



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<sup>e</sup> 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 continue<sup>1</sup>". Vite dit, peut-être, faute de pouvoir développer, mais corroboré par les trop rares travaux s'intéressant à ce phénomène total<sup>2</sup>.

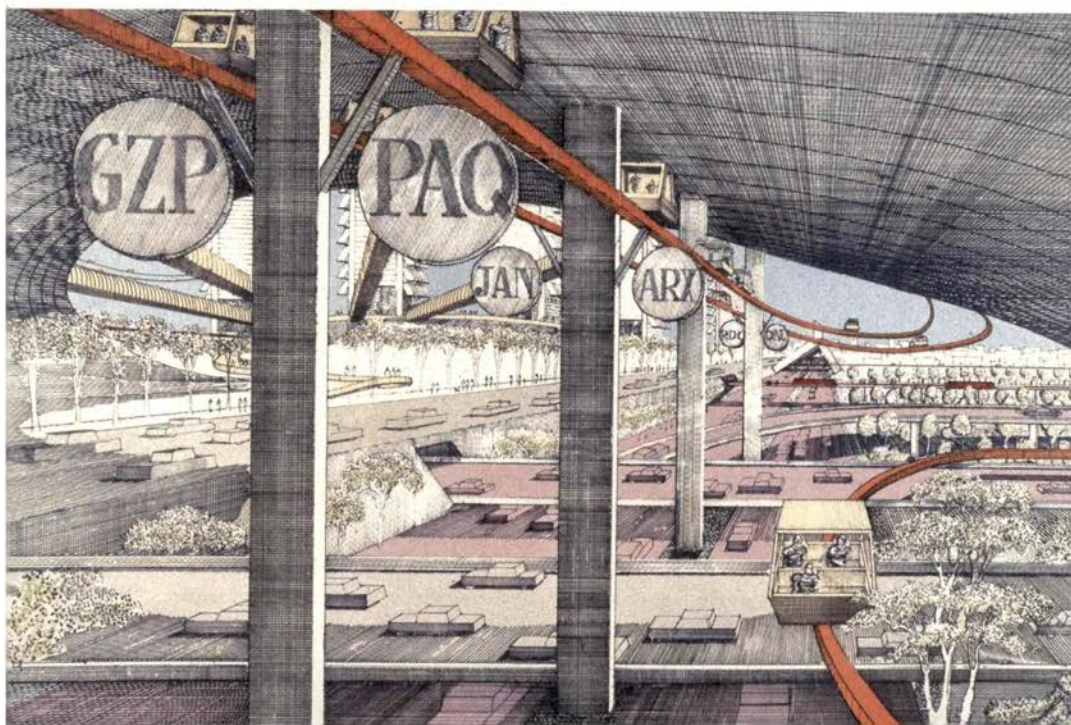


**Le carrefour de Main Street  
et Delaware Street  
à Kansas City.**

↘ En 1906. © Library of Congress.

← En 2015. © Google Maps.

↓ La Lower Manhattan Expressway,  
1967-1972, Paul Rudolph arch.  
© Library of Congress.



L'effet du médium automobile se lit sans ambiguïté dans les avant / après rassemblés par Alain Blondel et Laurent Sully Jaulmes<sup>3</sup> : spécialisation des voies, transformation des rives de fleuves et canaux en axes de circulation, envahissement signalétique, éradication des alignements d'arbres... Le constat dépasse nos frontières. Voici, à Kansas City, le carrefour de Main Street et Delaware Street en 2015. Qui croirait qu'en 1906 ce no man's land était un centre-ville à l'allure manhattanesque, rasé pour laisser place à un *parkway*<sup>4</sup> ? Des villes européennes ont failli connaître le même sort<sup>5</sup>. Paris échappe de peu aux autoroutes urbaines du plan Lafay (1953), mais devient en 1973, à la livraison du Boulevard périphérique, la plus grande œuvre d'art habitée sur rond-point, dans un Hexagone pourtant débordant de créativité en la matière. Par sa taille et ses logiques d'insertion, l'infrastructure routière fait paysage et identité, les Smithson voyant par exemple dans "un système routier clair et à grande échelle" la réponse au manque de lisibilité des grandes villes. Ce fait explique l'attachement à ces objets souvent monstrueux, d'autant qu'ils sont assimilés à des sculptures modernes<sup>6</sup>.

