquoi passer du piéton au passant ? Pourquoi travailler sur cette notion de passage ? Et quel rapport cette notion peut-elle entretenir avec celle de mobilité ?

Je dois d'abord dire que j'ai fait partie d'un comité scientifique, réuni à l'initiative de Mireille Apel Muller autour d'un programme « Passage » au sein de l'IVM (Institut pour la ville en mouvement qui est aujourd'hui rattaché à Vedecom et qui a justement pour tâche d'essayer de penser le rapport entre les mobilités et la ville). Ce programme a donné lieu à de nombreux concours, manifestations, workshops, organisés dans plus d'une soixantaine de villes du Monde, ainsi qu'à une importante exposition qui, partie de Paris en 2016 circule aujourd'hui de ville en ville ¹. Mais pourquoi un tel engouement ? Et quelles sont les raisons pour lesquelles cette thématique nouvelle, le Passage, se révèle si porteuse et intéressante ?

Première observation : rétrospective. Le mot désigne d'abord une forme urbaine inventée au XIX^{ème} siècle et se présente d'emblée comme une solution au désenclavement des nouveaux espaces fermés générés par la ville contemporaine d'alors, tel l'îlot haussmannien : grâce au passage, je vais pouvoir aller directement d'une rue à une autre, d'un grand boulevard à un autre grand boulevard, sans avoir à faire tout le tour des îlots – c'est la fonctionnalité du déplacement piéton qui est première. Mais l'intérêt de la notion de passage réside en second lieu dans le fait qu'il désigne aussi une sociabilité : il y a un nouveau type de services, de commerces et d'urbanité qui s'invente dans cette forme urbaine dès la fin du XIX^e siècle, qui va durer au moins une centaine d'années, et qui va se répandre dans le monde entier. Troisième point, c'est un lieu d'innovation architecturale, pour lequel le recours à de nouveaux matériaux et technologies (le verre, le métal, etc.) génère de nouvelles ambiances : Aragon va chanter la vision d'aquarium dans la lumière des passages, Baudelaire, Benjamin, Lola, tout le cinéma s'en imprègne, Et l'on comprend qu'une forme urbaine comme celle-ci, loin de se cantonner à une simple fonction de lien entre deux rues, articule dès son

¹ On trouvera toutes les indications sur ce programme à l'adresse suivante <http://passages-ivm.com/>

origine trois dimensions, respectivement fonctionnelle, sociale et sensible pour devenir « un lieu », et même un haut lieu de la grande ville moderne.

Question prospective alors. Si cette forme historique a eu un tel impact sur l'urbanité des villes du XIX^{ème} siècle, que serait-ce que le passage du XXI^{ème} siècle ? A l'heure où les villes deviennent "métropolitaines", s'étalent toujours plus vers l'extérieur et s'enclavent toujours plus vers l'intérieur, quelle seraient la ou les formes nouvelles du Passage ? De fait, les villes contemporaines tendent à se désagréger en grandes surfaces disjointes et impossibles à traverser, alors même qu'elles deviennent multipolaires – favelas ou condominiums, zones d'activités ou zones d'habitat, cités hospitalières ou inhospitalières.... Dans le même temps les infrastructures, routières, autoroutières ou ferroviaires, créent des coupures, des limites voire de véritables fractures – infranchissables, alors même que les mobilités deviennent multimodales. Et à plus petite échelle, on voit l'espace public s'encombrer de potelets, bornes, panneaux, portails ou autres obstacles qui rendent bientôt l'espace public impraticable, alors même que les modalités de co-présence, d'interaction ou de cheminement s'y diversifient. A ces problèmes trans-scalaires d'accessibilité, de franchissement ou de traversée, quelles réponses sommes-nous en mesure d'apporter aujourd'hui ?

