

COUPURES URBAINES ET ARCHITECTURE

PROBLEMATIQUE

DANS QUELLE MESURE DES DISPOSITIFS OU ENSEMBLES ARCHITECTURAUX LIÉS À DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PERMETTENT-ILS D'ATTENUER LES EFFETS DE COUPURES URBAINES PROVOQUÉS PAR CELLES-CI ?

INTRODUCTION

IL N'EST PAS UNE VILLE EN FRANCE QUI N'EN SOUFFRE PAS, PAS UNE VILLE EN FRANCE QUI NE SOIT PAS TRAVERSÉE BRUTALEMENT PAR UNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT. LES ÉCHELLES MOBILISÉES PAR CES INFRASTRUCTURES VONT SOUVENT TRÈS LARGEMENT AU-DELÀ DE L'ÉCHELLE MÊME DE LA VILLE, ET LE RAPPORT ENTRE LES DEUX RESTE GÉNÉRALEMENT CONFLICTUEL, RAREMENT RÉGLÉ NI MÊME APAISÉ. LA PRINCIPALE CONSÉQUENCE DE CES INSERTIONS PROBLÉMATIQUES EST DESIGNÉE PAR L'EXPRESSION PEU MÉTAPHORIQUE DE « COUPURE URBAINE », QUI TRADUIT PARFAITEMENT L'EFFET DE SÉPARATION PROVOQUÉ PAR UNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT LOURD ENTRE DEUX ENSEMBLES BÂTIS DANS UNE VILLE. IL EST COMMUN DE CONSIDÉRER LA VILLE COMME UNE ENTITÉ SPATIALE HABITÉE PAR UNE COMMUNAUTÉ D'HOMMES ET DÉDIÉE À L'ÉCHANGE PERMANENT, QU'IL SOIT ALIMENTAIRE, ÉCONOMIQUE, POLITIQUE, SOCIAL, TOURISTIQUE, ... CETTE ENTITÉ EST TRADITIONNELLEMENT DIVISÉE EN ESPACES BÂTIS IDENTIFIABLES, QUE L'ON NOMME « QUARTIERS ». DE FAIT, LA NOTION ET LA CAPACITÉ DE « MOBILITÉ » DOIVENT PRENDRE UNE GRANDE IMPORTANCE DANS L'ORGANISATION DE LA VILLE. ON QUALIFIERA PAR LA SUITE « D'URBAIN » TOUT ENSEMBLE SPATIAL FORMÉ PAR DES QUARTIERS INTÉGRÉS DANS DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ ET DE VIE, ET « D'URBANITÉ » LE MAILLAGE ET LA FORCE DE CES RÉSEAUX. LA DÉFINITION MÊME DE LA VILLE INDUIT DONC SYSTÉMATIQUEMENT UNE DEMANDE DE « TRANSPORT » QU'IL FAUT ORGANISER ET MAÎTRISER, ENTRE LES QUARTIERS D'ABORD PUIS ENTRE LES VILLES ENSUITE, C'EST-À-DIRE À DES NIVEAUX TRÈS LOCAUX COMME À DES NIVEAUX PLUS GLOBAUX. CELA SE TRADUIT PAR LA FORMATION D'ESPACES DÉDIÉS, QUE L'ON NOMME « INFRASTRUCTURES », ET QUI SONT DE PLUSIEURS TYPES EN FONCTION DU MODE DE TRANSPORT QUE CHACUN SERT. CES ESPACES PEUVENT ÊTRE PONCTUELS OU CONTINUS, SELON QU'ILS SONT AÉROPORTUAIRES, ROUTIERS, FERROVIAIRES, FLUVIAUX, CABLES, ... LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SONT SYSTÉMATIQUEMENT INSCRITES DANS UN TERRITOIRE DONT ELLES DÉFINISSENT L'ÉCHELLE, ÉCHELLE QUI EN RETOUR DONNE À L'INFRASTRUCTURE SES CARACTÉRISTIQUES. SOUMISES À DES CONTRAINTES TECHNIQUES FORTES AFIN D'ASSURER SON BON FONCTIONNEMENT, UNE INFRASTRUCTURE DOIT EN EFFET ÊTRE CONÇUE DANS SA GLOBALITÉ, EN FONCTION DE CETTE NOTION D'ÉCHELLE. C'EST AINSI QUE, TOUJOURS EN RETOUR, UNE INFRASTRUCTURE EXTRA-URBAINE CONÇUE GLOBALEMENT S'IMPOSE DANS UNE VILLE COMME UN ÉLÉMENT EXTERIEUR RAREMENT EN COHÉRENCE AVEC L'ENVIRONNEMENT PRÉSENT.