### Quand la voiture appelle la mégastructure

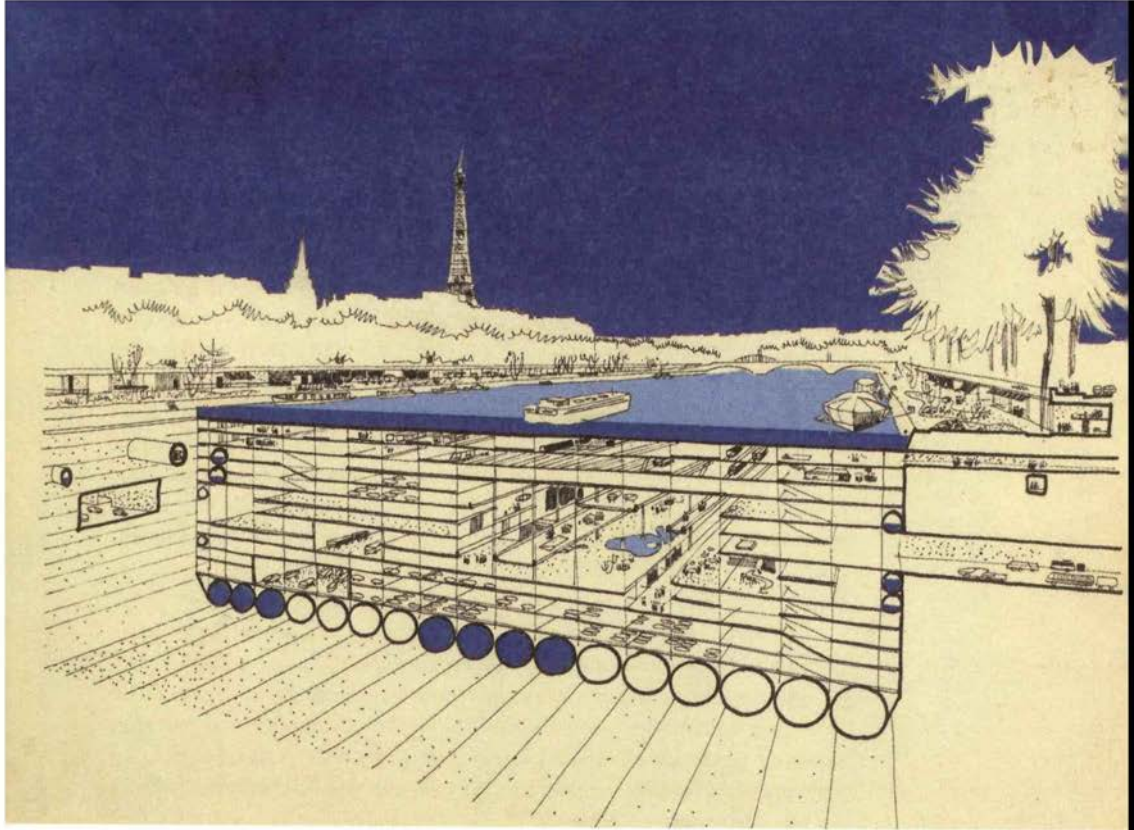
Après avoir clamé leur fascination pour l'automobile, à l'instar de Le Corbusier dédiant des pages de *Vers une architecture* à la Delage Grand-Sport de 1921, les architectes tentent de dompter le cheval-vapeur. La piste d'essai construite au sommet du Lingotto par FIAT à Turin suggère - à tort - qu'il est possible d'installer des routes sur les toits, inspirant à Le Corbusier un bâtiment linéaire le long de la baie d'Alger (plan Obus, 1933). L'amour pour l'auto n'exclut pas l'inquiétude suscitée par l'incompatibilité entre ville et véhicule. *Can Our Cities Survive?* (Nos villes peuvent-elles survivre ?), interroge José Luis Sert en 1942. Ce n'est pas tant la guerre qui préoccupe l'architecte que le "stress" subi par la ville du fait des objets techniques - dont la voiture.