D'un point de vue pragmatique, on peut reconnaître et identifier toutes sortes de projets qui, depuis quelques années, répondent, ici ou là, à tel ou tel enjeu... Vous reconnaissez dans les images qui défilent des passages temporaires, des passages éphémères, la passerelle de Luchtsingel (*III.1*), réalisée en *crowdfunding*, des passages qui abritent de nouvelles formes de commerces, le projet d'Olot, de RCR, qui est une passerelle avec un espace public couvert et un théâtre dans un tissu ancien. Vous avez le monument d'Eisenman à Berlin qui est une image du Passage, voire le symbole le plus fort dans son rapport à la vie et à la mort (*III.2*)... Le métrocable de Medellin, qui a été un moyen de désenclaver une favela avec un projet urbain remarquable qui fait modèle pour d'autres villes (*III.3*)... Bref, un tas d'inventions architecturales éparses qui apparaissent dans le monde entier, qu'il s'agit d'identifier, et peut-être de promouvoir. Tel a été l'objectif de l'exposition que nous avons montée à Paris pendant un mois et demi l'année dernière, qui a été montrée à Pékin, à Barcelone, à Shanghai et qui va tourner à Sao Paulo et dans d'autres villes du Monde.

Mais d'un point de vue théorique, l'ambition pourrait consister – et ce sera l'argument de mon intervention – à faire de cette notion de passage le symbole de la mutation conjointe des paradigmes de l'urbanisme contemporain, des nouvelles mobilités et des nouvelles conventions sociales qui peuvent recomposer l'urbanité des grandes métropoles.

Je vous propose donc d'explorer trois nouveaux paradigmes (ou trois manières de faire passage) pour activer cette mutation : « la multipolarité », « l'automobilité » et ce que j'appellerai « la transcorporité », qui croiseront respectivement les points de vue de l'urbaniste, de l'ingénieur et de l'anthropologue.

1. Multipolarité

Premier argument. **Le passage est une condition du désenclavement métropolitain.**

Les grandes infrastructures routières, autoroutières, ferroviaires, les voies rapides, les BRT, tout ce qui requiert ce qu'improprement on nomme des « sites propres », sont souvent des liens fonctionnels performants sur les longues distances. Mais aux échelles plus fines de la ville, du quartier ou du voisinage, ce sont des coupures qui fragmentent le territoire et interdisent toute urbanité, détruisent des sociabilités anciennes et empêchent l'apparition de nouvelles. **Faire passage, c'est ici lutter contre le morcellement de la métropole.**

Nous connaissons tous ces situations absurdes où pour aller "juste en face", il faut prendre la voiture et faire des détours de plusieurs kilomètres. On a documenté cette expérience dans l'exposition en prenant l'exemple de Vélizy : si à cet endroit-là on veut aller chercher du pain de l'autre côté de

l'autoroute, le smartphone affiche quelque chose du genre « 27 minutes à pied », « 19 en voiture » ! De telles situations sont malheureusement toujours plus fréquentes : on prétend améliorer l'accessibilité aux grands centres urbains, on augmente le gabarit ou le débit des infrastructures, qui fatalement deviennent infranchissables. Cercle vicieux. La seule solution pour en sortir, c'est de changer de modèle en passant de celui de la centralité à celui de la multipolarité. Le changement de paradigme, à ce niveau-là, c'est le **passage du centre au pôle**.

J'ai été très attentif tout à l'heure quand il a été question de "pôles" à propos du Grand Paris ; et en même temps, j'ai senti une contradiction lorsque l'on parlait de zones d'influence « dans un rayon de 300 m ». L'idée de rayon est attachée à la notion de centre ; l'idée de pôle à celle de polarisation. Ça veut dire que le périmètre pertinent par rapport à un pôle peut être tout à fait dissymétrique, et peut par exemple conduire à dire : « l'espace public à prendre en compte, de ce côté-là, ne va pas aller à 300 m, mais à 50 m parce qu'il y a une façade, un bâtiment ou un autre obstacle... Par contre, c'est 3 km d'une avenue qu'il faut considérer de ce côté-ci parce que... ». Je caricature..., mais cette différence entre les notions de centre et de pôle me paraît très importante à rétablir. Si l'on parle d'un « centre », cela sous-entend qu'il y a une « périphérie » : donc le développement urbain se fait vers l'extérieur, toujours plus loin, là où il y a de la place, avec tous les problèmes que l'on connaît. Or aujourd'hui, ces périphéries deviennent plus ou moins contiguës, et l'action pertinente de projet urbain consiste à « polariser » des activités : non plus centraliser ou décentraliser pour compenser les déséquilibres entre centres et périphéries, mais **réfléchir et concevoir les équilibres multipolaires de la métropole de demain**.

