

ARCHISCOPIE 34

thème **mobilité et métropole**

septembre 2023





La passerelle ferroviaire de La Roche-sur-Yon (Vendée), 2011, Bernard Tschumi et Hugh Dutton arch. Ph. © Christian Richters.

Le destin des villes ne dépendrait-il pas de l'issue de la guerre que se livrent depuis plus d'un siècle la roue et la chaussure ? Derrière cette lutte, celle de la route contre la rue, du réchauffement climatique contre l'îlot de fraîcheur, de la vitesse contre la lenteur, du flux contre l'immobilité, de l'asphalte contre le pavé, du territoire contre le quartier, de l'automobiliste contre le piéton, du vilebrequin contre la pédale. Changer la voie : un petit pas pour l'homme, un grand pas pour l'urbanité...

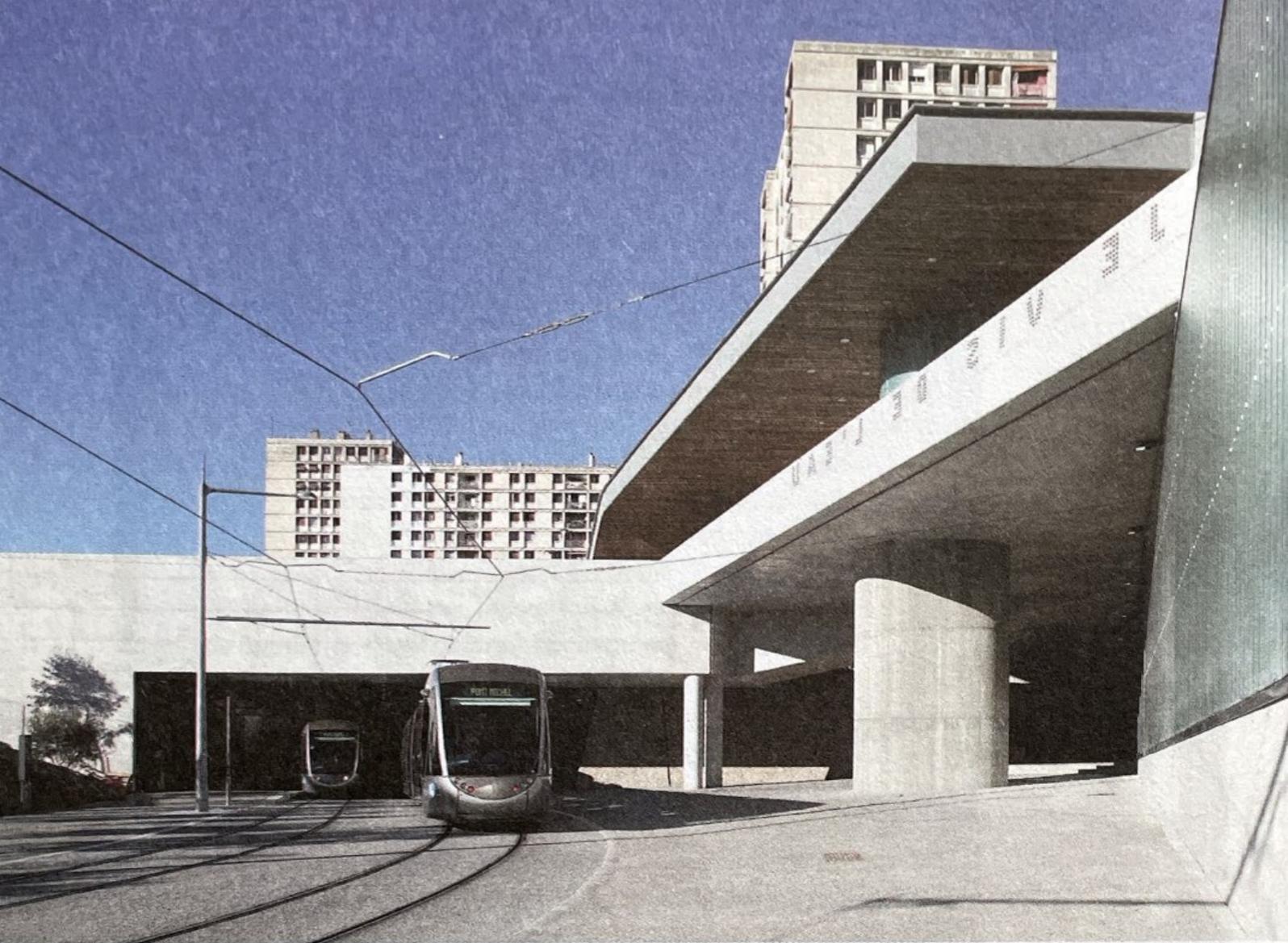
Chronique d'une ville faite avec les pieds

par Olivier Namias

1 – Marshall McLuhan, *Pour comprendre les médias* (1964), Paris, Seuil, 1977.

2 – *Signalons toutefois* Éric Alonzo, *L'Architecture de la voie* [2013], Marseille, Parenthèses, 2018 ; Mathieu Flonneau, *Paris et l'automobile*, Paris, Hachette, 2005 ; Marc Desportes, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005.