Après la guerre, le mariage infrastructure/habitat tente de ramener la route automobile du champ de l'ingénierie vers celui de l'architecture en inventant la mégastructure<sup>7</sup>, à l'instar de Kenzo Tange pour la baie de Tokyo ou de Paul Rudolph avec la Lower Manhattan Expressway. Énième avatar d'un aménagement dans les tuyaux depuis 1927, le projet prévoit la destruction du Lower East Side et le déplacement de 4 000 familles. "Little Italy, tuée par le progrès", "Mort d'un quartier", clamaient un soir d'août 1962 les slogans des manifestants simulant son enterrement. Parmi ceux-ci, Jane Jacobs, critique d'architecture en passe de devenir une voix qui compte dans l'activisme urbain<sup>8</sup>. La contestation aura raison du projet, tandis que l'opposition aux autoroutes urbaines devient centrale dans les luttes citoyennes jusqu'aux années 1980.

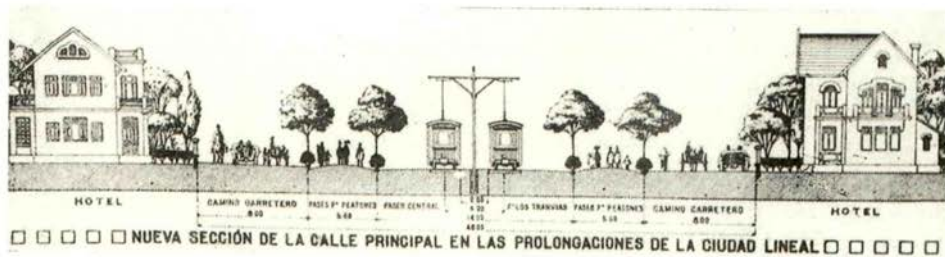
### Cohabitation séparée

L'adaptation de la ville aux véhicules mobilise inlassablement l'imagination des technocrates et des architectes. Le plan de Louis Kahn pour le Civic Center de Philadelphie (1957) traduit le flux routier en flèches. Graphique à souhait, le dessin ne saurait faire oublier les effets induits par la circulation. Moteur du *white flight* guidant les populations blanches vers

3 – Alain Blondel, Laurent Sully Jaulmes, Un siècle passe. 46 photos-constat, Paris, Dominique Carré, 2007.  
4 – Pour être juste, un tramway a bien été installé sur cet axe en 2016, mais sans grand effet "réparateur".  
5 – Strasbourg, Toulouse, Caen... Cf. liste non exhaustive dans Frédéric Héran, "La remise en cause du tout automobile", Flux, n° 119-120, 2020, p. 90-101.  
6 – Les Smithson développent cette hypothèse en 1958 dans Architectural Design, tandis que Giedion assimile les nœuds routiers à des œuvres d'art dans Espace, temps, architecture, cf. Eric Alonzo, op. cit., p. 432 et 421.  
7 – Reyner Banham, Megastructure: Urban Futures of the Recent Past [1976], New York, The Monacelli Press, 2020.  
8 – Elle s'opposait au "Haussmann" new-yorkais Robert Moses. Jane Jacobs, Déclin et survie des grandes villes américaines [1961], Marseille, Parenthèses, 2012.



↑ Paris sous la Seine, 1960-1962, projet de Paul Maymont arch.  
 Ph. © Centre Pompidou, MNAM-Cci, Dist. RMN-Grand Palais/Philippe Migeat.  
 ↓ La Ciudad Lineal, 1895, Arturo Soria arch.



les banlieues, l'automobile laisse derrière elle des centres-villes réduits au statut de parc de stationnement géant. Un tour sur Google Earth montre l'emprise exorbitante des parkings sur les îlots de *downtowns* dévastés, comme à Charlotte (Caroline du Nord). Même inaboutis, les projets autoroutiers provoquent des cicatrices prenant des décennies à suturer. Lieu d'atterrissage d'une bretelle automobile, le secteur Kessler-Rabanesse à Clermont-Ferrand est resté des années en déshérence avant qu'Europas 6, en 2000, ne catalyse un projet de réparation qui occupera durant deux décennies l'Atelier de ville en ville. Si des projets tel Motopia<sup>9</sup> sont à ranger parmi les propositions tentant désespérément de concilier forme urbaine collective et automobile, architectes et urbanistes pressentent la nécessité