CELA EST NOTAMMENT DU A LA NATURE ET A LA DENSITE DES TRAFICS MIS EN MOUVEMENT, CE QUI ENGENDRE AU SEIN DE LA VILLE DES « NUISANCES » CLAIREMENT IDENTIFIABLES, EU EGARD DES GRANDES PROXIMITES QUI SE CREENT ENTRE HABITAT ET INFRASTRUCTURE, ENTRE CITADIN ET VOYAGEUR. ENTRE EGALEMENT EN JEU LE DESSIN MEME DE L'INFRASTRUCTURE, C'EST-A-DIRE SON « PROFIL », QUI DETERMINE SON ANCRAGE DANS LE SITE PAR RAPPORT AUX AUTRES CONSTRUCTIONS. DANS LES DEUX CAS, OUTRE LA DIFFERENCIATION MORPHOLOGIQUE CREEE DANS LE TISSU URBAIN, NAISSENT DES PHENOMENES DE DISTANCIATION FACE A CES ESPACES DE FORTE CIRCULATION : LES NUISANCES, ET NOTAMMENT L'IMPACT SONORE, ELOIGNENT LES LIEUX D'URBANITE DES ABORDS IMMEDIATS DE L'INFRASTRUCTURE TANDIS QUE LE PROFIL, QU'IL SOIT EN REMBLAI, A NIVEAU, OU EN DEBLAI, BLOQUE LES CONNEXIONS TRAVERSANTES LIBRES EN LES CANTONNANT A DES POINTS PRECIS, CHOISIS, SELECTIONNES. IL EST BIEN PROVOQUE ALORS UNE RUPTURE D'URBANITE AU SEIN DE LA VILLE, UNE COUPURE URBAINE. TRES SOUVENT EN EFFET POURRA PARLER L'EXPERIENCE PERSONNELLE DE CHACUN, L'AYANT CONDUIT, APRES UN LONG PARCOURS, AU FOND D'UNE IMPASSE OU CONTRE UN TALUS, ET DONT LE SEUL DEBOUCHE, MEME A PIED OU A VELO, RESTE LE RETOUR AU DEBUT DUDIT PARCOURS. CHACUN APPRECIERA LA FRUSTRATION QU'IL EST POSSIBLE DE RESSENTIR EN PAREILLE SITUATION. CAR SI L'ON PERÇOIS LA VILLE COMME UN ASSEMBLAGE SCHEMATICO-SPATIAL DE PLEINS PRIVES ET DE VIDES PUBLICS, ET SI L'ON ACCEPTE DE CONTOURNER LE PRIVE, ON TOLERE BEAUCOUP MOINS DE CONTOURNER LE PUBLIC.... A FORTIORI S'IL EST ASSIMILE A DU VIDE ! OR UNE INFRASTRUCTURE EST UN ESPACE OUVERT ET PUBLIC, SOUVENT BORDE PAR D'AUTRES TYPES D'ESPACES PUBLICS. CEPENDANT, N'Y A-T-IL QUE LES INFRASTRUCTURES QUI PROVOQUENT CE GENRE DE FRUSTRATION ? CELA POSE LA QUESTION DE LA NATURE DES COUPURES URBAINES, ET DE LA CAUSE QUI LES GENERENT. UN RAPIDE TOUR D'HORIZON ECLAIRE LA SITUATION : IL SEMBLE INSENSE D'ASSIMILER UN BATIMENT A UNE COUPURE URBAINE ... SINON TOUTE LE VILLE NE SERAIT QUE COUPURE URBAINE ! EN EFFET, MEME SI UN BATIMENT EMPECHE LE PASSAGE, IL EST LE SUPPORT DE LA VIE, DE L'HABITER EN VILLE ; IL PARTICIPE DONC A L'URBANITE GENERALE. UNE CLOTURE OU UNE PROPRIETE PRIVEE NE SAURA NON PLUS ETRE QUALIFIE DE COUPURE URBAINE, POUR PEU QUE SA TAILLE NE SOIT PAS COLOSSALE ; ON PARLERAIT SINON « D'OBSTACLE ». UNE MASSE VEGETALE EST DE SON COTE UNE RUPTURE DANS LE TISSU URBAIN ... MAIS N'EMPECHE NULLEMENT LA MOBILITE, BIEN AU CONTRAIRE ! C'EST DONC EGALEMENT UN ELEMENT URBAIN, QUI PLUS EST DE PREMIERE QUALITE. UN FLEUVE ? LA QUESTION EST MOINS TRANCHEE : C'EST CERTES UNE RUPTURE ENTRE QUARTIERS, ET UN FREIN A LA MOBILITE GLOBALE ; C'EST CEPENDANT UN ESPACE POSSIBLE DE CIRCULATIONS TRAVERSANTES ILLIMITEES ET MAITRISEES, AINSI QU'UN ELEMENT INHERENT AU SITE ET ACCEPTE DE FAIT PAR LA VILLE, QUI SYSTEMATIQUEMENT S'EN EST ACCOMMODE AVEC BONHEUR. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT QUANT A ELLES S'OPPOSENT TRES

