

# / À quelle échelle l'homme se sent-il chez lui ?

**S'interrogeant sur les effets ambivalents de la concentration métropolitaine, Philippe Gasser, ingénieur transport et urbaniste suisse, esquisse des pistes pour répondre au désir d'une ville de proximité. Il propose plusieurs stratégies favorables aux courtes distances, qui s'inscrivent aussi dans la perspective d'un nouveau paradigme rompant avec l'idée d'une croissance indéfinie.**

**L**orsque vous avez faim, vous êtes heureux que votre assiette soit bien remplie. Si au lieu d'une assiette, trois assiettes vous attendent ou, plus encore, si un buffet avec 200 plats différents est devant vous, aurez-vous plus d'appétit ? De même, avec un accès à toutes les radios du monde, 300 ou 400 chaînes TV, Internet et Google, l'information ou le divertissement sont presque infinis. Avons-nous besoin de plus d'informations ? Il y a une limite humaine à notre capacité à recevoir tous ces messages. En matière d'urbanité, de nombreuses villes sont dans un processus de métropolisation, c'est-à-dire d'une relation avec un territoire en expansion et de la concentration des fonctions centrales dans la ville principale, mais pour leurs habitants est-ce la bonne échelle de référence ? Ne faut-il pas se concentrer sur ce qu'il y a jusqu'à l'horizon avant de penser à ce qui se trouve au-delà ? Le discours et l'ambition de métropolisation de nombreuses grandes agglomérations européennes se sont exacerbés avec l'augmentation des vitesses de déplacement. La facilité avec laquelle il est devenu possible d'atteindre un territoire global en avion, en TGV ou même par la route a ouvert des perspectives exponentielles de mise en relation. On pourrait presque dire que la majorité des villes européennes sont devenues soit pivot, soit constituant d'une métropole.

À l'échelle individuelle, la vitesse s'est surtout matérialisée par un étalement urbain et son avatar, une forte dépendance à la voiture. Cela renvoie à la notion de ville diffuse, de ville poreuse décrite par Bernardo Secchi et Paola Viganò, mais aussi à une pendularité quotidienne toujours plus forte de ses habitants. Dès les années 1990, des recherches ont montré que la densité urbaine est fortement corrélée à une faible consommation énergétique ou que le coût d'investissement et d'exploitation des voiries pour un quartier urbain comparé à une urbanisation de

2<sup>e</sup> couronne peut être dix fois plus élevé par habitant. La métropolisation a donc un coût élevé, en termes de sol, d'énergie, de carbone et de fragmentation de la société. Paradoxalement, l'engorgement des grandes villes est un signe de santé, c'est la démonstration d'un cœur suffisamment attractif pour convaincre ceux qui habitent « en périphérie » que le déplacement justifie un « sacrifice ». Cette réalité se mesure indépendamment de la culture, voire de l'époque. Elle a débouché sur la notion de budget-temps,

la conjecture de Zahavi. Ce chercheur a constaté qu'avec l'accélération des transports, ce n'est pas le temps passé pour la mobilité qui a diminué mais la distance parcourue qui a augmenté.

## UNE MÉTRIQUE PIÉTONNE

D'autres paradoxes doivent faire réfléchir. Le fait que les autoroutes et les voies express ont une meilleure capacité (débit) à une vitesse d'environ 50-60 km/h et non pas à 100 ou 130 km/h. Le fait que la capacité d'un réseau de voirie n'est pas liée au nombre de voies en section mais bien à la capacité des nœuds, autrement dit des carrefours. Le fait que pour être urbain, l'espace public doit permettre les échanges, donc le contact, donc des intersections ou des frottements,

alors que nous sommes toujours dans la logique de voies sans conflits, de voies d'évitement, de bretelles autoroutières, de routes de contournement, comme l'a si bien décrit Marc Augé dans son ouvrage, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*<sup>1</sup>.

Continuer à penser qu'il faut supprimer les engorgements routiers pour une meilleure qualité en ville est un peu comme considérer qu'il ne faut pas faire d'exercice pour économiser son corps. Le défi consiste plutôt à intégrer les ralentissements, les engorgements, comme des éléments régulateurs, des outils de projet. S'il faut développer une fluidité, c'est bien celle des modes alternatifs à la voiture. L'urbanité passe par une métrique piétonne.



**Philippe Gasser**  
© Laurent Egli

Concrètement, comment nos métropoles peuvent-elles devenir des villes des courtes distances ? Que faut-il privilégier pour que l'homme se sente chez lui dès qu'il sort de sa maison ?

Une des clés de l'urbanité et de la vie commune, donc de la ville de proximité, découle de la réponse que l'on est capable de donner aux questions suivantes : « Dans une rue, en tant que piéton, ai-je envie de m'y tenir ou au contraire de la traverser au plus vite pour un espace moins hostile ? » ; « Ma rue est-elle une rue ou s'agit-il d'une route ? » ; « Ma rue est-elle uniquement un lieu de déplacement ou aussi un lieu de vie ? »

La ville permet aussi bien l'anonymat que la rencontre. L'espace public est et reste le lieu par excellence de la relation à l'autre, du regard qui nous construit – celui d'autrui – ou de l'échange. Les rapports de force qui s'instaurent sur l'espace public sont rarement à l'avantage des modes actifs (piétons, vélos), alors que ce sont pourtant les moyens de déplacement les plus à même d'exploiter tous nos sens, toutes nos intuitions, toutes nos perceptions pour des relations à l'autre.