Pour illustrer ce propos, je reprends quelques images de l'un des premiers projets urbains auxquels j'ai contribué, il y a une vingtaine d'années à Genève, avec l'équipe bmv architectes (Buri, Morand, Vaucher)². Il s'agit d'une situation périphérique au sud de la ville, le secteur de La Praille Bachet, où se jouxtent une immense gare de triage, une zone industrielle, la petite ville savoyarde très ordonnancée de Carouge, des tissus pavillonnaires et des zones villas d'époques différentes, des grands ensembles, quelques parcelles agricoles, une autoroute qui passe en souterrain, qui ré émerge, qui repasse en souterrain, etc. ; des délaissés, des entrées, des sorties... Bref, un territoire périphérique par excellence (*Ill.4a*). Le sujet du mandat était à peu près énoncé comme suit : « une ligne de tram venant du centre de Genève aura son terminus à cet endroit, et il faut concevoir un parking relais sur une gare de trams et de bus ». Et comme en Suisse, on était un peu en avance sur ces sujets, il fallait que cette interface soit la plus efficace possible, que l'on puisse garer le plus de voitures possible, le plus près possible des arrêts de tram ou de bus, de manière à ce que la durée de la "rupture de charge" soit la plus brève possible.

Notre réflexion a été un peu inverse, et je serais tenté de dire a posteriori qu'elle a consisté à rechercher le plus de passage possible. A partir d'une analyse précise des infrastructures existantes et des programmes en projet sur le secteur, nous avons proposé de regrouper autour d'une place majeure, non seulement le parking demandé, mais aussi toutes sortes de services et de commerces sur un linéaire de 200 m en rez-de-chaussée, un centre commercial dont la construction était prévue à 400 mètres de là, l'interface de transports publics et un centre culturel en récupérant une école de danse qui était dans le grand ensemble d'à côté. Bref un grand "plein" (deux bâtiments complexes hybridant activement les programmes techniques liés au transport à différentes formes d'aménités commerciales et culturelles) pour façonner trois vides (*Ill.4b*) : au nord un ensemble de terrains de sport à destination du quartier autour du grand stade, au sud un grand parc métropolitain regroupant ou reconnectant des parcelles agricoles éparses et résiduelles avec reconquête de délaissés et franchissement de la trémie de l'autoroute, et au centre une place urbaine polarisant littéralement tous les services commerces et terrasses de café potentielles – un lieu où je puisse faire

² Etude d'urbanisme pour le secteur Praille-Bachet, Etat de Genève, DAEL, Equipe bmv / Contrepoint / Citec, 1999-2000

mes courses, croiser du monde, remplir mon coffre quand je rentre le soir, réparer mon vélo pendant que je suis en ville, etc.

Voilà pour moi un exemple de polarisation d'un lieu qui apparemment n'était fait que de délaissés impropres à toute activité, qui était voué à n'être que le terminus fonctionnel des transports publics ou le parking-relais d'une banale entrée de ville et dont on fait, grâce à une stratégie de projet, un pôle d'activités et d'urbanité au cœur d'un territoire désormais métropolitain.

2. Automobilité

Deuxième argument. **Le passage est une condition de l'intermodalité contemporaine.**

Davantage, il faudrait le présenter comme le symbole de l'intermodalité en devenir, le symbole littéralement de tout ce qui se passe ou se joue entre deux modes de transport : entre le bus et le métro, entre le bus et le vélo, entre la voiture et le piéton naturellement, mais aussi entre le piéton et le patin à roulettes, entre le roller et toutes les machines roulantes à une, deux, trois, quatre ou cinq roues que l'on voit se développer depuis quelques années. Devant une telle diversification des modes de déplacement, la question de l'intermodalité change de statut et se pose en des termes nouveaux. Elle ne demande plus simplement « comment passe-t-on d'un mode à un autre ? », mais plus précisément « comment configure-t-on le passage de l'un à l'autre ? » ou mieux encore « comment cela fait-il passage ? » – non seulement en termes fonctionnels (d'efficacité, de vitesse ou de temps de transport), mais aussi en termes d'interactions sociales, d'échanges interpersonnels, de rapports à l'autre, ... **Faire passage, c'est à ce niveau-là garantir la continuité des cheminements pour connecter tous les modes de transport de la ville de demain.**

A l'invention de mobilités plus légères, plus diverses, plus rapides, doit renvoyer la réalisation de continuités plus longues, plus lisibles, plus intermodales. On est encore trop souvent dans une pensée où la continuité est avant tout spatiale et attachée à l'idée d'un mode de déplacement unique. Mais l'évolution technologique aujourd'hui nous oblige aussi à penser la continuité comme une continuité temporelle, dans laquelle et par laquelle on change de mode.