SOUVENT A LEUR LIBRE FRANCHISSEMENT, TOUT EN CREANT EN LEUR LONG DES ZONES DE « NON-LIEUX » SUBMERGEES PAR LE BRUIT, LA VITESSE ET LA POLLUTION. C'EST SUIVANT CETTE DUALITE, ENTRE ELOIGNEMENT DES ZONES DE VIE ET RUPTURE DES CHEMINEMENTS DIRECTS, QUE SERONT ETUDIES LES EFFETS DE CES COUPURES, ET NOTAMMENT LA FAÇON DONT ON PEUT LES RESOUDRE. L'UNE DES PERSPECTIVES SERA LA MISE EN VALEUR DU ROLE DE L'ARCHITECTURE DANS CE CONTEXTE, COMME MOYEN DE RESORPTION DE L'URBANITE AUTOUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT. EN EFFET, IL SEMBLE OPPORTUN D'IMAGINER QUE, CONSIDERANT SON ASPECT SOCIO-SPATIAL EVIDENT, L'ARCHITECTURE, A TRAVERS UNE OFFRE PROGRAMMATIQUE DONNEE ET SA MISE EN FORME SPATIALE, PARAISSE TOUT A MEME DE VENIR APPORTER A DES LIEUX DE COUPURE UNE QUALITE URBAINE QUE L'URBANISME SEUL NE SEMBLE POUVOIR GERER. IL S'AGIRA DES LORS DE COMMENCER A CHERCHER DE QUELLES FAÇONS PEUVENT SE LIER ARCHITECTURE ET INFRASTRUCTURES. DE NOMBREUX EXEMPLES SONT D'ORES ET DEJA IDENTIFIABLES, EN FRANCE ET DANS LE MONDE. LE ROLE DES ACTEURS DE LEUR CONCEPTION SERA A DETERMINER, EN ETUDIANT LES TYPES DE PROGRAMMES MIS EN OEUVRE, ET S'ILS TRADUISENT REELLEMENT UNE VOLONTE D'INTEGRATION URBAINE, FAISANT DE L'ARCHITECTURE PRODUITE, ET DONC DE L'ARCHITECTURE EN GENERAL, UN ELEMENT CLE DU RESEAU DE MOBILITE URBAINE. QUELS PROGRAMMES POUR QUELS TYPE DE COUPURE ? QUELS ACTEURS POUR QUELS USAGERS ? QUELLE ARCHITECTURE POUR QUELLE AMELIORATION ?

