



Espace populations sociétés

Space populations societies

2016/2 | 2016

Mobilités et accessibilités

Infrastructures viaires et discontinuités urbaines : quels remèdes pour une accessibilité meilleure dans le contexte de la ville-région contemporaine ?

*Road infrastructure and urban discontinuities: what remedies for a better
accessibility in the context of the contemporary city-region?*

Ibrahim Gharbi



Édition électronique

URL : <http://eps.revues.org/6305>

ISSN : 2104-3752

Éditeur

Université des Sciences et Technologies de
Lille

Ce document vous est offert par
Bibliothèques de l'Université de Montréal

les bibliothèques / UdeM

Référence électronique

Ibrahim Gharbi, « Infrastructures viaires et discontinuités urbaines : quels remèdes pour une accessibilité meilleure dans le contexte de la ville-région contemporaine ? », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2016/2 | 2016, mis en ligne le 29 juin 2016, consulté le 24 novembre 2016. URL : <http://eps.revues.org/6305> ; DOI : 10.4000/eps.6305

Ce document a été généré automatiquement le 24 novembre 2016.



Espace Populations Sociétés est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Infrastructures viaires et discontinuités urbaines : quels remèdes pour une accessibilité meilleure dans le contexte de la ville-région contemporaine ?

Road infrastructure and urban discontinuities: what remedies for a better accessibility in the context of the contemporary city-region?

Ibrahim Gharbi

Introduction

- 1 La ville a toujours été le lieu de rassemblement de multiples acteurs de la vie urbaine entrant en interaction souvent par le biais de leur coprésence physique en un même lieu. Le regroupement de lieux où cette coprésence serait possible constitue l'objet « ville » qui n'est autre qu'un outil rendant possible les interactions sociales spécifiques de la vie urbaine [Wiel, 2002]. Ces interactions sociales matérialisées dans l'espace urbain définissent l'urbanité qui n'est autre qu'un paramètre qui définit la ville en tant que telle. L'urbanité pourrait également être définie comme un « caractère » qui a toujours été associé à la ville considérée en tant qu'entité spatiale à travers sa forme matérielle, et en tant qu'entité sociale (substance) à travers l'ensemble des relations entre les habitants et entre habitants et espace. Perçue également en tant que concept qui renvoie au mode d'« être à la ville », comme système de représentation et comme construction collective qui rend possible la convivialité (au sens étymologique du terme) entre différents groupes, entre différentes populations usant d'espaces communs [Berque, 1994], l'urbanité traduit ainsi les potentialités des espaces urbains en termes de lien social et d'interactions sociales [Dorier-Apprill, 2007]. Dans cette optique, l'urbanité puise son expression à travers une certaine configuration spatiale permettant l'institution de modalités de relation entre les lieux urbains pouvant rendre possible l'interaction sociale.

Ces modalités de relation se traduisent à travers la nature des accessibilités (ou de l'inter-accessibilité) entre les différentes composantes de la ville¹. Ainsi, l'accessibilité se définit comme un facteur fondamental qui détermine le degré d'urbanité d'un espace urbain, tel que le souligne cette citation de J. Isaac :

« *Les espaces urbains et les sociétés urbaines, traditionnellement évalués au regard de leur offre de mobilité, tant spatiale que sociale, font de l'accessibilité une valeur fondamentale, quelque chose comme le noyau dur de l'urbanité* ». [Isaac, 1998 : 62].

- 2 Jacques Lévy définit le concept d'accessibilité comme l'offre de mobilité ou encore l'ensemble de possibilités en termes de composantes du système de déplacement qui pourraient se présenter à une personne pour se déplacer d'un lieu à un autre. [2003 : 35]. Par ailleurs, l'accessibilité est directement liée à la construction d'environnements d'une manière appropriée, et à la facilité avec laquelle un bâtiment, un lieu ou un établissement peut être atteint par des personnes, des biens et des services tout en assurant leur confort et leur sécurité. [Caves, 2005 ; Cowan, 2005]. L'accessibilité peut également être évaluée en termes de mouvements effectués par les piétons et les véhicules, en termes de distance de marche à partir des transports en commun, ou encore en termes de coût ou de temps de déplacement ou de distribution de la population. [Wiel, 1999 ; Cowan, 2005].
- 3 Ainsi, l'accessibilité est un concept qui se trouve tributaire d'un certain nombre de variables qui le déterminent. La principale variable est celle des différents modes de déplacement offerts permettant de se rendre vers un lieu donné. Chaque mode de déplacement dépend lui aussi de plusieurs variables : la facilité d'accès et d'usage qui dépend de l'infrastructure mise en place et de son articulation avec les lieux à connecter, la sécurité et le confort des usagers, la distance parcourue, le temps et le coût dépensés lors d'un déplacement (figure 1).

Figure 1. Les variables associées au concept d'accessibilité (cas d'un système de mobilité basé sur 4 modes de déplacement)

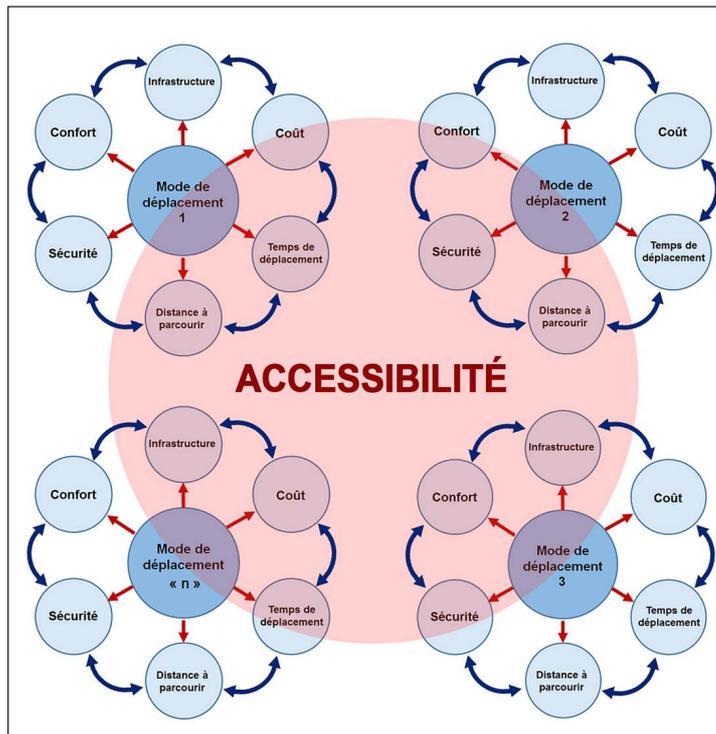


Schéma dressé par l'auteur.

- 4 Partant donc de ce fait qui place les formes de mobilité au cœur de la définition du concept d'accessibilité, nous constatons que ces formes de mobilité se trouvent aujourd'hui articulées –principalement- autour d'un seul mode de déplacement, celui de l'automobile. John Urry affirme que les paysages urbains modernes ont été créés pour faciliter l'usage de l'automobile et décourager d'autres formes de mouvements humains. De vastes régions du globe sont constituées d'environnements exclusivement dédiés à la voiture. Environ un quart de la terre à Londres et près de la moitié à Los Angeles sont consacrés uniquement à la voiture [Urry, 2004]. En France, des statistiques révèlent que les deux tiers des déplacements quotidiens s'effectuent en voiture, sur des distances considérablement étendues [Mangin, 2004]².
- 5 Qu'est-ce qui fait donc qu'on est devant une offre de mobilité axée essentiellement sur l'usage de l'automobile et donnant moins de place à d'autres possibilités de déplacements telles le transport en commun, la marche ou le vélo ? Quels sont les effets de cette hégémonie de l'automobile sur les territoires urbanisés et particulièrement sur les lieux urbains ? Y-a-t-il des « remèdes » que la planification urbaine pourrait proposer pour assurer une accessibilité meilleure au sein de la ville-région contemporaine ?
- 6 Pour répondre à ces questions, ce texte s'articule en trois parties. Premièrement, il est question de présenter les différents paramètres qui expliquent cet aspect hégémonique de l'automobile sur les milieux humains. Deuxièmement, nous mettons en évidence à quel point cette hégémonie a engendré une discontinuité urbaine et une inter-accessibilité limitée entre les espaces urbains. Et en dernier lieu, il s'agit de présenter quelques

propositions théoriques en matière de planification urbaine pour assurer une accessibilité meilleure.