de faire disparaître la voie. L'enfouissement des axes de circulation prend une tournure monumentale avec Paul Maymont qui insère dans le lit de la Seine huit niveaux d'infrastructure sans interrompre le trafic fluvial. Prônée notamment par le rapport Buchanan en 1963 (Grande-Bretagne), la séparation des flux au moyen de dalles transformant le sol en sous-sol est un peu le miroir aérien du "Paris sous Seine" de Maymont. Des strates horizontales éloignent le citadin de la voiture, aveu implicite que les deux ne sont pas vraiment faits pour vivre ensemble. Tentative louable de créer un environnement apaisé dans des centres-villes sévèrement modernisés, réussi dans de rares cas tels que La Défense ou Beaugrenelle, l'urbanisme sur dalle échoue à maintenir sa logique dans le temps, aboutissant à un dédoublement schizophrénique des sols, entre l'artificiel et le "naturel", puis à des occasions de concevoir des projets de connexion - comme pour le quartier des Olympiades à Paris et la dalle Kennedy à Rennes - ou de procéder à une *tabula rasa*, telle qu'elle fut appliquée à une partie du "germe de ville" de Val-de-Reuil dessiné par l'Atelier de Montrouge.

#### Cinéma et réalité

Tandis que les architectes échafaudent des solutions sans lendemain, la voiture ne cesse de réclamer de l'espace au nom de la lutte contre la congestion. Accusé de générer des encombrements, le tramway est sa première victime. Dès 1933, la dernière ligne est arrachée des rues parisiennes et au début des années 1980, la France ne compte plus que trois villes équipées de ce moyen de transport. Alors que l'on pouvait parcourir en tram les 1200 kilomètres séparant New York de Chicago - certes, sans doute pas en une journée -, les tramways à l'origine du développement de nombreuses villes américaines, dont Los Angeles, sont démontés et empilés de façon outrancière dans les casses des ferrailleurs. Propriétaires des lignes, les industriels de l'automobile<sup>10</sup> sont accusés d'avoir sciemment organisé la déroute. Jugés pour entente illicite en 1949 et acquittés, ils restent suspects, car la diffusion du modèle suburbain favorise de fait l'organisation du territoire autour d'une mobilité individuelle donnant accès à un logement bon marché, tout aussi individuel. *Exit* l'urbanisme de tramway de la Ciudad Lineal d'Arturo Soria. Clé de voûte de la ville fordiste, l'automobile est le plus désirable des biens de grande consommation.