BIBLIOGRAPHIE

BADIANI BARBARA, « LA MOBILITE CYCLABLE A BRESCIA », TRANSPORT, ENVIRONNEMENT, CIRCULATION (FRA), N°181, JANV.-AVR. 2004

BAJARD MARCEL, UN ATLAS DES POLES D'ECHANGES : APPREHENDER L'ORGANISATION SPATIALE DES LIEUX DE LA MOBILITE, AREP, PREDIT/DRAST, N° 98 MT 88, 1999

BANDERIER JACQUES, LHUILLIER JEAN-PAUL, LES BOULEVARDS URBAINS : DES VOIES QUI PERMETTENT DE RECONCILIER VIE LOCALE ET CIRCULATION, LYON, CERTU, JUIN 1998

BATAR ATTILA, "MOBILITE OU URBANITE. UNE CONCERTATION D'IDEES PARI MI DES ELEVES D'ECOLES D'ARCHITECTURE EUROPEENNES", CARRE BLEU (FRA), N° 2, 1999

BOUTEILLE ARNAUD, « LA TRANSITION URBAINE ET LES QUESTIONS QUI RESTENT », ETUDES FONCIERES (FRA), N°85, HIVER 1999-2000

BRES ANTOINE, "LE SYSTEME DES VOIES URBAINES : ENTRE RESEAU ET ESPACE", FLUX, 1998, N° 34

CHARMES ERIC, IMPASSES ET VOIES TRAVERSANTES. FORMATION ET TRANSFORMATION DE L'ESPACE VIAIRE EN PERIPHERIE DE BANGKOK, CHAMPS-SUR-MARNE, ENPC ET IFU, 2000

CRETTON PASCAL, « LES INFRASTRUCTURES : QUELS IMPACTS ? », SIA – INGENIEURS ET ARCHITECTES SUISSES (CHE), N° 7, 18 MARS 1998

DELCROIX JEAN, ARBITRAGE ENTRE STATIONNEMENT ET MARCHÉ À PIED : QUELLE DISTANCE LES VISITEURS DES PARKINGS SONT-ILS PRÊTS À PARCOURIR À PIED?, RAPPORT DE RECHERCHE PREDIT, DRAST, PARIS, SARECO, 2000

DESPORTES MARC, "PAYSAGES EN MOUVEMENT : TRANSPORTS ET PERCEPTION DE L'ESPACE XVIIIÈ-XXE SIÈCLE", GALLIMARD, 2005

DESPORTES MARC, "LE TERRITOIRE DES PONTS ET CHAUSSEES", URBANISME, N° 294, 1997

DESPORTES MARC, « LIAISONS, NOEUDS ET DELIAISONS. LA VILLE MODÉLÉE PAR LES TRANSPORTS », LE DEBAT, N° 80, 1994 : « LE NOUVEAU PARIS ».

DIEBOLD MARIE-CLAUDE, « LA DIALECTIQUE URBANISME-DEPLACEMENTS », DIAGONAL (FRA), N° 159, JANV.-FEV. 2003

ENEL FRANÇOISE, LES COUPURES ROUTIÈRES EN MILIEU URBAIN, RAPPORT DE SYNTHÈSE POUR LE PLAN URBAIN, VERES CONSULTANTS, 1998

HERAN FREDERIC, EVALUATION DES EFFETS DES COUPURES URBAINES SUR LES DEPLACEMENTS DES PIETONS ET CYCLISTES, RAPPORT DE RECHERCHE PREDIT, DRAST, LILLE, IFRESI-CNRS, 1999

HERAN FREDERIC, "COUPURES URBAINES ET DEPLACEMENTS DE PROXIMITÉ. ASPECTS METHODOLOGIQUES", CONTRIBUTION AU SEMINAIRE ECONOMIE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE, ORGANISE PAR LE MEDE, UNIVERSITE DE LILLE 1, VILLENEUVE D'ASCQ, 12 MARS 1998

HERAN FREDERIC, MIGNOT CORINNE, "COUPURES URBAINES ET DEPLACEMENTS DE PROXIMITÉ", COMMUNICATION AUX 5È JOURNÉES DE L'IFRESI, LILLE, 20-21 MARS 1997

HERAN FREDERIC, RECHERCHE DOCUMENTAIRE SUR LA MONÉTARISATION DE CERTAINS EFFETS EXTERNES DES TRANSPORTS EN MILIEU URBAIN : EFFETS DE COUPURE, EFFETS SUR L'AFFECTATION DES ESPACES PUBLICS, EFFETS SUR LES PAYSAGES, RAPPORT DE RECHERCHE PREDIT, DRAST, LILLE; IFRESI-CNRS, 1999