1. Une automobilité « imposée » qui exclut d'autres modes de déplacement ?

- 7 Certaines recherches récentes se sont intéressées à décrire les impacts de l'hégémonie de l'automobile sur les formes d'urbanisation ainsi que sur les modes de vie des habitants au cours du XX^e siècle [Ascher, 1995 ; Hall, 1996 ; Webber, 1996 ; Pope, 1996 ; Soja, 2000 ; Corboz, 2001 ; Mangin, 2004 ; Grosjean, 2010]. Cependant, d'autres études abordent cette « hégémonie de l'automobile » en la situant à l'intérieur de tout un système portant le nom de « système d'automobilité », et dans lequel interagissent l'automobile et plusieurs autres composantes de nature politique, économique, technique et socio-culturelle pour former un certain caractère de domination à long terme envers les milieux humains [Urry et Scheller, 2000 ; Dupuy, 2008]. Selon John Urry, ce système d'automobilité se compose principalement des éléments suivants :
- l'automobile en tant qu'objet manufacturé, avec les secteurs industriels qui la produisent ;
 - un processus économique particulier de production et de consommation de masse ;
 - un « complexe puissant » constitué par ; des liaisons techniques qu'entretient l'automobile avec d'autres industries, à savoir la production des pièces automobiles et ses accessoires, le raffinage et la distribution du pétrole, la construction des infrastructures routières et leur entretien, les hôtels, les motels et les aires de service en bordure de route, les aires de stationnement, les espaces de vente de voitures et les ateliers de réparation, la construction des logements dans les banlieues, les complexes de vente au détail et de loisirs, la publicité et le marketing ;
 - la forme globale prédominante de la mobilité « privée » subordonnant d'autres catégories de mobilités et qui réorganise la manière dont les gens négocient les possibilités et les contraintes relatives au travail, à la vie familiale, et aux loisirs ;
 - la culture dominante liant l'automobile à la liberté et à l'émancipation ;
 - un certain nombre de règles sociales acceptées par la société d'une manière inconsciente ;
 - des règles de circulation uniformes et à caractère universel ;
 - la planification et le design urbain comme outils de matérialisation de ce système.
- 8 Dans leur combinaison, ces différentes composantes génèrent et reproduisent un système universel possédant un caractère spécifique de domination envers la société, dans le sens où les individus se trouvent dans une situation de dépendance qui les oblige à utiliser la voiture privée pour assurer leurs besoins en mobilité quotidienne. L'autonomie, l'auto-organisation, l'auto-reproductivité, l'auto-expansion et la domination territoriale à long terme sont les aspects majeurs qui caractérisent l'automobilité perçue en tant que système [Scheller et Urry, 2000 ; Urry, 2004 ; Dupuy, 2008]. N'oublions pas que le choix de l'automobile en tant que mode de transport privilégié n'a jamais été issu d'une demande sociale particulière. Au contraire, il fut imposé par l'automobilité qui a été déterminée elle aussi par des impératifs économiques et politiques³, et par les discours et les orientations idéologiques d'une certaine élite⁴ au début du vingtième siècle.
- 9 Le développement de l'automobilité a principalement introduit un nouveau mouvement et pas seulement le remplacement des transports en commun par la voiture⁵. Les habitants sont devenus non seulement habitués à ce mode de déplacement mais il est

devenu pour eux une source de liberté et de flexibilité que le transport en commun ne pourrait pas offrir. J. Urry cite à cet égard « *Voyager signifie la plus grande activité libre, le train vous condamne cependant à la passivité... Le train vous serre dans un calendrier* ». ⁶ Les temporalités standardisées imposées par le transport ferroviaire furent donc remplacées par des temporalités subjectives et personnalisées qui s'adaptent aux besoins personnels des individus.

- 10 Grace aux infrastructures généralisées dans le territoire urbain, la voiture permet au conducteur d'optimiser son déplacement et ses activités dans le temps et dans l'espace. [Urry, 2004]. Néanmoins, la structure de l'espace « *automobilisé* » ⁷ contraint les gens à orchestrer leurs mobilités et leur vie sociale d'une manière à la fois complexe et hétérogène à travers de longues distances.
- 11 Néanmoins, la fluidité, la vitesse et la flexibilité caractérisant les trajets en voiture ont engendré la rigidité et la fragmentation des autres modes de transport qui offrent rarement ces privilèges. C'est ce que confirme Jane Jacobs à travers cette citation : « *Rapidement ou lentement, le fait que la ville soit accessible aux voitures se traduit inexorablement par des transports en commun moins commodes et moins performants, par des fonctions étalées et disséminées sur un plus grand espace et donc par un besoin accru de voitures particulières* ». [Jacobs, 2012 : 309]. ⁸
- 12 Ainsi, les discontinuités manifestes entre les différents moyens de transport public ne sont que des « *trous structureaux* » pouvant être des sources de désagrément, de danger et d'incertitude poussant la plupart des gens à choisir l'automobile comme meilleur moyen de transport assurant non seulement la continuité de leurs mouvements dans le temps et dans l'espace mais également leur sécurité et leur confort [Urry, 2004]. Le recours inévitable au transport individuel pourrait également s'expliquer par la mise en avant d'une politique urbaine favorisant l'hégémonie de l'automobile au dépens d'une généralisation des infrastructures dédiées au transport en commun et au transport actif. Ce constat de Victor Gruen illustre certains aspects de cette politique : « *Paris, par exemple, est engagée dans un programme monumental d'élargissement du système de métro et de construction d'un des meilleurs nouveaux systèmes de transport public, le métro régional RER, et au même temps, elle dépense la même somme ou même plus pour la construction des autoroutes urbaines, viaducs, et parkings publics. [...] La même attitude prévaut dans toute ville du monde* ». [Gruen, 1973 : 171].
- 13 Cependant, la voiture constitue-t-elle l'outil de déplacement idéal en tout temps ? Qu'en est-il pour les congestions récurrentes survenant lors des heures de pointe ? Qu'en est-il pour la lenteur de circulation et la difficulté de stationnement en centre-ville ? Les choix des gens en termes de déplacements seraient-ils différents si les politiques urbaines avaient encouragé et financé le transport en commun et le transport actif au lieu de soutenir l'hégémonie de l'automobile ?
- 14 Après avoir explicité l'hégémonie de l'automobile envers les autres modes de déplacement urbain en la situant à l'intérieur d'un système d'automobilité, quels sont les effets de ce système sur les formes d'urbanisation contemporaines ?

2. Une automobilité impliquant des discontinuités urbaines

- 15 À travers l'histoire, nous pouvons constater que les différents modes de déplacement ont successivement participé à la constitution des territoires. En outre, le passage d'un mode de circulation à un autre⁹ contribue à une certaine réinvention de l'ordre des relations entre le proche et le lointain, le local et le global et modifie inévitablement notre manière d'occuper le territoire.
- 16 Si on se place dans le contexte particulier des États-Unis au milieu du XX^e siècle, tel que beaucoup de chercheurs le soulignent, l'hégémonie de l'automobile a joué un rôle majeur –à travers le système d'infrastructure viaire qui a été mis en place¹⁰– dans la restructuration de l'ensemble des territoires urbanisés. L'arrivée des autoroutes régionales en particulier a manifestement contribué à l'étalement et à la dispersion des différentes entités urbaines en modifiant les critères de localisation résidentielle, commerciale, industrielle et tertiaire basés essentiellement sur les rapports de proximité (caractérisant les villes compactes et continues de la première moitié du XX^e siècle) d'une part, et d'autre part en transformant la nature des articulations entre ces différentes activités. En fait, certaines études affirment que les infrastructures jouent un rôle de connexion et de solidarisation entre les différentes agglomérations à l'échelle globale d'une grande ville, mais elles participent à la fois à la fragmentation à l'intérieur de ces agglomérations [Enel, 1995 ; Graham et Marvin, 2001]. Cette nouvelle configuration urbaine a généré de longs trajets à parcourir ; maisons et quartiers d'affaires furent dégroupés, les commerces de proximité accessibles auparavant à pied ou à bicyclette furent éloignés, les centres villes et les voies publiques piétonnes furent « érodés ». Ainsi, les infrastructures viaires destinées à la circulation véhiculaires deviennent l'unique mode déplacement qui conditionne l'accès aux divers espaces de la ville. [Dupuy, 2008]. Il s'agit d'un contexte urbain dans lequel l'individu n'a pratiquement aucun choix à entreprendre sauf celui d'opter pour l'usage de l'automobile pour effectuer ses déplacements quotidiens. Ceci a été confirmé par une étude que nous menons actuellement dans le contexte particulier de la ville de Kirkland au Québec, où il a été constaté que les lieux de commerce et de service sont accessibles directement depuis l'autoroute, tandis que les lieux d'habitation –situés généralement en arrière-plan par rapport à ces espaces– demandent un trajet plus long à parcourir sans aucune articulation avec les autres entités commerciales et de service (figure 2).