La mobilité peut-elle modeler nos villes et nos vies ? Nous répondrons par l'affirmative, en considérant le plus grand fait urbain du XX^e siècle, l'automobile, qui a accaparé l'espace de la voirie pour en imposer le partage à ses conditions léonines. Système technique et médium, au sens de Marshall McLuhan, l'automobile engage un processus qui modèle l'environnement : dans tout médium et toute structure existe "une limite de rupture au-delà de laquelle le système se transforme abruptement en un autre ou dépasse, dans ses processus dynamiques, un point de non-retour. Aujourd'hui la route a dépassé sa limite de rupture et transforme les villes en grandes routes, alors que la route elle-même prend la forme d'une conurbation continue¹". Vite dit, peut-être, faute de pouvoir développer, mais corroboré par les trop rares travaux s'intéressant à ce phénomène total².



↑ Le pôle multimodal Las Planas, 2008, Nice, Marc Barani arch. Ph. © Serge Demailly.

↓ La traversée des coteaux de Bordeaux, randonnée périurbaine organisée par Bruit du frigo, 2002.
Ph. © Yvan Detraz / Bruit du frigo.



déviations de tous les réseaux souterrains passant sous la plateforme pour finir dans l'aménagement des pieds d'immeubles, les travaux sont considérables : l'urbaniste et architecte François Laisney compare leur ampleur aux travaux haussmanniens¹⁵. Le démontage précoce du tramway aura-t-il finalement été sa chance ? Ressuscité en modèle "à la française", le tramway ferait école dans le monde entier.

Gérer le grand territoire à la petite semelle

Pendant que le rail reprend la rue, certains ne comptent que sur leurs pieds et vengent Jay Walker, ce personnage inventé dans les années 1930 par les publicitaires américains pour ridiculiser le piéton, cet humain sans voiture. Le groupe Stalker explore à pied les périphéries romaines à partir des années 1990. Yvan Detraz, du collectif bordelais Bruit du frigo, diffuse depuis plus de vingt ans "un manifeste politique et poétique pour réinventer nos métropoles par la marche¹⁶". Inspirées par la dérive situationniste, ces démarches opposent une approche sensible aux logiques fonctionnalistes du déplacement. "L'appréhension d'un territoire *in situ* aiguise la perception du vivant à une diversité d'échelles. Cette pratique 'socratique' installe un dialogue transdisciplinaire entre sociologues, artistes, urbanistes, élus et habitants", analyse Anne-Élisabeth Bertucci¹⁷. Proches de démarches artistiques contemporaines¹⁸, ces marches ciblent un territoire périurbain reposant quasi exclusivement sur l'automobile, au point d'être un espace "non marchable" - état mesurable par 213 critères objectifs¹⁹. Un pied de nez, donc, à un ordre établi prenant des allures de reconquête, que raconte Iain Sinclair dans *London Orbital*, une marche le long de la M25, le périphérique de la capitale britannique, proclamée Mecque des artistes marcheurs²⁰. Ces errances contrôlées se pérennisent par la création de sentiers de grande randonnée privilégiant l'urbain plutôt que la nature et la découverte plutôt que la performance. Conçu par l'Agence des sentiers métropolitains dans le cadre de Marseille Capitale européenne de la culture, le GR 2013 dessine dans cette métropole un parcours appliquant le signe mathématique de l'infini sur 365 km. Celui du Grand Paris est un itinéraire de randonnée de 600 km démontrant la possibilité de s'attaquer par la marche à de vastes territoires²¹.

Un passant, des passerelles

Le monde se révèle à ceux qui voyagent à pied, d'après le cinéaste Werner Herzog. Le regain de la marche favorise l'aboutissement de projets vieux d'un siècle et demi. L'Institut Paris Région pilote depuis 1992 la constitution du parc des Hauteurs sur le plateau de Romainville, réalisant de fait un système de parc imaginé par Marcel Poëte et Louis Bonnier en 1912. Le tracé décrit une boucle de 42 km empruntant des parcs ou des espaces semi-privés des cités-jardins, avec des raccourcis indispensables à la pratique de la marche. Car si la voiture s'accommode de détours, le piéton doit aller au plus direct. Pour franchir sans peine les obstacles naturels (rivière, vallée) ou artificiels (voie ferrée, autoroute, canal), il réclame des aménagements spécifiques : de la modeste venelle ouverte dans un centre-bourg aux passages creusés dans les îlots des grandes métropoles (London Bridge Station, Grimshaw arch., 2018),

15 – François Laisney, Atlas du tramway dans les villes françaises, Paris, Recherches, 2011.

16 – Yvan Detraz, Zone sweet zone. La marche comme projet urbain, Marseille, Wild Project, 2020.

17 – Anne-Élisabeth Bertucci, "La marche, une expérience sensible pour nourrir le projet", AMC, n°213, avril 2023, p. 10-15.

18 – Laurent Buffet (dir.), Itinérances. L'art en déplacement, Grenoble, De l'incidence, 2012.

19 – Cf. aussi "Indicateur de marchabilité en Île-de-France : un outil de diagnostic du territoire", DRIEAT Île-de-France, janvier 2018.

20 – D'après le réseau Sentiers métropolitains, <metropolitantrails.org/fr/les-sentiers> ; Iain Sinclair, London Orbital, Paris, Inculte, 2010.

21 – Paul-Hervé Lavessière, Jens Denissen, Denis Moreau, Le Sentier du Grand Paris, Marseille, Wildproject, 2020 ; <lesentierdugrandparis.com>.