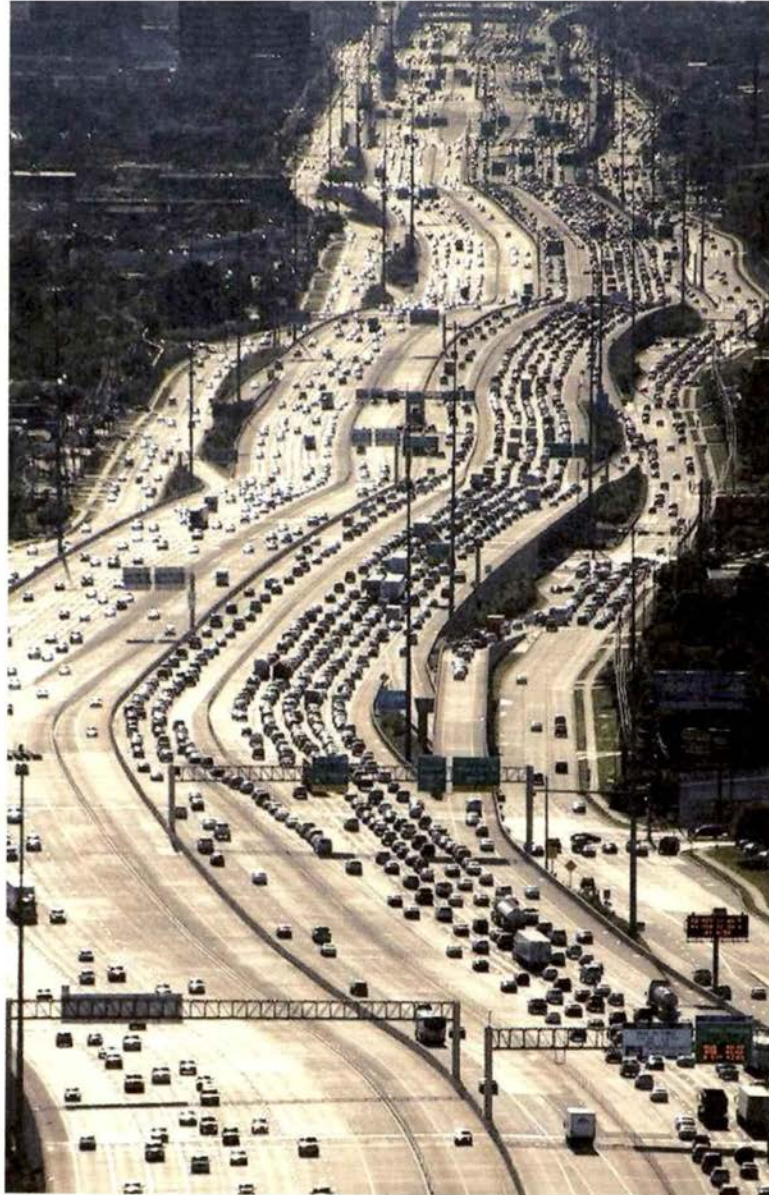
#### Travelling à quatre roues

Génératrice d'axes de grande circulation, la motorisation des villes ménage quelques épisodes spectaculaires et envoûtants : la découverte de la cuvette parisienne depuis l'autoroute de l'ouest tracée par Henri Prost - un héritage des routes touristiques - ou le parcours des voies sur berges sont emblématiques d'une nouvelle cinématique du paysage louée par Siegfried Giedion : "C'est au volant d'une voiture, en roulant en montée et en descente, dans des passages souterrains ou sur des rampes et des ponts géants, qu'on fait l'expérience la plus intense du phénomène espace-temps caractéristique de notre époque<sup>11</sup>." Ces séquences deviennent des exceptions au sein d'un paysage automobile tendant à se renfermer sur lui-même, autour du ruban gris de la route scandé

9 – Geoffrey A. Jellicoe, *Motopia: A Study in the Evolution of Urban Landscape*, Londres, Studio Books, 1961.

10 – Ils avaient acquis des compagnies de tramway depuis le *Public Utility Holding Company Act* de 1935.

11 – Cité par Éric Aionzo, op. cit.



La Katy Freeway, autoroute à 26 voies au Texas. Ph. Aliciak3yz cc by sa 4.0.

par les échangeurs et la succession interminable des zones d'activités dévorant les entrées de ville. Denise Scott Brown et ses acolytes ont beau tenter de magnifier l'ordinaire en vantant le Strip de Las Vegas, pas sûr que les fauteuils en skaï des habitacles soient la meilleure place pour goûter le spectacle. "Que percevons-nous du monde extérieur à travers un pare-brise ? Nous sommes devenus totalement inconscients que cette vue limite énormément notre perception", constate ainsi Lucius Burckhardt<sup>12</sup>. Les concepteurs d'automobiles restituent par le design un sentiment de vitesse que la réglementation s'acharne à réduire : 130 km/h

sur l'autoroute, 50 km/h en ville, voire moins avec l'introduction en 1990 des zones 30, lesquelles concernent désormais les lieux de vie de 15 % de la population française. Trente kilomètres par heure est une limite bien supérieure à la moyenne effective, qui serait de 13,1 km/h à Paris intramuros<sup>13</sup>. Aujourd'hui, c'est la vitesse, symbole d'une civilisation, qu'il s'agit de ramener au pas du piéton.

#### Réduire ou conduire : les vertus de la limitation

Aggravé par l'augmentation constante du nombre de véhicules (+100 % par an entre 1960 et 1980), l'engorgement pousse au gigantisme et à la prouesse technique : autoroute à 26 voies (la Katy Freeway au Texas), échangeurs mirobolants de la taille du centre de Sienna. Sisyphe de la voirie, les aménageurs butent sur le paradoxe de Braess postulant, dès 1968, que l'augmentation des capacités routières aggrave la congestion qu'elle entend résorber. Pour un imaginaire technicien fuyant vers des solutions toujours plus coûteuses - l'autoroute souterraine MUSE entourant une partie de Paris -, la réduction de la surface de circulation apparaît une solution contre-intuitive. Elle sous-tend la révolution infrastructurelle ouverte en 1985 avec l'inauguration de la ligne 1 du tramway de Nantes, pudiquement appelé "métro léger", suite inattendue du concours Cavaillé demandant dès 1975 à huit villes<sup>14</sup> "d'étudier au plus vite des solutions utilisant au maximum la voirie actuelle et recourant à un minimum d'infrastructures nouvelles, en particulier souterraines". Le tramway s'impose à la faveur de la décentralisation dans des métropoles qui trouvent dans ce mode de transport un vecteur d'image et d'identité autant que de mobilité.

