

# DYNAMIC CITY

## Texte Bernard Reichen

Pages 81 à 89

Le petit tramway cher à Tennessee Williams continue sa route tranquille dans l'axe de St-Charles Street entre les districts pittoresques de la Nouvelle Orléans. Sur 9 km, il emprunte toujours le parcours du petit train de 1836 qui reliait au travers des plantations la « downtown » de canal Street à la petite station de Carrolton située sur une autre boucle du Mississippi. A cette époque, la ville avait deux administrations, l'une créole repliée dans le carré français déjà « historique », l'autre américaine qui construisait vers l'Ouest une nouvelle cité. Et c'est autour de ce train devenu tram que s'est organisé le développement urbain. Fréquenté aujourd'hui par les touristes et les étudiants de l'université de Tuslane, il ne représente plus qu'un aspect familier de la ville pittoresque. Il circule sous les nombreux autoponts qui témoignent de la vraie dimension et des vraies pratiques de mobilité urbaine dans un univers dominé par la voiture. Les anciens districts n'ont pas perdu pour autant leur charme colonial mais ils ne sont maintenant que des fragments parmi les autres dans une ville distendue.

Dans le même temps à Sarajevo, le tram qui parcourt la longue cuvette de la ville est devenu le symbole de la résistance et de la vie. Même aux pires moments de la guerre, il a continué son service le long de la tristement célèbre « Snipers Allée » pour relier des quartiers totalement repliés sur eux-mêmes. Aujourd'hui de curieux engins colorés empruntent ce parcours. Les dons de la communauté européenne font de Sarajevo un musée vivant du tramway et cette modernisation forcée et désordonnée indique le renouveau de la ville avant d'autres projets plus ambitieux.

A Lisbonne, les petits trams de nos souvenirs continuent d'absorber les pentes impressionnantes de l'Alfama. Mais le long de la côte, de nouveaux objets longs et effilés couverts de publicité comme habillés par une combinaison intégrale témoignent, exposition internationale oblige, des ambitions d'une ville misant sur la modernité et le dynamisme de nouveaux territoires.

Ces petites histoires de tramway montrent le lien étroit et sentimental que les villes ont toujours entretenu avec ce mode de transport : par la présence physique d'objets familiers, par les symboles qui s'y rattachent, mais aussi par l'image mémorisée presque subliminale d'une ville découverte « en mouvement » à une vitesse, 25 km à l'heure, qui laisse tout le temps à l'observation et à la méditation.

Dans les villes françaises, la culture de l'automobile a écrasé toute autre forme de pensée et après la guerre les tramways de l'ère industrielle ont disparu de notre paysage urbain. Quelques villes comme la métropole Lilloise ou Saint-Etienne ont résisté. Le tram y était sans doute plus ancré dans la culture ouvrière et mieux adapté à la forme urbaine en « chapelets » née de l'industrie. Paradoxalement, c'est au moment où les villes en avaient le plus besoin pour maîtriser leur croissance que les trams sont entrés dans l'oubli. L'automobile est devenue l'outil du développement des nouvelles aires métropolitaines. Le « tout routier » était né privilégiant liberté et rapidité mais développant en même temps, une pensée dévastatrice pour les tissus urbains traditionnels. Les « nouveaux territoires » des périphéries devenus ville à

habiter autant qu'à traverser étaient quant à eux divisés en bulles par des nouvelles infrastructures. Le territoire était prêt pour l'application rationnelle du zonage des fonctions.

Ce qui frappe le plus dans ce constat, c'est la rapidité de la mutation qui s'est opérée et l'absence de résistance devant un changement aussi radical.

Mais ce que l'on peut constater aussi, c'est que de ce mouvement largement plébiscité et placé sous le signe du progrès est né « l'habitant mobile » qui est la grande innovation sociologique de ce dernier demi-siècle. Cette évolution aurait-elle pu se faire sans un tel gâchis urbain ?

L'urgence, le soutien populaire et un mode de production centralisé ne laissent guère le choix. L'automobile pour tous était sans doute une étape nécessaire et les déplacements pendulaires sont devenus la première manifestation, on pourrait dire la maladie de jeunesse de la mobilité urbaine.

Après quelques décennies, les pratiques et les mentalités ont évolué. Les habitants d'une métropole moderne n'ont plus dans leur vie quotidienne une perception claire des limites qui étaient celles de la ville des courtes distances. Faute de murs, il n'y a plus de ville « hors les murs » et en répondant à un ensemble de sollicitations des plus variées, les individus se composent une ville « mentale » reconstruite chaque jour à partir de la mobilité. La pratique de la ville est devenue un acte de convenance personnelle dans une ville « consommée à la carte » dont seuls sont exclus ceux qui n'ont pas acquis le droit à la mobilité.

Même si ce constat est schématique, on peut imaginer que ce droit à la mobilité est devenu irréversible.