Figure 2. Lieux d'habitation dissociés des lieux de commerces et de service dans un secteur de la ville de Kirkland au Québec



Illustration réalisée par l'auteur sur la base d'une vue aérienne (Google Earth, 2015).

- 17 Certains chercheurs ont essayé de modéliser l'organisation de l'urbanisation en rapport avec les infrastructures viaires en la considérant comme une structure hiérarchique ou arborescente où le réseau viaire ressemble de plus en plus à une sorte de « tronc » épais (autoroute) avec des « branches » (boulevards, avenues et rues locales) conduisant vers des feuilles (culs-de-sac) déconnectées les unes des autres, engendrant ainsi une mosaïque de secteurs disjoints et discontinus, et en partie inaccessibles [Alexander, 1965 ; Christiaanse, 2007]. Ces chercheurs ont démontré que cette structure arborescente est un dénominateur commun des villes post-industrielles indépendamment de la richesse du pays où elles se trouvent. Dans la continuité de ces études, Albert Pope a consacré son ouvrage intitulé *Ladders* à la description des configurations des espaces résidentiels de la ville-région nord-américaine qui se déploient en suivant une forme d'échelle¹¹ ou d'arête de poisson (*ladder*). Cette configuration d'infrastructures viaires –à l'opposé de la trame orthogonale ouverte et passante- se définit par son caractère fermé conduisant le mouvement vers des enclaves appelées également culs-de-sac [Pope, 1996 ; Mangin, 2004]. En essayant d'identifier la logique de production spatiale expliquant le processus d'urbanisation actuel, Albert Lévy considère ce dernier comme « le résultat d'opérations de zonage juxtaposées, réalisées au coup par coup, selon des programmes très divers, disséminées le long des infrastructures de « communication », et que ces dernières s'inscrivent dans une logique de production urbaine monofonctionnelle, monosémique, technique et sectorielle s'opposant à une deuxième logique qui est celle de l'espace public, au contraire polyfonctionnelle, polysémique, esthétique et sociale » [1999 : 33].
- 18 Bien que le choix de généralisation de l'automobilité dans l'ensemble des territoires urbanisés ait été promu par plusieurs décideurs politiques dans plusieurs pays du monde pour des raisons principalement économiques, il a engendré une transformation radicale de la ville et a fait disparaître sa caractéristique principale qui est l'urbanité [Mumford :

1958 ; Lefebvre : 1972]. Cette caractéristique a été jadis assurée par une certaine diversité des formes de déplacement associée à une configuration urbaine beaucoup moins étendue que celle de la ville-région actuelle. Ce choix de sacrifier tous les modes de transport pour servir le transport privé a été longuement critiqué depuis les années 50 par Lewis Mumford qui le considérait comme une erreur fatale. Mumford était persuadé qu'un bon système de transport devrait être articulé autour de plusieurs options de déplacement selon les besoins des individus et non selon les exigences de la vitesse. Cette position qui croise la définition même du concept d'accessibilité serait-elle la ligne directrice de tout remède possible pour assurer une accessibilité meilleure dans le contexte de la ville-région contemporaine ?

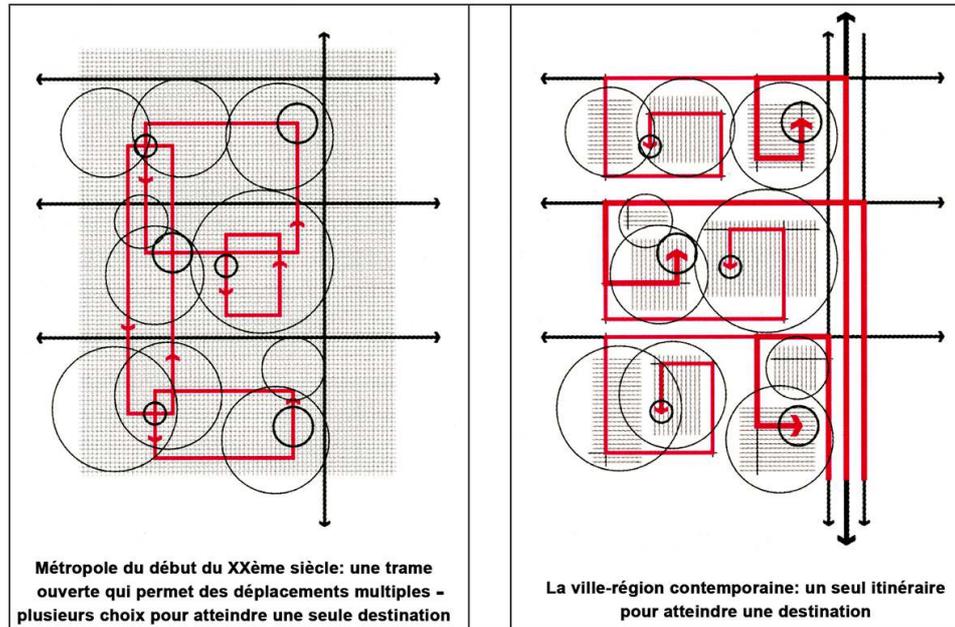
3. Quels remèdes pour une accessibilité meilleure ?

- 19 Il est important de préciser que l'emploi du mot « remède » signifie toute mesure architecturale et/ou urbaine qui vise à améliorer l'inter-accessibilité entre les différentes entités urbaines de la ville-région. Par ailleurs, si on cherche à trouver des remèdes ou pistes d'intervention pour une accessibilité meilleure, il est important de savoir qu'il n'existe pas des solutions de nature universelle valables pour tout type de ville dans n'importe quel pays du monde. Toute proposition est tributaire des spécificités sociales, économiques, politiques, culturelles de chaque contexte dans lequel les acteurs de l'aménagement urbain vont intervenir. En outre, la définition même du concept d'accessibilité¹², incarne le fait que la possibilité effective d'utiliser l'offre de mobilité est un paramètre important susceptible d'influencer l'accessibilité en tant que telle. À titre d'exemple, des transports trop coûteux ou des trajets longs pourraient être perçus comme des restrictions à l'accessibilité pour certaines catégories de personnes. La disponibilité en temps pour un individu pour effectuer un déplacement, la connaissance des services de déplacement offerts ou encore la capacité à tirer avantage du déplacement sont des paramètres qui pourraient influencer les choix de mobilité.
- 20 Tout en tenant compte de la relativité de toute intervention qui cherche l'amélioration de l'accessibilité, il est question –dans ce qui suit– d'exposer certaines orientations idéologiques actuelles en matière de planification urbaine dans le contexte de la ville-région contemporaine, respectivement dans les contextes particuliers des États-Unis et de la France. Plus précisément, nous mettrons en évidence le discours de deux professionnels du domaine de l'architecture et de l'urbanisme qui sont Albert Pope et Bernardo Secchi en réponse aux enjeux de l'urbanité. Nous nous focaliserons bien évidemment sur les éléments de leurs propositions qui tentent d'améliorer l'accessibilité dans le contexte de la ville dispersée.
- 21 Bien que Pope s'intéresse au contexte particulier de la ville-région nord-américaine et que Secchi s'intéresse à celui de la ville-région européenne¹³, nous avons pu relever certains points de convergence entre les différents contextes d'études, tels que les révélaient les écrits des deux concepteurs¹⁴. Tout d'abord, il s'agit de diverses caractéristiques communes au niveau de la configuration urbaine des villes-régions étudiées et qui sont principalement : la dispersion du cadre bâti, la fragmentation et la discontinuité de la forme urbaine, l'enclavement des entités urbaines et leurs faibles accessibilités. Nous considérons également le cas de Kirkland au Québec –évoqué précédemment– comme un cas représentatif de la ville-région contemporaine portant les mêmes caractéristiques citées.