#### Le tramway, ou l'infrastructure hybride

Moins coûteux qu'un métro, le tramway reste une solution onéreuse, d'autant que les travaux comprennent la requalification de la voie de façade à façade, et non sur la seule portion de voie qu'il emprunte. Contrairement au métro fonctionnant en site propre absolu, le tramway inaugure l'ère de l'infrastructure hybride. La plateforme, site propre dédié à la circulation des rames, s'intègre dans des espaces publics repensés, limitant le stationnement, redonnant de la place et la priorité au piéton et aux modes doux. L'abaissement du plancher des trains instaure une continuité entre le trottoir, rendu conforme aux exigences d'accessibilité PMR, et la rame. La ligne opère à la façon d'un tapis roulant. Entre le passage de deux rames, la plateforme reste vide, ouvrant une perspective nouvelle structurant les espaces vides. Sa logique tue la ségrégation fonctionnelle. À la fois terminus en belvédère sur le centre-ville, poste de commande et centre de maintenance, la gare terminale de la ligne 1 de Nice, conçue par Marc Barani, apparaît comme le dernier clou dans le cercueil du fonctionnalisme urbain. L'infrastructure de transport devient un projet de paysage et de design urbain, voyant intervenir des architectes et des paysagistes aux côtés de bureaux d'ingénierie qui demeurent souvent mandataires. Alfred Peter, Reichen et Robert, Richez Associés, Antoine Grumbach, BLP, Christian Devillers figurent parmi les agences impliquées dans la conception de ces aménagements méconnus concernant pourtant 27 villes et 83 lignes. Commencant par la

12 - Lucius Burckhardt, Promenadologie. Se promener pour mieux voir, Paris, Flammarion, 2022.

13 - Julien Bonnet, "Dans le Paris à 30 km/h, les voitures roulaient à 13,1 km/h en moyenne en septembre", <www.bfmtv.com>, le 5/10/2021.

14 - Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse ; aucune n'avait répondu mais toutes, sauf Toulon, possèdent à ce jour un tramway.



↑ 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 haussmanniens<sup>15</sup>. 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 marche"<sup>16</sup>. 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 Bertucci<sup>17</sup>. Proches de démarches artistiques contemporaines<sup>18</sup>, 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 objectifs<sup>19</sup>. 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 marcheurs<sup>20</sup>. 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 territoires<sup>21</sup>.

### 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.), Itinéraires. 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>.



↑ Lieu de promenade, le toit de l'Opéra national de Norvège, Oslo, 2008, Snøhetta arch.  
Ph. © Birdseyepix.

↓ La restauration du Catharijnesingel, 2020, Utrecht, OKRA paysagistes. Ph. © OKRA.



sans oublier les passerelles plus ambitieuses des franges urbaines. Celles-ci sont parfois compatibles avec le vélo (Moulins-sur-Allier, B+M arch., 2011), à l'occasion spectaculaires (La Roche-sur-Yon, Bernard Tschumi, Hugh Dutton arch., 2011) ou poétiques (Brides-les-Bains, Nu arch., 2021), forment un belvédère (Boulogne-Billancourt, Marc Barani arch., 2009), relie simultanément deux niveaux de quais, comme à Paris (passerelles Léopold-Sédar-Senghor, Marc Mimram arch., 1999, et Simone-de-Beauvoir, Dietmar Feichtinger arch., 2006). Signes tangibles de l'évolution urbaine, elles emportent l'ingénierie sur des chemins misant sur d'autres valeurs que la prouesse du franchissement. Certains ouvrages déclinés en version XXL acceptent la circulation routière dans un environnement piéton (pont Seibert, Boulogne-Billancourt, RCR et AEI arch., 2023 ; pont Simone-Veil, Bordeaux, OMA arch., 2024). Un symbole que la ville veut reprendre pied, attesté par le prolongement de parcours urbains ou suburbains sur des bâtiments publics - l'opéra d'Oslo (Snøhetta arch., 2008), le terminal pour ferries de Yokohama (FOA arch., 2002), la Bibliothèque nationale de France à Paris (DPA arch., 1994), le MAAT à Lisbonne (AL\_A arch., 2016) -, proposant une extension du domaine piéton au-delà du trottoir.