On peut quand même s'interroger pourtant sur l'influence que pourrait avoir « l'offre virtuelle » et les services à domicile sur les déplacements quotidiens. En fait, ces services vont produire du temps libre, lui-même utilisable et dans une société « cognitive » l'offre culturelle ou de loisir vont encore multiplier les sollicitations.

Dans une étude prospective réalisée par la Ville de Rennes avec les habitants, on voit apparaître dans l'évocation de la ville du futur un lien fort entre mobilité et information. Les points de jonction entre des modes de déplacement modernisés sont perçus comme des lieux de rencontre, d'échange et de connaissance. En même temps, les transports ne sont plus vus seulement comme une fonction utilitaire. Une demande forte va vers le cumul des modes de déplacement offrant des choix de convenance adaptés aux besoins de la vie quotidienne. Cette demande de mobilité va pourtant de pair avec une critique violente de la ville des réseaux qui se résume principalement autour des préoccupations écologiques et en premier lieu les phénomènes de pollution. On voit bien que le développement des infrastructures routières ne fait plus recette alors que le marché de l'automobile n'a jamais été aussi florissant.

Ce n'est pas vraiment un paradoxe. Face à la demande d'une offre globale et concurrentielle, aucun mode de déplacement n'est rejeté et chacun de ces modes devra assurer dans l'avenir sa propre modernisation. Rouler moins, rouler mieux, dans une voiture non polluante est devenu la seule façon de sauver l'industrie automobile en utilisant en même temps d'autres modes performants et valorisants.

C'est dans ce cadre de modernisation et de diversification de l'offre que les nouveaux tramways sont devenus un outil essentiel pour ne pas dire incontournable d'une politique urbaine. Même si l'on sait que dans un premier temps, ils ne diminueront que très marginalement la circulation automobile.

Ils ont au contraire pour premier effet de capter de nouveaux marchés, d'augmenter le taux de mobilité de la population et de donner la mobilité à ceux qui ne l'ont pas. Ils constituent le

premier acte urbain qui concrétise l'échelle des aires métropolitaines. Des aires qui ne sont plus vues dans une opposition entre ville centre et périphérie mais bien comme une seule cité. Relier des quartiers qui s'ignorent dans un projet commun est en soi un acte essentiel. Cette échelle qui, dans le cas d'une ville comme Caen, passe de 3 à 14 km indique bien l'évolution de la ville depuis la reconstruction des années cinquante.

La concertation engagée autour d'une « opération tramway » suscite aussi un débat beaucoup plus large que la simple évocation d'un tracé ou d'un nouveau service. C'est le thème général de la mobilité qui peut être abordé de façon positive.

Par la révision nécessaire des plans de circulation, c'est d'abord la réduction des emprises projet commun est en soi un acte essentiel. Cette échelle qui, dans le cas d'une ville comme Caen, passe de 3 à 14 km indique bien l'évolution de la ville depuis la reconstruction des années cinquante.

La concertation engagée autour d'une « opération tramway » suscite aussi un débat beaucoup plus large que la simple évocation d'un tracé ou d'un nouveau service. C'est le thème général de la mobilité qui peut être abordé de façon positive.

Par la révision nécessaire des plans de circulation, c'est d'abord la réduction des emprises réservées à l'automobile qui est une première conséquence. Cette inversion de tendance n'aurait pu s'effectuer sans un projet d'avenir n'abordant pas de front la question de l'automobile. Par contre, ce débat une fois amorcé pourra se prolonger sans qu'il soit lié à la question du transport en site propre.

Ensuite, c'est une réflexion sur les modes de déplacements « alternatifs » totalement oubliés dans notre paysage urbain qui est devenue possible. Petit à petit, le retard sur les pays du Nord peut être rattrapé. Quand on sait qu'un tiers des déplacements quotidiens sont absorbés par le vélo dans la ville de Munich, on voit l'intérêt pour les collectivités et la marge de manœuvre dont nous disposons dans la réévaluation des concepts de mobilité.

Une réflexion sur les moyennes distances peut aussi nous permettre de sortir d'une opposition absurde entre le domaine de la voiture et les zones piétonnes qui, dans la fin des années soixante-dix, ont servi d'alibi au développement toujours plus grand de l'automobile.

Enfin, la mise en œuvre d'un moyen de substitution, s'il n'a pas d'effet direct sur l'automobile donne le « droit d'interdire ». C'est un moyen d'intervention essentiel si l'on prend en compte d'autres aspirations fortes comme le droit à la santé. La lutte contre la pollution atmosphérique et l'application de la loi sur l'air sont maintenant des priorités claires pour les habitants. On voit bien que les limitations de circulation que nous n'avons que brièvement expérimentées ont été largement plébiscitées. Les tramways « propres » de la nouvelle génération deviendront le levier d'une nouvelle politique de l'automobile.