3.1. L'approche d'Albert Pope : Répondre aux besoins d'une société plurielle par une intervention sur les infrastructures viaires

- 22 Pope affirme que l'infrastructure viaire –à la fois historique et contemporaine- intègre la dimension profonde de l'organisation sociale de la vie urbaine. En d'autres termes, cette infrastructure constitue la base de référence à la chorégraphie complexe de l'organisation sociale, qu'il s'agisse de la convergence, par exemple, d'un grand groupe de personnes dans un stade ou la « fuite » vers les banlieues éloignées. D'après Pope, l'infrastructure viaire détermine si on marche rapidement ou lentement, à gauche ou à droite, vers le haut ou vers le bas. Elle détermine tout simplement la manière dont on se déplace. C'est ainsi que l'auteur la considère comme le moyen le plus puissant pouvant encoder l'organisation sociale parce qu'elle opère d'une manière inconsciente [Pope, 2008].
- 23 L'étude de l'évolution des infrastructures viaires aux cours du XX^e siècle¹⁵ a permis à l'auteur non seulement de mettre en évidence le rapport entre la configuration spatiale de ces infrastructures viaires et l'organisation sociale, mais aussi d'illustrer la limite de ces infrastructures à répondre aux demandes plurielles de la société en termes de déplacements.
- 24 Pope affirme que la pratique des urbanistes se résume aujourd'hui en un urbanisme¹⁶ qui s'adapte aux infrastructures viaires s'implantant dans nos territoires¹⁷. Il s'agit, selon lui, d'un « *Spine based urbanism* », un urbanisme basé sur une distribution du mouvement à travers des infrastructures viaires obéissant à une organisation universelle, l'échelle ou (*ladder*). Cette distribution « oblige »¹⁸ les individus à canaliser leurs déplacements automobiles selon des vitesses prédéterminées et vers des enclaves isolées (les culs-de-sac) tout en suivant un mouvement en spirale (Autoroute, bretelle, boulevard, rue, cul de sac) [Pope, 1996, 2008, 2011a, 2011b]. D'une part, cette organisation engendre selon Pope une diminution du nombre d'itinéraires possibles pour les individus¹⁹ qui se trouvent contraints à suivre un seul itinéraire pour atteindre leurs destinations (figure 3). D'autre part, une telle configuration ne favorise ni les rencontres sociales ni la coprésence²⁰ et réduit le potentiel en matière d'urbanité au sein de la ville-région.

Figure 3. Multitude de trajectoires (trame continue) opposée aux trajectoires en spirale (cul-de-sac) diagrammes commentés par l'auteur



Source : Pope, 2008 : 19.

- 25 Tout en se reposant sur les réflexions de M. Foucault autour du concept de subjectivité²¹ et du sujet universel, les recherches que mène Pope s'articulent ainsi autour de cette question : Comment passer d'une infrastructure viaire universelle vers une infrastructure singulière ou individualisée qui réponde aux besoins multiples de la population en termes de déplacements ? La base de cette préoccupation de Pope trouve son essence dans cette citation de M. Foucault : « *Do not demand of politics that it restores the "rights" of the individual, as philosophy has defined them. The individual is the product of power. What is needed is to "de-individualize" by means of multiplication and displacement, diverse combinations. The group must not be the organic bond uniting hierarchized individuals, but a constant generator of de-individualization* » [Foucault, 1972].
- 26 En se référant aux propos de Foucault ci-dessus cités, Pope propose un projet de réaménagement à *Fifth Ward* à Houston en 2007 (figure 4) afin d'améliorer l'inter-accessibilité entre les unités d'habitations et les autres entités urbaines par le biais d'une intervention sur les infrastructures viaires. Afin de multiplier les possibilités de déplacements, Pope propose une trame ouverte de rues sur la structure existante fermée en certains endroits. Tel que le révèle la figure 4 (le plan à droite), l'inter-accessibilité est également assurée grâce aux espaces vides (représentés en vert) qui jouent aussi un rôle de liaison. Ces espaces vides pourraient être des éventuels lieux publics (places urbaines, espaces verts ouverts, etc...) fonctionnant à la fois en tant que lieux de rencontres et lieux de passage. Il s'agit d'une recomposition spatiale qui vise d'une part la transformation de la nature du mouvement pour le rendre multidirectionnel, offrant aux individus des choix de déplacement multiples en fonction de leurs besoins. En outre, cette intervention cherche à réduire les distances de déplacement ce qui diminuera la dépendance à l'égard

de l'automobile et ouvrira la voie à d'autres modes de déplacements tels que la marche et le vélo [Pope, 2012].

- 27 L'intervention sur les infrastructures viaires devrait –selon Pope– être précédée par une compréhension de la logique de production de la ville dans laquelle nous vivons. Appelant ainsi à dépasser la réduction « mal-fondée » de certains professionnels de l'espace urbain (architectes, urbanistes et architectes paysagistes) du phénomène d'urbanisation actuel à un simple étalement urbain (sprawl), Pope affirme qu'il s'agit plutôt d'une urbanisation organisée et ordonnée que ces professionnels devraient comprendre –tout en se libérant de la contrainte référentielle de la modernité– pour pouvoir y intervenir d'une manière appropriée. Pope qualifie la transition urbaine de la métropole à la post-métropole²² par une transition d'une ville de forme à une ville de l'espace²³ Ce qui a déterminé cette transition, c'est le changement au niveau de l'unité d'agrégation de la ville au cours du XX^e siècle. La métropole du début du XX^e siècle était constituée d'une agrégation d'ordre architectural avec des blocs lisibles –des îlots sur une grille ouverte– faisant partie d'un tout cohérent, tandis que la post-métropole (ou la ville-région) de la 2^{ème} moitié du XX^e siècle est composée d'une agrégation d'ordre spatial, avec des *mégablocs*. Ces derniers sont des entités urbaines de nature hybride, non-modulaires, dispersées aléatoirement sur un champ spatial indifférent et sans structure de liaison lisible ni cohérente. Se distinguant de l'îlot constitué d'une entité architecturale délimitée par des voies urbaines continues, le *mégabloc* se compose d'une ou plusieurs entités architecturales et d'un espace environnant qui les contient. Ce dernier entretient très peu de relations en termes d'accessibilité avec son voisinage [Pope, 2011 ; Pope, 2012]. C'est en fonction des discontinuités au niveau de la structure viaire que Pope a pu définir les unités d'agrégation à *Fifth Ward* (plan au milieu de la figure 4) pour pouvoir mieux les articuler par la suite.
- 28 Ainsi, la résolution du problème selon Pope passe d'une part par une meilleure prise en considération de la nature d'articulation des entités constitutives de la ville-région avec leurs environnements extérieurs afin de dépasser cet état d'isolement ou de « boîte aveugle » des entités architecturales et de leur assurer une ouverture meilleure. [Pope, 2011]. D'autre part, toute intervention urbaine devrait selon l'architecte assurer une organisation intérieure modulée de ces *mégablocs* tout en repensant l'organisation des infrastructures de mobilité ne devant pas être dépendantes uniquement de l'automobile (figure 4). Telles sont donc les grandes lignes proposées par Pope afin d'apporter cohérence et urbanité et par conséquent une meilleure accessibilité au sein de l'espace de la ville-région.

Figure 4. Proposition de Pope pour le projet de réaménagement de *Fifth Ward* à Houston, États-Unis, 2007

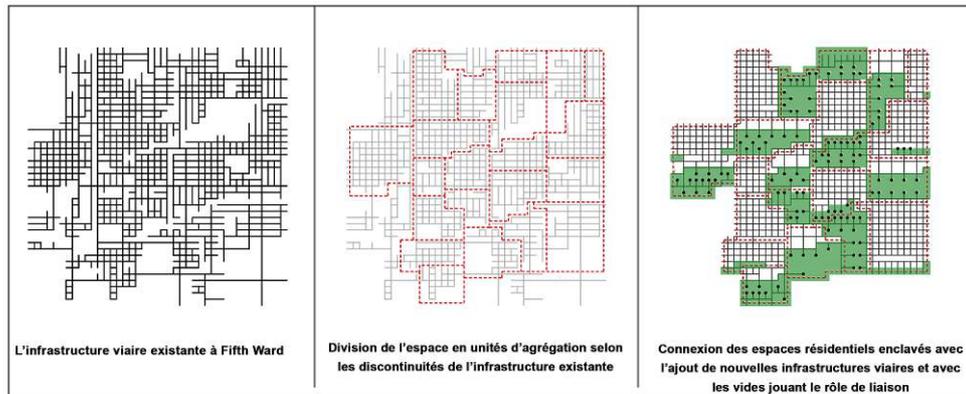
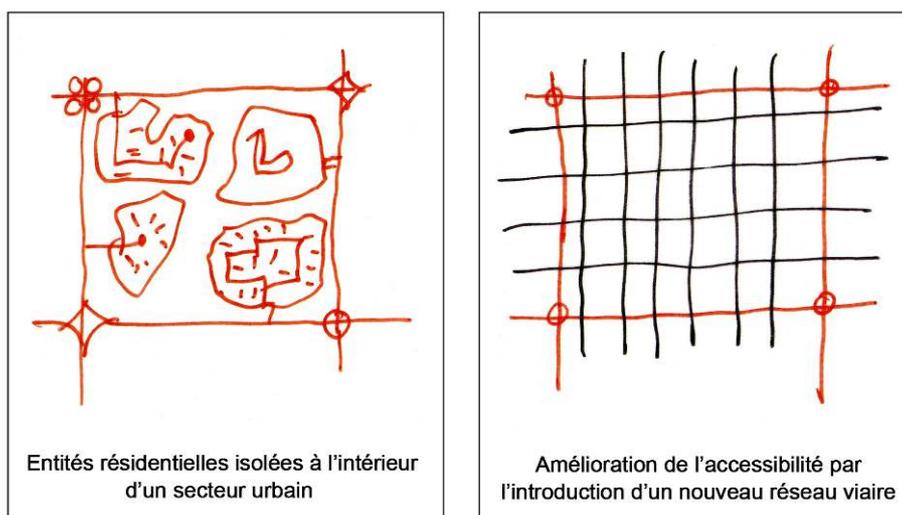