#### Un précieux actif ?

“Les villes prennent conscience que les rues sont leurs plus précieux actifs”, explique Janette Sadik-Khan par une image chargée de sous-entendus néolibéraux<sup>22</sup>. Adjointe à la mairie de New York de 2007 à 2013, elle a supervisé les aménagements piétons des rues new-yorkaises. C'est sous son égide que Times Square est devenu un espace piéton, après un passage transitoire pour tester des solutions d'aménagement et créer de nouvelles habitudes. En Europe, la piétonisation débute en Hollande en 1953<sup>23</sup> et arrive en France en 1971 avec la rue du Gros Horloge à Rouen<sup>24</sup>. La motivation est alors commerciale. Aujourd'hui, la santé et la sécurité poussent à mettre en œuvre des espaces apaisés. La Ville de Paris a banni la circulation dans 180 rues desservant des écoles primaires, mais qui restent très peu animées en dehors des sorties des classes. Qu'importe : fermer une rue pour un autre motif que le commerce n'est plus tabou ni à Paris ni à Barcelone, ville laboratoire engagée dans un projet tirant profit de sa morphologie pour créer des superblocs formés de neuf îlots “Cerdà” fermés à la circulation courante. Si la Ville semble revenir sur cette stratégie au profit de nouvelles *ramblas*, la méthodologie “Rue commune” - proposition de l'agence Richez Associés (avec Franck Boutté), lauréate d'un “appel à communs” lancé par l'Ademe - suit une stratégie similaire. Elle s'inspire des aménagements de tramway remodelant la rue et ses réseaux de façade à façade, et entend servir l'adaptation au changement climatique. La suppression des stationnements, point le plus épineux de cette proposition, se justifierait par la faible participation de l'automobile à la circulation en ville : 20 % des trajets pour 80 % de l'occupation de l'espace. Le projet ne s'appliquerait qu'à ce quart des rues franciliennes les moins utiles à la mobilité globale, et permettrait d'étendre les qualités des aménagements piétons au-delà des centres-villes aisés<sup>25</sup>. D'autres projets envisagent la transformation des rues les plus fréquentées du Grand Paris par la modification de leur profil (projet d'autoroutes du futur)<sup>26</sup>.

22 – Cf. <[www.ted.com](http://www.ted.com)>, septembre 2013.

23 – Frédéric Héran, op. cit.

24 – Cédric Fariel, La Ville piétonne : une autre histoire urbaine du xx<sup>e</sup> siècle ?, Paris, La Sorbonne, 2022.

25 – <[www.ruecommune.com](http://www.ruecommune.com)>.

26 – Catalogue Les Routes du futur du Grand Paris, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2019.



Le pont Taichin, Séoul, 2017, transformé par MVRDV en promenade plantée.  
Ph. © Ossip van Duivenbode.

### Les autoroutes, vestiges ou monuments ?

L'exclusion des objets viaires du champ de l'architecture a eu pour effet d'augmenter leur pouvoir de séduction sur certains architectes, observe Éric Alonzo : "Les rampes courbes à large rayon de giration qui marquent l'intersection des Santa Monica et San Diego Freeways - le lieu où il m'apparaît immédiatement que le système des *freeways* de Los Angeles était l'une des grandes réalisations de l'humanité - constituent sans doute l'un des premiers monuments de ce système." Très décriées, les infrastructures autoroutières doivent-elles être considérées comme des chefs-d'œuvre de notre époque, ainsi que le suggère Reyner Banham, et pour cette raison conservées ? Pour les partisans de leur maintien - au prix de transformations en boulevards urbains qui gommeraient leur caractère autoroutier -, les détruire reconduirait la barbarie de leurs créateurs, un esprit très "XX<sup>e</sup> siècle". Pourtant, dès les années 1970, certaines villes n'ont pas hésité à démolir leurs routes urbaines. Comme le rappelle Frédéric Héran, "le phénomène a débuté, aux États-Unis, à Portland, dès 1974, avec la reconversion du Harbour Drive en un boulevard et un parc linéaire le long de la rivière. D'autres autoroutes ont disparu, non sans de vifs débats. L'Embarcadero Freeway à San Francisco, la West Side Highway à New York, la Park East Freeway à Milwaukee... et une vingtaine de projets sont aujourd'hui débattus". Le mouvement fait des victimes "innocentes", parmi lesquelles nous rangerions le "tambour" de Gloriès à Barcelone<sup>27</sup>. Dans l'ensemble, les bénéfices de la suppression

27 - Place des Gloires Catalanes (Andreu Arriola, Gaspar García, et al. arch.), inaugurée en 1992, supprimée en 2012.