Le tramway est devenu ainsi un projet crédible répondant à des facteurs d'évolution diversifiées. Par le succès des opérations mises en œuvre, Grenoble, Strasbourg, Nantes, l'idée comme l'investissement sont maintenant admis.

Mais en même temps, par cet engouement soudain un marché qui était largement assoupi renaît dans un contexte totalement nouveau. L'introduction des nouvelles technologies comme la concurrence que se livrent les fabricants permettent d'offrir des services plus performants pour un coût plus faible. Cette évolution est particulièrement spectaculaire et touchera toutes les échelles de projet et toutes les natures de villes.

Aux limites du monde du rail et du monde de la route des appareils hybrides sont en train de naître. Des trams/trains traitent de la question des villes linéaires et des conurbations

métropolitaines (Mulhouse), des trams légers modulables sont installés à Orléans, Bordeaux ou Nice. Les trams sur pneus bi-modes et bi-traction (Caen, Nancy) s'adaptent aux contraintes urbaines fortes et aux topographies mouvementées. Dans cette évolution, tous proposent un confort, une accessibilité et un rendement d'exploitation optimisés. Et ces évolutions sont loin d'être terminées. En attendant le guidage optique ou plus tard la pile à combustible embarquée qui donnera toute son autonomie de mouvement au tramway, la captation électrique par le sol est presque opérationnelle. Après les fils électriques et de téléphone ou les antennes de télévision, c'est un symbole fort de l'ère industrielle qui va disparaître de notre paysage urbain.

Cette image de technologie avancée ne fait que renforcer l'image contemporaine du tramway, qui sort de son image liée à la ville industrielle pour symboliser la vie urbaine du XXI<sup>e</sup> siècle. Autour d'un concept simple et ancien, un engin guidé à fréquence rapide et à capacité modulable, c'est une nouvelle étape de valorisation qui est engagée.

On voit bien les facteurs d'évolution qui font que le tramway est devenu le projet « structurant » pour les villes aujourd'hui. Mais d'une certaine façon, il comble aussi un vide conceptuel à côté de deux autres modes « d'affichage » d'une dynamique urbaine : l'architecture et « l'événement ». L'architecture se nourrit parfaitement bien des dépouilles de l'urbanisme. Elle parle de nature, d'écologie qui lui permettent de proposer de nouveaux signes. Elle se réfère constamment au « contexte » mais pas comme une situation connue, aimée qu'il conviendrait de conforter et de prolonger mais comme un état passif qui sera révélé ou réinventé par l'acte architectural. Si une telle démarche peut produire des signes forts, des repères nouveaux ou même des lieux exceptionnels, elle ne permet pas une action profonde et concertée sur les territoires larges de la ville actuelle. Comment agir sur de grands territoires avec peu de moyens ? Il est évidemment plus simple de produire des points d'intérêt concentrés et facilement identifiables, même si ces derniers par accumulation finissent par se neutraliser les uns les autres.

L'événement est un second mode d'action. Dans un système concurrentiel où les villes doivent produire de l'image et de la richesse par tous les moyens, les événements et les célébrations sont devenus la façon de créer les nouveaux rythmes de la vie publique. En appui de l'offre culturelle, beaucoup d'efforts sont canalisés maintenant vers cette façon de faire voir la ville autrement. Action architecturale isolée dans l'espace, action événementielle isolée dans le temps, on peut comprendre les limites de ces pratiques à l'échelle des territoires de l'urbanisation contemporaine. Dans une société dominée par « l'urgence » qui n'est plus conjoncturelle (si ce n'est dans le traitement des dysfonctionnements liés à des zones bien localisées) mais structurelle, il devient de plus en plus difficile de « mettre en perspective » l'action urbaine. Dans un tel état d'esprit, toute opération d'ampleur touchant un territoire large, comme peut l'être la création d'un tramway, inaugure alors un autre mode d'action que l'on pourrait appeler l'urbanisme « induit ». L'intervention urbaine devient alors une « option » d'accompagnement d'un acte de modernisation qui a déjà trouvé son propre équilibre.

En s'appuyant sur une dynamique déjà créée, tout un ensemble d'actions de valorisation des territoires concernés peuvent être engagées sans avoir à trouver d'autre légitimité.

Cela touche en premier lieu la recomposition de l'espace public qui est naturellement entraînée par le chantier d'une ligne de transport et c'est là tout l'intérêt des modes de déplacement dits de « surface ». Mais cette logique d'embellissement n'est qu'un pas vers des actions urbaines plus complexes qui peuvent être fédérées autour du projet.

Le constat de déplacement d'un projet technique vers un projet urbain adapté à la situation particulière d'une ville est le constat que l'on peut faire dans tous les projets récents. Ce que l'on appelle l'insertion urbaine recouvre maintenant la recherche d'une démultiplication des

effets induits par le projet. A tel point que ce paramètre d'insertion devient souvent un préalable au choix du mode de transport.