Illustration élaborée sur la base des plans de Pope
 Source : <http://blogalt.blogspot.ca/>

- 29 Dans la même optique que Pope, David Mangin prône la notion de *ville passante* pour remédier aux problèmes d'enfermement de la ville-région constituée d'entités enclavées (voir figure 5) « où l'on ne passe pas et que l'on doit contourner » [Mangin, 2004, p. 330]. Le qualificatif « passant » signifie selon l'urbaniste « un réseau et des systèmes de maillages de voies qui rendent accessibles les espaces publics structurants d'une ville, d'un territoire ou d'un paysage » [Mangin, 2004, p. 330]. Rendre la ville passante signifie également tout un processus de désenclavement des quartiers pavillonnaires pour les rendre accessibles par le transport en commun et autres formes de mobilité. [Mangin, 2008].

Figure 5. Désenclaver pour rendre la ville passante



Croquis dessinés par David Mangin, croquis commentés par l'auteur
 Source : Mangin, 2004 : 331.

- 30 Ce qui pourrait expliquer ce rapprochement idéologique entre Mangin et Pope c'est essentiellement leur conviction qu'une vie urbaine suppose une continuité de l'espace

public qui ne pourrait être matérialisée qu'à travers un maillage continu de voies [Mangin, 2004 ; Pope, 2012].

- 31 Toutefois, il est important de préciser qu'une amélioration de l'accessibilité à travers une intervention sur les infrastructures viaires est tributaire d'une prise en considération des besoins de la population en termes d'animation, de diversité et de concentration des fonctions urbaines. Par exemple, pour rendre la circulation piétonne plus attrayante, il ne s'agit pas seulement de planter des arbres et des fleurs ou de mettre en place de larges trottoirs avec des bancs, il faudrait essentiellement abandonner la pratique de zonage²⁴. Celle-ci génère de longues distances à parcourir, ce qui contredit la nature du mouvement piéton ainsi que la réalité de la vie sociale basée sur la mixité fonctionnelle et la proximité des entités urbaines. Également, une multiplication des voies piétonnes ou cyclables, des ajouts de lignes de tramway ou de voies réservées aux bus devraient être accompagnés par une étude de l'articulation de ces infrastructures aux entités urbaines qu'ils desservent. Sinon, circuler dans des espaces vides ou à côté d'un espace clos serait beaucoup plus plaisant en utilisant sa voiture.

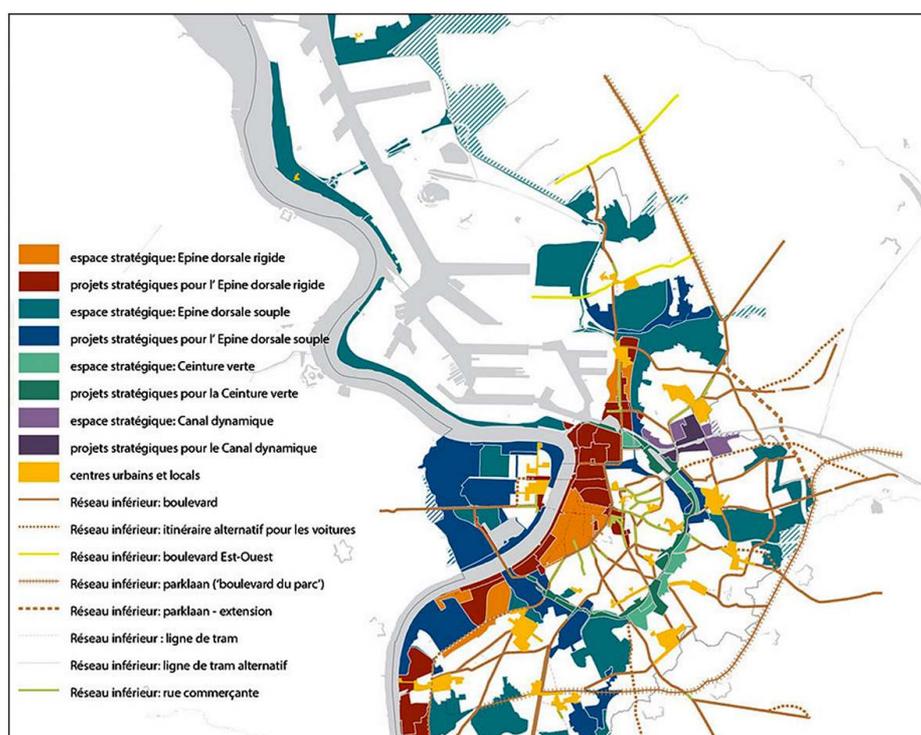
3.2. Bernardo Secchi et Paola Vigano et la notion de la ville perméable

- 32 Ne s'éloignant pas de l'approche de l'architecte américain Albert Pope, l'architecte et urbaniste italien Bernardo Secchi part également d'une étude de l'histoire de la ville et des pratiques urbanistiques au cours du XX^e siècle, afin de pouvoir agir dans le contexte contemporain.
- 33 Secchi considère que la cause principale derrière les difficultés auxquelles sont confrontés les urbanistes aujourd'hui réside dans le fait qu'ils n'ont pas encore saisi le passage de la ville moderne –caractérisée par sa continuité²⁵– à la ville contemporaine, caractérisée par sa fragmentation et la discontinuité de ses formes. Se distinguant par ses formes urbaines et par son espace social, la ville contemporaine suppose l'adaptation d'une pratique urbanistique propre à sa réalité [Secchi, 2006 ; Secchi et Vigano, 2013]. Ceci s'exprime à travers cette citation :
- 34 « *La dispersion et la fragmentation de la ville, d'abord dans ses banlieues puis autour de celles-ci, et enfin dans la ville diffuse, augmentent vertigineusement la diversité des situations et des expériences : la ville devient en même temps concentration, réinvention de ses parties les plus anciennes, modification de ses parties modernes, densification et raréfaction, production de nouvelles centralités, de densités, de proximité et d'éloignement, de distance et de séparation [...]* Dispersion et concentration, enfin, ne peuvent être opposées en faisant référence aux formes et aux rôles de la ville et de la vie urbaine du passé. Ce que la ville du passé nous propose n'est pas tant l'imitation de ses formes, qu'une nouvelle réflexion sur la proximité et la « juste distance », thème crucial pour entreprendre le projet de la ville de la fin du dernier siècle » [Secchi, 2009 : 176-178].
- 35 La reconnaissance de la spécificité de la ville contemporaine tout en acceptant d'y régler le projet urbanistique en fonction de ses réalités spatiales et temporelles en réponse aux besoins renouvelés de la société, apportera, selon Secchi, de la cohérence, de l'identité, de l'urbanité, et de la durabilité. Dans ce sens, la conception de l'urbanisme serait –selon lui– celle d'un savoir mouvant, où le projet de l'urbaniste n'est pas seulement évalué par rapport aux normes qui l'orientent et le limitent, mais par une série d'évaluations concrètes, notamment celles induites par les acteurs et les ressources qu'il tente de

mobiliser. C'est dans cette optique que Secchi s'appuie sur des scénarios²⁶ et des stratégies²⁷ qui structurent ses projets et ses réflexions et éclairent les différents choix à entreprendre. En collaboration avec l'architecte et urbaniste Paola Vigano, Secchi a adopté cette méthode de travail, entre autres, lors du projet de plan directeur pour la ville-région d'Anvers en Belgique –réalisé entre 2003 à 2006- (figure 6) et également dans le cadre de la consultation internationale de recherche et de développement sur le Grand Paris de l'agglomération parisienne (figure 7). En se référant à l'ouvrage de B. Secchi et de P. Vigano consacré à ce projet particulier²⁸, nous avons pu résumer les lignes directrices de leurs choix conceptuels se rapportant notamment aux enjeux de l'inter-accessibilité des entités urbaines au sein de la métropole parisienne²⁹ :