De là un nouveau paradigme, que j'appelle "l'auto-mobilité" : au modèle de l'automobile *dans* la ville se substitue celui de l'automobilité *de* la ville. Et le changement, c'est cette fois le **passage du code au mode** : du code de la route, une codification qui a été nécessaire pour que les transports fonctionnent, au mode de déplacement, une modification de tout le système de transport, intermodal interconnecté et pourrait-on dire habité. **Une transition** non plus des rapports centre /périphérie vers les équilibres multipolaires, mais **de l'objet automobile dans la ville au système de l'automobilité de la ville** métropolitaine et multipolaire.

A titre d'exemple une étude, menée cette fois avec Tribu architecture³. C'est à Nyon, une petite ville du bord du lac, entre Lausanne et Genève, autour de laquelle se sont progressivement agglomérées sept à huit communes jusqu'au pied du Jura (il y a un fort dénivelé entre les communes du haut et le lac). Nous avons eu une commande pour étudier un « schéma directeur de mobilités douces et espaces publics ». On s'est donc demandé comment générer de la mobilité "douce" entre ces communes initialement rurales, qui deviennent des lieux de résidence pour des urbains, qui étaient d'abord clairement périphériques par rapport au bourg de Nyon, et qui se retrouvent aujourd'hui dans une situation complètement métropolitaine, puisque les gens qui s'y implantent travaillent désormais beaucoup plus à Genève, à Lausanne, voire dans d'autres villes plus lointaines, qu'à Nyon.

³ Schéma Directeur de l'Agglomération Nyonnaise, chantier 3, Concept pour l'aménagement paysager, les espaces publics et la mobilité douce, Equipe Tribu architecture / Contrepoint / In situ vivo / Transportplan, 2008

Nous avons proposé un réseau de lignes et de stations intermodales virtuelles sous la forme suivante. Le vélo, dans un territoire en pente, ce n'est pas l'idéal... Donc, on commence par dessiner des "lignes d'horizon", des lignes qui du fait de leur horizontalité sont adaptées à ce mode de transport : elles sont situées à environ 50 m de dénivelée les unes des autres, elles empruntent et connectent des chemins ruraux existants, nécessitant parfois un lien singulier, parce qu'il manque un raccord, une connexion, un petit pont pour que l'on puisse relier des villages entre eux, et garantir les continuités... Puis on dessine ce que nous avons appelé des "lignes de pente", qui sont plus ou moins perpendiculaires aux précédentes : quand on descend, en 5 minutes, on fait 10 km, on est à la gare de Nyon, on prend le RER et on se retrouve en moins d'une demi-heure 40 km plus loin, avec une efficacité formidable liée à la seule association du vélo et du train. Mais le soir, pour remonter ? Il y a un petit train qui peut avoir un wagon à vélos, il y a deux lignes de bus sur les routes principales et on peut imaginer divers compléments. On obtient alors une trame qui assure une distribution plus ou moins isotrope de ce territoire, et l'on propose une représentation cartographique dudit réseau en empruntant les codes graphiques du plan de métro de Paris ou de Londres, pour révéler une vision et rendre lisible le réseau des mobilités douces proposées (III.5a).

C'est évidemment abusif parce que l'utilisateur ne change pas de vélo pour passer d'une ligne à une autre et parce que les connexions représentées ne sont pas l'équivalent de changements de métro... Sauf que c'est comme par hasard à ces croisées, que l'on va proposer la plantation d'un arbre, la pose d'un banc, une station de co-voiturage ou d'autopartage, des lieux de stockage de quelques vélos (publics ou privés, mécaniques ou électriques), évidemment les stations de bus ou les stations de chemin de fer lorsque l'on croise les lignes de transport public, etc. On est donc vraiment dans cette vision d'intermodalité, qui même minuscule, articule le moindre segment de ligne avec le réseau villageois, urbain et métropolitain tout entier.