28 - *Wasting Away*, San Francisco, Sierre Club Books, 1990.

29 - *Cité* par Éric Alonzo, op. cit., p. 444.

30 - Dans André Gorz (alias Michel Bosquet), *Écologie et politique*, Paris, Galilée, 1975.

31 - Isabelle Baraud-Serfaty, *Trottoirs ! Une approche économique, historique et flâneuse*, Rennes, Apogée, 2023.

sont tels que les villes ne se sentent pas ringardes, alors qu'elles exhument des cours d'eau enterrés, que ce soit à Utrecht (Catharijnesingel, 2020) ou à Séoul (Cheonggyecheon, 2010). La beauté convulsive des rubans autoroutiers arrivant en ville, à l'image de l'A7 à Marseille, justifie-t-elle le maintien d'une source de pollution imposée aux riverains ? La question posée par Kevin Lynch dans un ouvrage posthume<sup>28</sup> - "Que faire des autoroutes après l'âge de l'automobile ?" - a cessé d'être rhétorique. Il faut envisager la reconversion de l'infrastructure routière, comme cela a été fait pour les vestiges des voies ferroviaires : création de la coulée verte à Paris, de la High Line à New York, réaménagement du pont Taichin à Séoul en promenade plantée d'arbres par MVRDV et, dernièrement, reconversion du pont de fer de Moulins en passerelle par les agences Base et Demain. São Paulo permet chaque week-end de redécouvrir la ville du haut de la Via Elevada Presidente João Goulart, autopont familièrement appelé Minhocão. Ces exemples suggèrent que le démantèlement du périphérique parisien ferait un fabuleux projet pour la capitale au XXI<sup>e</sup> siècle !

#### Rue de l'incertitude

L'architecte et urbaniste Gordon Cullen a résumé les enjeux du design de la voie dès 1961 : "Si le sol est une étendue lisse et plate d'asphalte grisâtre, alors les bâtiments resteront séparés car le sol échoue à intriguer l'œil de la même manière que les bâtiments le font<sup>29</sup>." Ajoutés à des changements normatifs recentrant l'usage de la voie sur le piéton, ces bouleversements augureraient des lendemains qui chantent et un futur radieux pour la voie, n'était l'apparition de nuages dans ce ciel bleu. Et si l'évolution technologique inversait la tendance réductionniste de ces vingt dernières années ? La conversion de la voiture électrique balaiera-t-elle ces dispositifs créés pour des voitures à pétrole polluantes ? La baisse des nuisances autoriserait-elle la récupération des délaissés le long des axes routiers ou sous leurs viaducs ? Dans "L'idéologie sociale de la bagnole<sup>30</sup>", André Gorz affirme que le comportement induit par l'automobile est totalement indépendant du combustible que celle-ci utilise. Un autre point concerne le foisonnement des nouvelles mobilités - vélo, mono-roue, trottinette -, mais aussi les fonctions mêmes du deux-roues non ou faiblement motorisé, utilisé pour les déplacements et les livraisons. La multiplication des acteurs augmente les conflits d'usages, et l'on peut craindre que le vélo ne devienne la nouvelle voiture prolongeant, en les atténuant considérablement, les tares de sa concurrente à quatre roues. Si l'on se fie au cas de Paris, les aménagements de pistes cyclables n'ont pas apporté de saut qualitatif de l'espace public. Dans le même temps, le repli de l'automobile ouvre de nouvelles questions sur les usages des trottoirs<sup>31</sup>, la composition des sols, l'affectation des places de stationnement, que l'on envisage d'allouer à des terrasses de restaurant florissantes pendant les confinements - l'agence de design RF Studio se penche sur cette question à la demande de la Ville de Paris. L'articulation de ces mobilités de surface avec les réseaux de transports en commun souterrains profonds, oscillant pour le cas parisien entre le très vétuste RER et le futur super moderne métro du Grand Paris, reste un dernier point d'interrogation.