Cet effet de valorisation appelle une autre réflexion plus large. La ville « réticulée » qu'évoque Françoise Choay comme la ville « diffuse » théorisée par Bernardo Secchi ne sont pas seulement les signes d'une dégénérescence de la ville. Ils indiquent aussi une évolution profonde des sociétés urbaines que l'on peut commencer à comprendre et qui sont bien loin des idéologies qui ont sous-tendu les développements urbains de ce dernier demi-siècle.

Si notre société semble toute absorbée à assimiler les nouvelles règles de la société de l'information, on peut constater que dans la vie quotidienne deux aspirations dominantes peuvent être distinguées et cela pour toutes les générations : le besoin de mobilité qui soutient actuellement les « opérations tramways » et le besoin d'un contact avec la nature qui fait du « paysagisme » un volet à part entière de l'urbanisme.

Ces deux thèmes parce qu'ils sont signes de liberté et qu'ils alimentent encore les rêves d'une vie meilleure dans un mode de pensée dominée par le présent sont les seuls qui peuvent être le support d'un projet collectif. On pourrait y ajouter les logiques de protection du patrimoine mais c'est un thème statique, localisé, autonome. Mobilité et nature peuvent par contre être l'objet d'un débat permettant de dégager des concepts de cohérence dans la ville contemporaine. On aurait pu dire continuité mais alors la référence immédiate est le principe historique de continuité du bâti urbain. Ce n'est pas que cette continuité physique de la ville soit bannie ou même impossible mais elle n'est plus le modèle dominant et ne peut se concevoir qu'à l'intérieur des fragments de la ville. D'autres formes urbaines, d'autres typologies existent qui correspondent à une évolution des modes de vie. Ce sont des principes de « densité raisonnée » et de proximité avec la nature qui guident maintenant le développement de la vie résidentielle. Dans cette situation, l'action urbaine ne peut pas être l'addition de projets localisés qui contribuent à opposer la ville métropolitaine à la ville des courtes distances. Ce sont maintenant deux concepts qui doivent être superposés et traités par des moyens adaptés. L'action urbaine nécessite alors un croisement de données entre des actions thématiques (mobilité et nature en premier lieu) qui permettent de donner du sens au projet urbain sur une grande échelle et de recevoir l'adhésion du plus grand nombre et une démarche de projet au sens architectural réinventant la notion de proximité.

Au croisement de ces deux échelles, les « articulations urbaines » doivent faire l'objet d'une démarche particulière que l'on peut qualifier d'urbano-architecturale. Ce sont elles qui sont les supports de la « polycentralité » dans les métropoles actuelles.

Procéder par croisement de « projets » de natures ou d'échelles différentes ou exploiter une « dynamique » à partir de financement ou d'un chantier est bien sûr une démarche qui diffère des principes classiques de l'urbanisme. Elle témoigne du fait que les villes doivent maintenant produire des rythmes, produire de la richesse, produire du sens aussi pour que ces actions soient comprises.

On est bien loin de la gestion des « stocks » et de l'encadrement de la croissance des « 30 Glorieuses » qui étaient basées sur une chaîne de production linéaire et procédant du général au particulier : planification/ urbanisme/ architecture. A cette équation classique se substituent maintenant trois démarches parallèles et autonomes.

La première concerne la « gestion du visible » déclinée à toutes les échelles pour rétablir des « principes de cohérence », des espaces représentatifs d'une « nouvelle urbanité » ou des points singuliers. C'est à ce niveau que se focalise déjà l'essentiel d'un débat urbain qui peut

être mieux structuré. La seconde, programmatique, évalue les besoins et les hypothèses du développement urbain mais dans une économie de marché. Il s'agit maintenant avant tout de capter et de canaliser les « opportunités » qui sont les moteurs du renouvellement urbain.

La troisième, juridique et financière, n'est plus qu'un exercice « d'assemblage » permettant d'organiser les actions urbaines selon des rythmes et des finalités les plus diverses. Au-delà des sites historiques ou des zones secteurs qui répondent à des « rentes de situation » qui peuvent faire l'objet de procédures simples et connues, l'essentiel de la ville contemporaine est concernée par ces nouveaux concepts de projets urbains. Au moment où chose rare, nous débattons en France d'une nouvelle loi sur l'urbanisme, définir ce que peut être un « dessin public » pour la ville est essentiel. On comprend bien alors qu'un projet de transport en site propre n'est plus un projet technique et le thème de la mobilité, une démarche sectorisée.

La réalisation de ces tramways a permis d'amorcer les principes d'une « cartographie active » qui peut devenir le fil conducteur d'un nouveau mode de transformation de la ville.