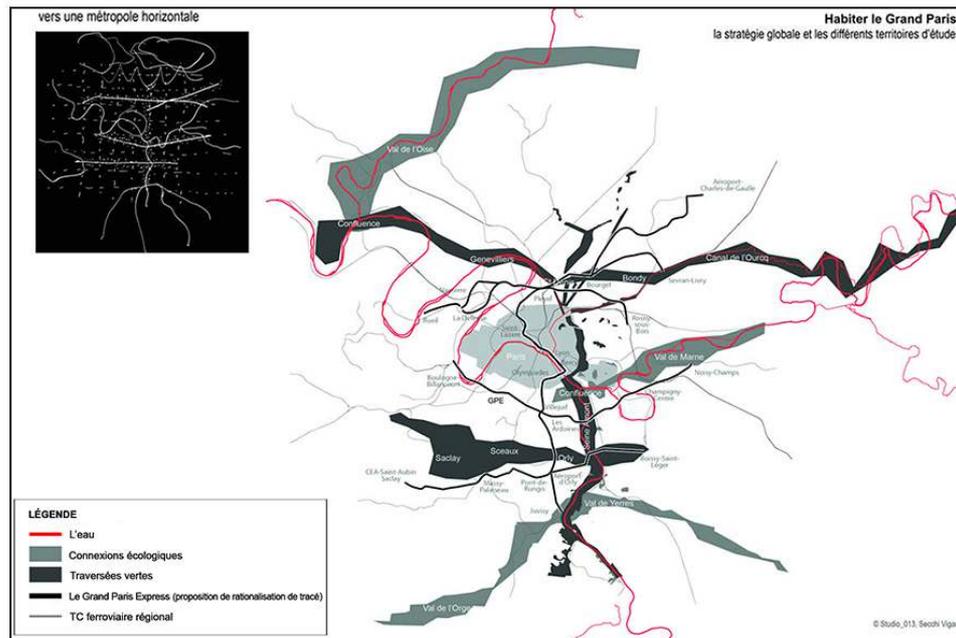
1. Le désenclavement géographique mènera au désenclavement social, d'où le concept de « porosité » qui n'est qu'une métaphore utilisée par les concepteurs pour penser d'une part la stratification des tissus urbains, des eaux, de la végétation et des dynamiques de la nature et d'autre part, connecter ou rendre « perméables » les différentes zones enclavées et isolées en les rendant accessibles, et ce, à travers les échelles nationale, régionale et locale [Secchi et Vigano, 2011]. Ce concept s'inscrit également dans une conception renouvelée de la mobilité qui interagit avec les dimensions sociales et physiques du territoire.
2. Améliorer le transport public à travers toutes ses formes pour assurer une accessibilité généralisée des entités urbaines.
3. Une révision (voire même une modification) des aspects réglementaires qui contraignent la liberté de la conception. Cette approche aura pour effet le dépassement des anciennes habitudes urbanistiques et architecturales afin de trouver des solutions beaucoup plus en adéquation avec la situation actuelle.

Figure 6. Proposition de B. Secchi et de P. Vigano pour la ville-région d'Anvers (Antwerpen), Belgique, 2006



Source : <http://eberniercote.wix.com/antwerpen>

Figure 7. Proposition de B. Secchi et de P. Vigano pour améliorer l'inter-accessibilité dans la ville-région de Paris, 2013



Source : <http://www.ateliergrandparis.fr/news/?p=5107>

- 36 Ce qui mérite d'être souligné à travers l'approche de Secchi et Vigano, c'est leur conscience que l'intervention urbaine dans le contexte de la ville-région contemporaine devrait prendre une échelle territoriale tout d'abord pour qu'elle puisse réussir à l'échelle locale et à l'échelle de l'entité architecturale en particulier. En outre, cette approche traduit une certaine originalité dans le sens où elle dépasse les potentialités que pourraient offrir les infrastructures viaires ou les surfaces asphaltées en termes d'amélioration de l'accessibilité. Cette originalité réside dans le fait de recourir à des éléments naturels tels que l'eau et la végétation comme outils de connexion et de désenclavement des entités urbaines.
- 37 Cette approche rappelle celle du Landscape urbanism qui envisage le paysage non seulement comme outil de composition de l'urbain, mais également comme infrastructure organisant la ville dans le sens où les éléments paysagers tels que l'eau et les composantes végétales deviennent des outils de connexion et de solidarisation entre les espaces urbains. [Waldheim, 2006].
- 38 Ainsi, Secchi et Vigano considèrent que la clé pour matérialiser l'urbanité au sein de la ville-région réside dans la connexion et la continuité du mouvement entre les lieux urbains telle que le révèle cette citation : « L'urbanité est connexion, continuité, porosité, perméabilité, possibilité de percolation³⁰ et du « vivre ensemble ». Transformer une banlieue enclavée en lui donnant de l'urbanité, c'est avant tout construire des continuités écologiques et des transports publics, casser toute barrière qui s'oppose au mouvement ; c'est dessiner des espaces publics continus, des centralités continues, des continuités culturelles, un paysage urbain continu. Le sens de nos traversées est d'ailleurs celui de souligner l'importance de la continuité à l'échelle de la métropole. La densification peut, dans certains cas, aider à donner de l'urbanité, mais il n'est pas vrai que densité devient automatiquement urbanité et proximité » [Secchi et Vigano, 2013 :129].

Conclusion

- 39 L'hégémonie du système d'automobilité sur la forme de la ville-région figure parmi les principaux facteurs qui ont engendré une urbanisation caractérisée par la dispersion, la discontinuité et l'inter-accessibilité limitée des entités urbaines. Cette domination du système d'automobilité a ainsi réduit l'offre de mobilité en déployant une infrastructure viaire limitant l'usage d'autres modes de déplacement tels que les transports en commun, la marche et le vélo. Partant de cet état des lieux, certains acteurs de la planification urbaine ont esquissé quelques pistes d'intervention pour améliorer l'accessibilité en proposant –d'une part- une redistribution des déplacements assurés par les infrastructures actuelles dans le but de désenclaver et de réarticuler les différentes entités urbaines et d'autre part, en améliorant l'offre de mobilité à travers la mise en place d'un système de transport en commun (chemin de fer, tramway, bus, etc...) généralisé sur l'ensemble de la ville-région tout en favorisant également la marche et la mise en place des pistes cyclables. Ce qui mérite d'être souligné à travers ces mesures « curatives » c'est le fait de puiser dans toutes les potentialités que présente la ville-région afin de repenser l'inter-accessibilité des différents lieux urbains. En d'autres termes, les différents éléments du paysage tels que l'eau (canal, lac, mer, etc...) ainsi que les espaces verts (parcs, terres agricoles, forêts, etc...) deviennent des surfaces potentielles pouvant offrir de nouvelles possibilités de déplacements. Dans ce sens, l'amélioration de l'accessibilité passe inévitablement par la mise en place d'un nouveau système de mobilité mettant fin à l'hégémonie du système d'automobilité en favorisant d'autres choix de mouvement pour les habitants en fonction de leurs besoins divers. Ainsi, quel(s) rôle(s) les acteurs politiques, économiques, sociaux et culturels pourraient-ils jouer –à l'égard des aménageurs de l'espace urbain- dans la mise en place de ce nouveau système de mobilité ?
-

BIBLIOGRAPHIE

- ADAMS J. (1999), *The Social Implications of Hypermobility*, London : OECD Project on Environmentally Sustainable Transport, UCL.
- ALEXANDER C. (1965), *A city is not a tree*, *The Architectural Forum*, vol. 122, No 1, Avril 1965, pp. 58-62 (1ère Partie), et vol. 122, No 2, Mai 1965, pp. 58-62 (2ème Partie).
- ASCHER F. (1995), *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 345p.
- BERQUE A. (dir.) (1994), *La maîtrise de la ville : urbanité française, urbanité nippone*, Paris, Édition de l'EHESS, p. 595.
- BIEBER A. et ORFEUIL J.-P., (1993), *La mobilité urbaine et sa régulation, quelques comparaisons internationales* in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60.
- CAVES, R. W. (ed.) (2005), *Encyclopedia of the city*, London et New York, Routledge, pp. 2-3.
-

