

n°240

Janvier 2019

www.revuetec.com

TEC

MOBILITÉ INTELLIGENTE

RÉFLEXION • SOCIÉTÉ • PROSPECTIVE • TECHNIQUE • EXPÉRIMENTATION • INNOVATION • SOLUTIONS

GRAND TÉMOIN

« LA RÉSILIENCE
DE L'INFRASTRUCTURE »

DOMINIQUE ROUILLARD

DOSSIER

NOUVELLES MOBILITÉS :
QUEL IMPACT SUR
LES INFRASTRUCTURES ?

ÉDITÉE PAR AT&T

GRAND TEMOIN

DOMINIQUE ROUILLARD

« C'EST UNE ADAPTABILITÉ CONTINUE DE L'ÉVOLUTION DES MOBILITÉS, C'EST LA RÉSILIENCE DE L'INFRASTRUCTURE »

À la fois architecte, docteur en histoire de l'art, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais, directrice du Laboratoire Infrastructure, Architecture, Territoire (LIAT) et cofondatrice de l'agence Architecture Action, Dominique Rouillard est une « historienne de l'infrastructure ».

ENTRETIEN FRANCIS DEMOZ

Qu'est-ce que les infrastructures racontent de la mobilité ?

Les Infrastructures de Transport Terrestres (ITT) – transport des personnes, des biens, des services, de l'énergie, de l'information – ont constitué des éléments fondamentaux, organisateurs de la ville et des territoires. Les infrastructures disent des constructions matérielles mais aussi des mondes symboliques, des représentations du pouvoir, une puissance publique qui est peut-être en train de nous quitter. S'agissant de la mobilité, qui traduit le mouvement des gens dans le temps et l'espace, elle évolue avec l'infiltration des technologies numériques dans nos vies quotidiennes, et finalement avec la pluralité des modes de déplacement qui s'est ouverte. On voit combien les infrastructures matérielles ne peuvent qu'être « affectées » par cette nouvelle donne, perdre de leur présence et évidence, perdre leur domination symbolique et physique dans le

monde des mouvements. L'ancrage des technologies de la communication dans l'univers des transports – qui est dans son principe une quête ancienne – a déjà bouleversé le domaine, transformé et démultiplié, et non annulé, la visibilité des infrastructures dans un nouvel imaginaire cartographique et diagrammatique des données. La virtualité rend la ville de plus en plus visible tout en étant toujours plus éloignée d'une perception antérieure des infrastructures et de la mobilité. Pour revenir à la dimension physique des infrastructures, on a parlé dans notre ouvrage *Door-to-door. Futur du véhicule, futur urbain* (déc. 2015), de la « ruse des VEC », des Véhicules Écologiques et Communicants qui grâce à leur petite taille et leur silence ont la capacité d'engendrer une nouvelle économie : ils s'infiltrent dans le réseau routier et le tissu urbain existants, sans réclamer de nouvelles infrastructures. En somme une mobilité qui s'accroît sans un nouvel imaginaire et projets infrastructurels. Les crises économiques successives laissent à penser que les infrastructures publiques de la mobilité (voiries et transports publics de tous types) ne vont pas croître et se multiplier, et que ce sont de nouveaux usages et/ou nouveaux véhicules qui vont répondre aux besoins de mobilité croissants des habitants, et réparer les infrastructures irrémédiablement manquantes dans un tissu largement étalé. Le dernier né en la matière de mobilité ouverte et de « libéralisation » de l'infrastructure, le

free floating – l'idée même d'avoir des véhicules flottant dans l'espace de la ville, sans attache physique, géographique à un lieu pour se garer et se partager – est en passe de transformer tout l'espace accessible en une infrastructure de la circulation et/ou du stationnement.

Dans votre dernier ouvrage « Politique des infrastructures. Permanence, effacement, disparition » (2018) vous traitez notamment de la question de la résilience des infrastructures, pouvez-vous nous expliquer ?

Prenons le cas des autoroutes urbaines, principalement réalisées au cours des années 1950 - 60 sur le territoire français, et partout dans le monde. Elles ont fait pénétrer jusqu'au cœur des villes un réseau de voies à grande vitesse, constituant des barrières de franchissement physiques et visuelles, aussi bien entre la ville centre et sa périphérie proche que dans son cœur même ou son paysage naturel immédiat (je pense au principe courant des autoroutes urbaines surélevées par des portiques pour dégager la vue de haut pour les automobilistes, de Marseille à Boston, de Rio à San Francisco). La question posée aujourd'hui est celle de la transformation ou de la destruction d'un certain nombre de ces voies, imaginée sous des formes d'effacements divers, mais toujours visant à supprimer leur fonction de desserte routière rapide, en vue de récupérer les territoires ainsi libérés. On projette leur métamorphose