Mais en même temps, il ne s'agit pas d'homogénéiser le traitement proposé des espaces publics, et c'est le deuxième volet de cette étude : nous avons proposé de différencier les aménagements de voirie et d'espace public en fonction de 9 situations types qui se situent à la croisée entre deux coordonnées (III.5b). En ordonnées ce que nous avons appelé le Delta V, ou le différentiel de vitesse, qui repose sur l'idée suivante : le danger d'accident, ce n'est pas celui de la voiture contre le vélo ou le piéton, c'est la différence de vitesse entre "les uns et l'autre". Donc, si cette différence est inférieure à 10 km/h, la voiture peut parfaitement circuler et négocier son passage avec les piétons ou les autres objets roulants, il y a **appropriation** mutuelle de l'espace (ce qui s'est vulgarisé ces dernières années sous le label de la zone rencontre). Si le delta est de 20 km/h, alors il faut commencer à gérer la **co-habitation** entre les différents (traitement de sol, ...). Par contre, au-delà de 40 km/h, il faut assurer la **dissociation** entre les flux. En abscisse, on a simplement établi la distinction entre situation urbaine, situation de campagne et situation intermédiaire. Et à la croisée, nous obtenons neuf types d'ambiance (Ambiances venelle, passage et sentier / rue, accès et chemin / artère, desserte et route) définis systématiquement par un texte descriptif, des images de situations existantes, des images de référence d'aménagement, les questions de réglementation et la stratégie d'équipement proposée, qui est donc différentielle suivant le type de situation.

C'est pour moi un exemple de ce passage d'une conception de l'objet automobile (qu'il s'agisse de la voiture, du transport public ou du vélo) dans la ville, à une conception du système "auto-mobile" de la ville entière. L'entrée ici est certes celle de la mobilité douce, mais on comprend que c'est l'intermodalité qui sert le projet métropolitain, que c'est le différentiel de vitesse qui fait l'appropriation, l'association ou la dissociation entre les différents modes, ou encore que c'est le type de contexte qui génère des aménagements différenciés et non des équipements uniformes. La mobilité "douce" peut alors être prise à la lettre. Faire du vélo quand il pleut, c'est dur ! La douceur des mobilités, c'est précisément de prendre son vélo quand il fait beau, et pouvoir prendre la voiture quand il fait mauvais temps.

3. Transcorporité

Troisième argument. **La figure du Passant est une condition de l'urbanité ambulatoire.**

On aborde cette fois le point de vue sensible et symbolique, celui du corps en mouvement. La figure du Passant, c'est en effet ce "personnage", anonyme et emblématique, qui **pass**e dans la ville, et qui marque notre imaginaire parce qu'il est caractéristique d'un certain type de comportement. Le passant n'est donc pas le piéton : celui qui passe peut certes être à pied, mais il peut aussi être véhiculé, il peut avoir des prothèses. Et la figure du Passant devient alors la condition d'une urbanité que je propose de qualifier d'"ambulatoire". Le paradigme nouveau n'est plus celui de la multipolarité ou de l'automobilité, c'est celui de « l'ambularité » – néologisme qui permet de désigner, littéralement, ce qui constitue "l'ambulation" de la ville, l'ensemble des mouvements ambulatoires de la métropole contemporaine (et je crois que votre école ou des instituts comme Vedecom pourraient être porteurs d'une telle notion). Aux notions d'urbanité et de naturalité s'ajoute donc celle d'ambularité. **Faire passage** à ce niveau, **c'est prendre acte de la diversification des modes de déplacement individuel.**