- CHRISTIAANSE K. (2007), *From Trees to Networks*, Résumé de communication, Holcim Foundation for Sustainable Construction.
- CORBOZ A. (2001), *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, Éditions de l'imprimeur, 281p.
- COWAN R. (2005), *The dictionary of Urbanism*, Tisbury, Streetwise Press, p. 2.
- DORIER-APPRILL E., GERVAIS-LAMBONY P. (dir.) (2007), *Vies citadines*, Paris, Belin, 267p.
- DUPUY G. (2008), *Urban networks: network urbanism*, Amsterdam, Pays-Bas, Techne Press, 296p.
- DUPUY G. (1978), *Urbanisme et technique : chronique d'un mariage de raison*, Paris, centre de recherche d'urbanisme.
- ENEL F. (1995), *Coupures routières et dévalorisation urbaine*, in Duhem B. et al. (1995), *Villes transports n° 2*, Paris, Plan Urbain, DAU.
- FOUCAULT M. (1972), *Préface* in DELEUZE G., GUATTARI F., *Anti-Oedipus : Capitalism & Schizophrenia*, London, The Anthole Press, pp. xi-xiv.
- FREUND P., MARTIN G. (1993), *The Ecology of the Automobile*, Montreal et New York, Black Rose Books.
- GALISON P. (2001), *War against the center*, En ligne, 33p, http://itp.nyu.edu/mapping/Week_5_Scrolling/Assignment_for_week6/galison/galison%20.%20war , consulté le 09 novembre 2012.
- GRAHAM S., MARVIN S. (2001), *Splintering urbanism : networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London, Routledge, 497p.
- GROSJEAN B. (2010), *Urbanisation sans urbanisme : une histoire de la « ville diffuse »*, Bruxelles, Éditions Mardaga.
- GRUEN V. (1973), *Centers for the Urban Environment ; Survival of the Cities*, New York, Van Nostrand Reinhold Company Regional Offices, p. 171.
- HALL P. G. (1996), *Cities of tomorrow : an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford, Éditions Blackwell, 502p.
- ISAAC J. (1998), *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, p. 62.
- JACOBS J. (2012), *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Marseille, Éditions Parenthèses, 411p.
- KUNSTLER J. (1994), *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-made Landscape*, New York, Touchstone Books, 303p.
- LEFEBVRE H. (1972), *Entretien avec Henri Lefebvre*, production de l'office national du film du Canada pour le programme –Société nouvelle Challenge for change, En ligne : www.youtube.com/watch?v=0kyLooKv6mU, consulté le 28 mars 2015.
- LÉVY A. (1999), *Infrastructure viaire et forme urbaine, genèse et développement d'un concept, Espaces et sociétés ; Infrastructure et forme urbaine, tome 2 Architecture et réseaux, n° 96/1999*, L'Harmattan, pp. 31-50.
- LÉVY J.,(2003), *Accessibilité*, in Lévy J. et Lussault M. (dir.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 35.
- MANGIN D. (2008), « Comprendre pour agir, dessiner en marchant », in MASBOUNGI A. (dir.), *La ville passante : David Mangin Grand Prix de l'urbanisme 2008*, Marseille, Éditions Parenthèses.

- MANGIN D. (2004), *Infrastructures et formes de la ville contemporaine ; La ville franchisée*, Paris, Éditions du Certu : Éditions de la Villette, 398p.
- MASBOUNGI A. (dir.) (2008), *La ville passante : David Mangin Grand Prix de l'urbanisme 2008*, Marseille, Éditions Parenthèses, p. 15.
- MORSE M. (1998), *Virtualities: Television, Media Art and Cyberculture*, Bloomington, Indiana University Press, p. 117.
- MUMFORD L. (1958), *The highway and the city*, in *Architectural Record*, Avril 1958, pp. 181-182.
- POPE A. (2012), « The unified Project » in *Architectural design ; City Catalyst : Architecture in the Age of Extreme Urbanisation*, vol. 82, No. 5, Septembre/Octobre 2012, pp. 80-87.
- POPE A. (2011a), « From form to space » in CUFF D. et SHERMAN R., *Fast-forward urbanism ; rethinking architecture's engagement with the city*, New York, Princeton Architectural Press, pp. 143-171.
- POPE A. (2011b), *The form of the Present à Texas A&M's Architecture Lecture Series appearance*, le 10 Octobre 2011 in Preston Geren Auditorium.
- POPE A. (2008), *Terminal distribution*, in *Architectural design*, Profile No 191, vol. 78 No. 1, Janvier/Février 2008, pp. 16-21.
- POPE A. (1996), *Ladders*, New York, Princeton Architectural Press, 178p.
- SECCHI B., VIGANO P. (2013), *Habiter le Grand Paris, l'habitabilité des territoires : cycles de vie, continuité urbaine, métropole horizontale*, <http://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/studio/Studio13Habiter2013.pdf>
- SECCHI B. (2006), *Première leçon d'urbanisme*, En ligne <http://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/studio/Studio13Habiter2013.pdf>, consulté le 22 Août 2014. Marseille, Parenthèses, 155p.
- SECCHI B. (2009), *La ville du vingtième siècle*, Paris, Éditions Recherches, 218p.
- SHELLER M., URRY J. (2000), *The City and the car*, En ligne http://static.ow.ly/docs/The%20City%20and%20the%20Car_84W.pdf, consulté le 13 Septembre 2012.
- SOJA E. W. (2000), *Postmetropolis : Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford, Blackwell, 439p.
- URRY J. (2004), *The "System" of Automobility*, En ligne <http://www.lanacs.ac.uk/fass/centres/cemore/word%20docs/urry-systemofautomobility.pdf>, consulté le 13 Septembre 2012.
- VIGAR G. (2002), *The politics of mobility: transport, the environment and public city*, London, Spon.
- WALDHEIM C. (2006), *The landscape urbanism reader*, New York, Princeton Architectural Press.
- WEBBER M. M. (1996), *L'urbain sans lieu ni bornes*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 123p.
- WIEL M. (2002), *Ville et automobile*, Paris, Descartes & cie.
- WIEL M. (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Liège, Mardaga, collection Architectures + recherches, 149p.

NOTES

1. Selon le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Paris, Belin, 2003, p. 966.
2. Ces données ont été citées par David Mangin dans son livre *Infrastructures et formes de la ville contemporaine* en se référant à des statistiques issues de : BIEBER A. et ORFEUIL J.-P., (1993), *La*

mobilité urbaine et sa régulation, quelques comparaisons internationales in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°59-60.

3. Ce choix est la conséquence d'une politique de décentralisation économique qui ne pourrait être réalisée que par une décentralisation urbaine. Ce choix a été également justifié par les exigences en matière de sécurité nationale notamment dans le contexte américain, là où le choix de disperser les populations et les industries était la seule alternative qui se présentait aux décideurs politiques pour atténuer les dégâts dans le cas d'un bombardement nucléaire [Galison, 2001]. Ainsi, les facteurs d'ordre social, culturel, technique et urbanistique ont été contraints -en quelque sorte- à interagir avec cette orientation politique. Ceci a donné naissance au système d'automobilité qui assurait le maintien de la population à long terme dans les nouveaux espaces urbanisés.

4. On parle ici de certains politiciens, économistes, ingénieurs, architectes et urbanistes qui ont soutenu cette orientation.

5. Urry affirme ce constat en se référant aux recherches de Vigar (2002) et Adams (1999) ; VIGAR G. (2002), *The Politics of Mobility*, London, Spon ; ADAMS J. (1999), *The Social Implications of Hypermobility*, London, OECD Project on Environmentally Sustainable Transport, UCL.

6. Cette citation a été extraite par J. Urry de l'ouvrage de MORSE M. (1998), *Virtualities: Television, Media Art and Cyberculture*, Bloomington, Indiana University Press, p.117.

7. Tel que décrit par Urry en se référant à Freund (1993) et à Kunstler (1994).

8. Cette citation a été extraite du livre *Déclin et survie des grandes villes américaines* paru en 2012 qui est une traduction du livre *The Death and Life of Great American Cities* paru en 1961.

9. Il s'agit ici particulièrement du passage de la rue piétonne, à la voie consacrée à la fois au piéton et à l'automobile, jusqu'à l'autoroute dédiée exclusivement à l'automobile. C'est un passage d'une ville pédestre à une ville motorisée selon les expressions de Marc Wiel. [Wiel, 1999]

10. Il s'agit du système autoroutier interétatique ou « *Interstate Highway System* » qui était le projet public le plus grand et le plus coûteux jamais construit aux États Unis. Ce système a été projeté par l'État fédéral en 1956 et a accéléré la mise en place d'infrastructures routières s'étalant plus que 64000 kilomètres sur l'ensemble du territoire américain [Dupuy, 1978]

11. Les deux expressions « échelle » et « arête de poisson » ont été empruntées de l'urbaniste chercheur David Mangin (2004 : 213) lors de sa traduction de l'expression *ladder*, conçue par Albert Pope (1996)

12. Tel que défini par Jacques Lévy au début de l'article.

13. À travers des études et projets urbains -qu'il réalisait en collaboration avec l'architecte et urbaniste Paola Vigano- portant sur des villes telles que Paris, Rennes et Montpellier en France, Anvers en Belgique, Milan, Venise, Trente et Bergame en Italie, Madrid en Espagne.