©DK

LES VÉHICULES SONT ÉQUIVALENTS À DES BÂTIMENTS

en voiries « douces », en « boulevards urbains » gagnés par la végétation et la résidentialisation de l'habitat – comme si les urbains allaient tous eux-mêmes se transformer dans leurs déplacements quotidiens en cyclistes musclés évoluant dans un environnement pastoral étranger à la dynamique des villes. La notion de résilience, qui envahit tous les domaines – et l'architecture ou l'urbanisme n'y échappent pas –, permet d'introduire l'idée d'une reconstruction sur soi-même, refusant l'abandon ou la transfiguration. On peut alors imaginer un futur positif pour les autoroutes urbaines : par exemple, conserver leur fonction circulatoire à plusieurs voies, mais modulées en fonction des vitesses souhaitées, réglementées, nécessaires à la ville – une mobilité dynamique ou flexible en quelque sorte. Les mobilités connectées et bientôt automatées sont en train d'ouvrir à la diversité des flux, des vitesses, des modes, des services de mobilité ; l'occupation et l'organisation spatiale de l'autoroute urbaine peut répondre à cette actualité. Nous pensons que les autoroutes urbaines vont devenir poreuses, s'ouvrir aux voiries « ordinaires » qui pourront y accéder directement. Les autoroutes urbaines vont par ailleurs donner accès à des programmes divers depuis les voies,

de nouvelles typologies de bâtiments vont apparaître. La notion de déplacement en site propre qui caractérise l'autoroute s'efface alors. C'est davantage qu'un recyclage, c'est une adaptation continue, ouverte, quasi indéterminée dans le temps de l'évolution des mobilités, c'est la résilience de l'infrastructure.

Vous vous intéressez à la question de la mobilité intelligente et des ITS. Dans l'ouvrage que vous avez cité, précédemment *Door to Door. Futur du véhicule futur urbain* vous dites en substance que « les véhicules de demain seront équivalents à des bâtiments ». Quelle est votre vision du futur urbain ? Comment définiriez-vous la mobilité de demain ?

L'arrivée des nouvelles mobilités accélère l'interférence entre l'urbanisme des usages et des services et l'urbanisme spatial. A ce niveau, effectivement les véhicules sont équivalents à des bâtiments : au lieu de construire/démolir une école pour cause d'effectifs en hausse ou en baisse, pourquoi ne pas mettre à disposition des parents ou des enfants des véhicules pour atteindre aisément des écoles un peu plus éloignées ? On ne parle pas de véhicules de demain (ils sont largement existants), il ne s'agit pas d'une idéologie futuriste ou techniciste mais d'une utopie pratique et immédiate, une question de choix politiques, sociétaux, de l'ordre de l'adhésion, de la rencontre entre des désirs de vie et des véhicules et un urbanisme dont il faut refonder les principes. Il y a là comme un changement de paradigme. On pensait séparément l'espace, le temps, les vecteurs de déplacement ; désormais ils sont équivalents au travers de la notion de distance de temps : le temps que l'on

met pour aller quelque part est la mesure de notre ville quotidienne, la ville de chacun.

Plus globalement quels sont selon vous les enjeux majeurs de la mobilité en lien avec l'urbanisme ?

La vie quotidienne est organisée par les déplacements que chaque personne effectue. Ce sont les déplacements de proximité pour les achats divers, l'accès aux services et commerces. C'est une proximité de 5 à 10 minutes qui s'effectue à pied, en trottinette, à vélo, mais aussi très souvent en automobile dans le périurbain. Les déplacements contraints domicile-travail tout comme ceux des loisirs s'y ajoutent pour définir l'urbain du quotidien, sur des distances de temps plus importantes et parfois très longues (plus d'une heure aller). C'est également un univers d'ambiances, un ensemble de perceptions dans le monde urbain traversé, fréquenté.

Cette nouvelle définition de la ville – la ville de chacun – est par conséquent très différente des définitions spatialistes antérieures. L'accessibilité se substitue à la proximité (la ville marchable), l'urbain ou l'accès aux services s'accroît, et entraîne une réorganisation complète de l'urbanisme. Les véhicules propres et silencieux, comme leur partage, sont aussi importants que la venue des véhicules automatés pour penser le futur urbain, ils sont porteurs des nouveaux critères et nouveaux outils de l'urbanisme, qui vont de la conception des voies aux qualités d'ambiance des quartiers, du zoning des vitesses et des nuisances sonores à la valorisation du foncier, laquelle dépasse de loin la perspective de libérer des places de stationnement automobiles. Les nouvelles mobilités multiplient également les besoins d'accès pour que les ruptures de charge s'effectuent dans les meilleures conditions. Les « espaces de l'accès » définiront les hubs de transport de demain. ■