Sans doute le piéton marche-t-il encore, mais force est de constater qu'il est de plus en plus souvent enclin à rouler ou à glisser... En témoigne le redéploiement récent de la roue et de véhicules improbables, à 4 roues certes ou à 2 roues, mais aussi des tricycles, des rickshaws, des scooters, des engins du XIXe siècle qui sont réinterprétés de manière contemporaine ; on a des véhicules à 5 roues, des véhicules à 1 roue... Et les gens qui les utilisent avec habileté viennent s'infiltrer au milieu d'une conversation avec une espèce de sensualité incroyable, qui est le règne de la glisse, qui est bien sûr du déplacement fonctionnel (on va plus vite, on est plus agile et moins dépendant) mais qui institue surtout un rapport social nouveau et une sensualité du mouvement différente. Dans ce changement de paradigme, on passe, pourrait-on dire, **de la problématique du transport à celle du « trans corps »** : de la notion de transport des marchandises, des voyageurs ou des informations, qui était le problème technique de la ville moderne, à celle de l'incarnation dans le corps, de l'interaction entre les corps ou d'une « trans-corporité », qui pourrait devenir l'enjeu socio-technique de la vie métropolitaine de demain.

Mais comment observer ces nouvelles chorégraphies et comment prendre acte de ces changements de modes ambulatoires ? J'évoquerai pour conclure une posture de recherche que je déploie depuis de nombreuses années autour de trois notions : le motif, l'effet et la figure.

Le « motif », en français, c'est à la fois le dessin et la motivation. Ce terme permet de désigner la façon dont "de" l'espace influe sur "du" comportement, la manière dont une configuration spatiale « motive » telle ou telle manière de passer. Exemple, le motif du coin de la rue, du colimaçon, **de l'alignement**, etc. Dans cette image (*III.6a*), une venelle qui monte et qui tourne, avec une main courante et des emmarchements côté droit et une rampe dans la partie concave ; vous comprenez bien que naturellement, vous allez faire comme ces trois personnes, que la configuration spatiale motive le fait de s'aligner et de monter les uns derrière les autres, plutôt que de front. Autre motif, celui **du passage guidé**. Sur cette image (*III.6b*), il n'y a pas une seule personne qui marche sur la partie non pavée, tout le monde chemine sur les parties lisses qui mettent en scène le public, induisent un comportement collectif naturel. Je peux bien marcher sur la partie rugueuse, mais s'il n'y a pas beaucoup de monde, je chemine naturellement sur la partie lisse. C'est la notion de motif, qui sous-entend en quelque sorte que le comportement de l'utilisateur se sédimente dans l'espace.

La notion de « figure » ensuite, renvoie à l'idée que le comportement peut aussi s'incarner dans un corps. Deux ou trois exemples de figures contemporaines du Passant : celle qu'on a appelé « l'Insouciant vigilant », comportement typiquement urbain de celui qui sait traverser sans regarder, mais en étant parfaitement vigilant et en sachant extrêmement bien où est le tram derrière, à quelle distance est la voiture, sa vitesse relative, etc. (*III.7a*). Il regarde tout droit, l'air de rien, et il traverse comme s'il n'y avait personne. C'est une figure comportementale de l'urbanité contemporaine. Autre

figure : **l'ombre passante**, le fugitif... (III.7b). Ce sont des images que nous avons tous dans l'œil, qui font partie de l'urbanité, des savoir-faire et du plaisir de vivre en milieu urbain ou métropolitain.

Les « effets » de passage enfin : ils désignent cette fois plutôt la manière dont les interactions s'actualisent dans le temps, l'effet d'appel, de frottement, de suspension, ou bien **l'effet d'infléchissement** (III.8)... J'aime beaucoup cette image où vous voyez deux jeunes filles qui sont en train de se croiser ; l'une a la tête dans son smartphone, l'autre aussi, mais en même temps, elle regarde en l'air. On a les vélos stationnés de part et d'autre, qui cadrent le passage... Mais on voit très bien que les deux corps sont en train de s'infléchir mutuellement. C'est vraiment l'instant du passage. Et l'on touche je crois là l'idée de transcorporité, d'ambularité qu'il s'agirait de documenter de manière plus approfondie.

Mais en évoquant ces trois concepts, je voulais juste suggérer une orientation prospective de recherche et ouvrir le champ d'une dernière interrogation.