HERAN FREDERIC, TRANSPORTS EN MILIEU URBAIN : LES EFFETS EXTERNES NEGLIGES. MONÉTARISATION DES EFFETS DE COUPURE, DES EFFETS SUR L'AFFECTATION DES ESPACES PUBLICS ET DES EFFETS SUR LE PAYSAGE, PARIS, LA DOCUMENTATION FRANÇAISE, 2000, 117 P., FIG., TABL., BIBLIOGR. (COLL. RECHERCHES)

HERAN FREDERIC, INDICATEURS POUR DES AMÉNAGEMENTS FAVORABLES AUX PIETONS ET AUX CYCLISTES, RAPPORT DE RECHERCHE PREDIT, IFRESI-CNRS, 2002

HERAN FREDERIC, JULIEN ARANTXA, MIGNOT CORINNE, CHAPAT KARINE, DUGUET ANCA, JACOB CHRISTIAN, LES CONDITIONS D'UN REPORT MODAL FAVORABLE A LA MARCHÉ ET AU VELO, RAPPORT FINAL, PREDIT, 1997

KAUFMANN VINCENT, JEMELIN CHRISTOPHE, "ARTICULATION ENTRE URBANISME ET TRANSPORTS : QUELLES MARGES DE MANOEUVRE ?", MARNE-LA-VALLEE : LATTIS, 2004

LORTIE A., COHEN J.-L., DES FORTIFS AU PERIF.. PARIS, LES SEUILS DE LA VILLE, 320 PAGES, PICARD (27 AVRIL 2000)

LOUDIER CELINE, DUBOIS JEAN-LOUIS, « ESPACES PUBLICS, ENTRE INSECURITE ET HOSPITALITE », CAHIERS DE L'IAURIF, N° 133-134, 2002

MASBOURGI ARIELA (MINISTERE DE L'EQUIPEMENT), FABRIQUER LA VILLE, LA DOCUMENTATION FRANÇAISE (23 MARS 2001)

MIALET F., "LES VOIES RAPIDES URBAINES", CERTU,

MIALET F., TRANSPORT ET ARCHITECTURE : UNE VAGUE DES ANNEES 80, CAHIERS DU CCI

MIALET FREDERIC, « LE PAYSAGE DES INFRASTRUCTURES », D'ARCHITECTURES (FRA), N° 83, MAI 1998

MONCAN (DE) PATRICE, LES PASSAGES COUVERTS EN EUROPE, EDITIONS DU MECENE (25 NOVEMBRE 2003)

PROCHASSON FRANÇOIS, ANALYSE DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE EN LIEN AVEC LA STRUCTURE URBAINE, NANTES, CETE DE L'OUEST, 1998

SAUSSEZ THIERRY, « ARCHITECTURE ET DEPLACEMENT : UNE CHANCE QU'IL FAUT SAISIR », TRANSPORT ENVIRONNEMENT CIRCULATION (FRA), N° 70, JUIN 1985

WACHTER SERGE, TRAFICS EN VILLE : L'ARCHITECTURE ET L'URBANISME AU RISQUE DE LA MOBILITE, PARIS : EDITIONS RECHERCHES, 2004

WIEL MARC, LA TRANSITION URBAINE OU LE PASSAGE DE LA VILLE PEDESTRE A LA VILLE MOTORISEE, LIEGE, MARDAGA, 1999

"GARE ET COUVERTURE DE L'A86, LA COURNEUVE", TECHNIQUES ET ARCHITECTURE (FRA), N° 408, JUIN-JUILL. 1993

IMPACT DE LA MOBILITE SUR LES FORMES URBAINES ET ARCHITECTURALES, NANTES, ENET-DOLOWY ARCHITECTURE URBANISME, 2003

INFLUENCE DES VOIES RAPIDES EN REGION D'ILE-DE-FRANCE SUR LE TISSU URBAIN ENVIRONNANT, PARIS, DREIF, 1981

"MARCHER EN VILLE : ETUDES ET RECHERCHES SUR LES DEPLACEMENTS PIETONNIERS", IRT, NOTES DE LECTURE (FRA), NOV. 1979

"VERS UNE VILLE SANS TRANCHEES ?", CAHIERS TECHNIQUES DU GENIE
URBAIN (FRA), N° 2, JUIN 1990