14. Les études de Pope et Secchi se situent dans le même cadre temporel, celui qui s'étale de la 2^{ème} moitié du XX^e siècle jusqu'à l'heure actuelle.

15. Cette évolution s'est déroulée en trois étapes : la grille ou la trame ouverte, le superbloc et le cul-de-sac. Ces trois types de formes révèlent -selon Pope- un changement dans l'interaction entre la forme des infrastructures de déplacement et l'organisation sociale. Elle révèle une fragmentation progressive qui se poursuit jusqu'à ce que l'entité constitutive de l'espace urbanisé devienne isolée de l'ensemble (la forme en cul-de-sac), et que la conscience cognitive par rapport à cet ensemble soit perdue. En d'autres termes, Pope voulait montrer qu'il y a eu un passage d'une forme continue et ouverte (à travers l'urbanisme en grille donnant lieu à une société de masse extensible et ouverte à l'infini) vers une forme fermée (à travers le processus d'urbanisation en cul-de-sac).

16. Bénédicte Grosjean parle plutôt d'une « urbanisation sans urbanisme » pour refléter l'absence ou la faible présence de la pratique urbanistique dans le processus d'urbanisation de nos jours.

17. Bien que Pope s'intéresse particulièrement au contexte de la post-métropole ou la ville-région nord-américaine, il présume qu'il s'agit plutôt d'un phénomène universel et mondial.

18. Ce sont donc espaces monofonctionnels « réglementés » qui traduisent un certain « régime disciplinaire » dans le sens foucauldien de l'expression et donnant lieu à des subjectivités socialement construites (par le biais de la réglementation et de la normalisation, en ciblant les individus un par un [Pope, 2008].
19. Qui étaient offerts par exemple par la trame orthogonale ouverte du XIX^e siècle et jusqu'à l'aube du XX^e siècle.
20. D'après Albert Pope, tout le monde vit aujourd'hui non pas sur une grille de coordonnées anonymes, mais à la fin d'un chemin particulier, dans un cul-de-sac, dans une ville dont la forme d'ensemble n'est pas connue. Cette spirale constitue le mécanisme d'individuation qui crée la réalité existentielle qui se cache derrière ces nœuds terminaux. La ville en cul-de-sac privilégie les sujets individués au détriment de toute massification ou de collectivisation [Pope, 2008].
21. Pope considère que les subjectivités se trouvent codées à tous les niveaux de l'environnement bâti. Bien que Foucault les ait trouvées codées dans diverses institutions comme les prisons, les asiles, les écoles et les usines. Pope estime que les subjectivités puissantes sont codées au niveau de base de l'organisation urbaine ; celui de l'infrastructure viaire.
22. La métropole selon Pope est la ville compacte traditionnelle du début du XX^e siècle. La post-métropole est la ville-région dispersée dont les caractéristiques ont été explicitées précédemment
23. Voir POPE A. (2011a), « *From form to space* » in CUFF D., SHERMAN R., *Fast-forward urbanism; rethinking architecture's engagement with the city*, Princeton Architectural Press, pp. 143-171.
24. Consistant à séparer les fonctions urbaines et les projeter dans des espaces spécialisés sous prétexte d'efficacité fonctionnelle et de rationalisation de l'espace.
25. Pour Secchi, la figure de la continuité a engendré un espace urbain régulier, exempt de tout caractère contingent. C'est la ville du XIX^e siècle qui possède -selon Secchi- une cohérence entre sa forme urbaine, le rôle de ses différentes parties, la disposition de ses activités et la distribution des valeurs de position, contrairement à la ville contemporaine qui apparaît, comme un « amalgame confus » de fragments hétérogènes [Secchi, 2006].
26. Se reposant sur des hypothèses de nature spatiale, sociale, économique et politique afin d'en éclairer les conséquences à travers des projets concrets [Secchi, 2006].
27. Sorte de moyen de coordonner et d'organiser, dans l'espace et dans le temps, un ensemble d'actions entreprises par une multiplicité d'acteurs [Secchi, 2006].
28. Il s'agit du livre publié en 2011 à Genève, aux éditions *Métispresses* et qui s'intitule « Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'Après Kyoto ; La Ville Poreuse.
29. Les mêmes principes théoriques ont été appliqués dans le projet du plan directeur de la ville-région d'Anvers en Belgique.
30. Signifiant le mouvement de l'eau à travers un terrain perméable, cette métaphore a été employée par Secchi et Vigano pour illustrer le fait que la matérialisation de l'urbanité suppose une certaine configuration de la ville qui favorise le mouvement continu et fluide de ses habitants. Tel est le cas également pour les termes « porosité » et « perméabilité ».
-

RÉSUMÉS

Tirant profit d'une recherche visant à comprendre le rapport entre les infrastructures viaires et la forme urbaine dans le contexte particulier de la ville-région contemporaine durant la

deuxième moitié du XX^e siècle, cet article a pour but de mettre en évidence l'impact de l'hégémonie de l'automobile sur les formes d'urbanisation. Plus précisément, il s'agit d'explicitier le rôle des infrastructures viaires dans la mise en place d'une ville dispersée caractérisée essentiellement par la discontinuité de sa forme globale et par l'inter-accessibilité « limitée » de ses lieux urbains. Cette réalité contredit l'acception de l'urbanité perçue comme paramètre identifiant le fait urbain en tant que tel et, se réalisant essentiellement par le biais de l'inter-accessibilité des différentes entités urbaines. C'est avec l'avènement de l'automobile que l'urbanisation s'est déployée pour répondre à des impératifs souvent d'ordre politiques et/ou économiques s'abstrayant ainsi de la réalité sociale de la ville et de la demande des habitants en matière de mobilité et d'accès aux espaces urbains. Les exigences de l'automobilité ont nécessité des infrastructures viaires qui ont manifestement contribué à la restructuration des territoires urbanisés en modifiant les critères de localisation résidentielle, commerciale, industrielle et tertiaire qui étaient basés essentiellement sur les rapports de proximité, et en transformant la nature des articulations entre ces différentes activités devenues dispersées dans l'espace et difficilement accessibles, sauf –peut-être– à l'aide d'une voiture. À la lumière de cet état des lieux, quel rôle la planification urbaine pourrait-elle jouer dans le but d'améliorer l'accessibilité vers les différents espaces urbains particulièrement pour les utilisateurs du transport actif (marche, bicyclette, fauteuil roulant, etc...) ainsi que ceux du transport en commun ? En réponse à cette question, certains architectes et urbanistes, tels Albert Pope et Bernardo Secchi ont proposé quelques pistes de réflexion et d'intervention afin de répondre aux multiples besoins des habitants en quête d'urbanité.

Taking advantage of a research trying to understand the relationship between road infrastructure and urban form in the specific context of the contemporary city-region during the second half of the twentieth century, this article highlights the impact of the hegemony of the automobile on forms of urbanization. Specifically, this is to clarify the role of road infrastructure in the establishment of a dispersed city mainly characterized by the discontinuity of its global shape and the "limited" inter-accessibility in its urban area. This reality contradicts the sense of urbanity perceived as a parameter identifying the urban phenomenon in itself, and materializing mainly through inter-accessibility of various urban entities. It was with the advent of the automobile that urbanization has been deployed to meet political and/or economic imperatives thereby abstracting from the social reality of the city and people's demands in terms of mobility and access to urban spaces. The requirements of automobility have settled a road infrastructure that has clearly contributed to the reorganization of urbanized territories by changing the criteria of residential, commercial, industrial and service location, which were based primarily on relationships of proximity. The automobile transformed also the nature of links between these activities that become spatially dispersed and hardly accessible, except perhaps with a car. In light of this state of affairs, what role can urban planning play in order to improve accessibility to the various urban spaces, especially for users of active transportation (walking, cycling, wheelchair, etc...) as well as public one? In response to this question, some architects and planners such as Albert Pope and Bernardo Secchi suggest courses of action to meet the multiple needs of people looking for urbanity.

INDEX

Mots-clés : étude urbaine, ville-région, infrastructure viaire, automobilité, urbanité, accessibilité

Keywords : urban study, city-region, road infrastructure, automobility, urbanity, accessibility

AUTEUR

IBRAHIM GHARBI

Doctorant en aménagement

Université de Montréal

2940, chemin de la Côte-Sainte-Catherine

Montréal (QC) Canada

Ibrahim.gharbi@umontreal.ca