Est-ce un hasard si ces nouveaux modes d'ambularité apparaissent au moment où se développent les technologies du véhicule autonome et de la conduite déléguée ? J'aime à dire que les constructeurs automobiles travaillent paradoxalement à la fin de l'automobile (mais potentiellement on l'a vu le début de l'automobilité). Pourquoi ? Parce que je crois que la voiture était attachée, pendant tout le temps de la modernité, à la conduite : on adorait conduire, on croyait piloter, c'était un savoir faire, dont on était éventuellement fier, qui était dangereux, qui sous-entendait une responsabilité, etc. Et si l'on est en train de retirer tout cela à la voiture, est-ce qu'en contrepoint on n'est pas en train de réintroduire ces compétences – d'agilité, de liberté ou d'échappement (mais aussi de risque et de responsabilité) – dans les prothèses et les nouvelles formes ambulatoires que l'on vient d'évoquer ?

La dissociation entre le corps et la machine serait alors paradoxale : d'un côté le corps quitterait la machine automobile qui devient dit-on "autonome" ; de l'autre il "s'augmenterait" de nouvelles capacités en incorporant, physiquement et sensoriellement, des objets roulants miniaturisés au point littéralement de faire corps avec le passant, glissant. La troisième transition nous mènerait alors de l'opposition moderne entre la fonction piétonne et la ville de l'automobile à l'association métropolitaine entre le véhicule autonome et le piéton augmenté.

Et pour conclure, en forme de boutade, je serais prêt à dire que la voiture est en train de disparaître comme telle, parce qu'elle devient un smartphone. Pour preuve, celui-ci a d'abord été un téléphone portable, puis peu à peu, se sont ajoutées d'autres fonctions, faire des sms, aller sur internet, faire des photographies, prendre des vidéos, se géolocaliser, s'orienter, etc. Et accessoirement bientôt... se déplacer ! Dans la mesure où le conducteur et le pilotage tendent à disparaître, le véhicule autonome n'est rien d'autre qu'un smartphone un peu plus enveloppant. Passage donc du smartphone emporté – celui qu'on a dans la poche – au smartphone emportant – celui qui nous mettra dans sa poche. Et de fait, les fonctionnalités du smartphone s'emportent toutes seules !...

Légendes pour les illustrations

Légendes en noir
(nom du fichier correspondant en bleu)

1. L'entrée de l'expo au Passage du Désir, Paris, mai 2016
([III1_EXPO PARIS ENTREE_P1010649.JPG](#))
2. Luchtsingel, passerelle piétonne à Rotterdam, ZUS architectes
([III2_Luchtsingel_IMG_2015.JPG](#))
3. Mémorial de l'holocauste, Eisenman, Berlin, 2005
([III3_Eisenman_IMG_6157.JPG](#))
4. Métrocable à Medellin
([III4_Medelin_IMG_5084.JPG](#))
- 5a. Une stratégie multipolaire à la Praille-Bachet, bmv architectes / Contrepoint / Citec, 1999-2001
([III5a_wPRAILLE3 \(Plan masse\).pdf](#))
- 5b. Un plein trois vides, bmv architectes / Contrepoint / Citec, 1999-2001
([III5b_wPRAILLE3 \(Schema plein vides\).jpg](#))
- 6a. SDAN Chantier 3, Plan du réseau des mobilités douces, Tribu architecture / Contrepoint / In situ vivo / Transportplan, 2008
([III6a_SDAN_CH3_CHARTE_SDAN_090313 7_Plan du Reseau.jpg](#))
- 6b. SDAN Chantier 3, Neuf situations et types d'aménagement, Tribu architecture / Contrepoint / In situ vivo / Transportplan, 2008
([III6b_RAPPORT_FINAL_SDAN_TableauDifferentiel_080911 14.jpg](#))
- 7a. Motif d'alignement, photographie PA
([III7a_MOTIF ALIGNEMENT_DSCN7000.JPG](#))
- III7b_Motif du Passage guidé, photographie PA
([PASSAGE GUIDE_BASSANO Pont couvert_IMG_2480.jpg](#))
- 8a. Figure de l'Insouciant vigilant, photographie PA
([III8a_FIGURE DE L'INSOUCIANT VIGILANT_La Traversée+.jpg](#))
- 8b. Figure de l'Ombre passante, photographie Barbara Tamborska (ENSANantes, UE51 2015) ([III8b_FIGURE DE L'OMBRE PASSANTE Barbara Tamborska.jpg](#))
9. Effet d'infléchissement, photographie Julia Olpinska (ENSANantes, UE51 2015) ([III9_EFFET D'INFLECHISSEMENT Julia OLPINSKA++.jpg](#))