En pratique, la ville de proximité implique une mixité des affectations (variété des fonctions et des services), une certaine densité ou concentration (disposer d'un volume suffisant pour une intensité urbaine et l'existence de services ou de commerces à distance de marche) et surtout des espaces publics polyvalents et appropriables par les habitants. Pour faire contrepoids aux logiques expansionnistes rendues possibles par la voiture, quelques stratégies favorables aux courtes distances ont fait leur preuve :

**1** • Rééquilibrer les forces en présence sur l'espace public, par exemple par le biais des zones 20 ; favoriser la transversalité de la rue, avec l'îlot piéton ou la bande centrale polyvalente qui rendent une traversée piétonne quatre fois plus facile (deux fois moins de distance à maîtriser, deux fois moins de flux voiture à surmonter) ; rétablir l'équilibre de 50% de la largeur de rue en faveur de la présence et 50% en faveur des flux de circulation (principe conceptualisé et qui a fait ses preuves aussi bien avec les réalisations de Cerdà que de Haussmann). Mais surtout, il faut réfléchir à comment et où déconstruire les infrastructures routières au profit des autres mobilités et de la vie locale.

**2** • Adopter une réduction généralisée des vitesses (zone 30 généralisée à l'exemple de Graz en Autriche).

**3** • Organiser la ville autour des transports en commun qui peuvent combiner desserte de grands territoires existants et valorisation du piéton. Considérer les gares et les nœuds de transport comme des lieux stratégiques de développement urbain plutôt que comme des espaces d'intermodalité à équiper de grands parkings.

**4** • Penser à une exploitation différenciée de la chaussée selon les heures ou les jours. Lors d'un événement exceptionnel, il est normal de fermer la rue pour un usage spécifique. Pourquoi ne pas multiplier de telles exceptions en fonction des rythmes annuels ou hebdomadaires et selon les lieux et les besoins ?

**5** • Faire des réseaux de transports publics un système de transport intégré, c'est-à-dire interconnecter les réseaux

et les offres : généraliser l'horaire cadencé, garantir les correspondances, simplifier drastiquement la tarification, favoriser les abonnements et l'interopérabilité. À ce titre, la Suisse a patiemment constitué un modèle de transports publics qui conçoit le territoire national comme un tout continu et harmonisé, aussi bien en ce qui concerne les correspondances que dans l'information et la tarification, malgré de très nombreuses exploitations et autorités organisatrices différentes.

**6** • Ouvrir les gares, les rendre accessibles aux piétons, en faire les lieux de passage, des lieux traversants, à contre-courant de la frénésie sécuritaire actuelle qui cherche à tout fermer. Aménager des raccourcis vers les arrêts de transports publics, concevoir chaque arrêt significatif comme une mini-centralité de quartier ou de ville.

Par rapport à ces stratégies, les 30 milliards d'euros d'investissements dans le Grand Paris Express avec pour objectif de solidariser les territoires ne porteront leurs fruits que si les quartiers aux abords

des stations se transforment au profit des piétons et de la vie qui va avec.

En conclusion, après le désir de métropole, le désir de ville de proximité est-il une nouvelle utopie comme l'histoire en a déjà tant compté ? Faut-il au contraire considérer que cette vision est le fruit d'une maturité collective ? Celle qui consiste à reconnaître collectivement ses limites personnelles, sociétales et environnementales sans rien concéder à la décroissance. Une maturité qui privilégie la qualité des relations à leur nombre et à leur « éloignement ». L'avenir tranchera. Les aspirations actuelles à imaginer un modèle économique différent de celui de la croissance perpétuelle sont plus fortes que jamais. Nous sommes probablement à l'aube d'un nouveau paradigme qui découlera d'initiatives multiples plutôt que de l'intervention des politiques publiques. À ce titre, les manifestations de jeunes, ces derniers mois dans de nombreuses villes européennes, sont un signal clair de la prise de conscience et d'une exigence de passer à l'acte. / **Philippe Gasser**

① Seuil, coll. « La librairie du XXI<sup>e</sup> siècle », 1992, 160 p. (NDLR).

### La ville de proximité implique une mixité des affectations

→ **Philippe Gasser**, ingénieur transport (École polytechnique fédérale de Lausanne [EPFL]) et urbaniste (EAUG-EPFL), est associé et membre de la direction de Citec Ingénieurs Conseils SA (Genève). Dans son approche comme dans sa pratique, il défend une vision du transport qui lie urbanisme, espace public et humanisme. Quelques projets marquants

auxquels il a été associé : Paris, place de la République (équipe TVK, 2010-2013), Lyon, développement du quartier métropolitain de la Part-Dieu (équipe l'AUC, dès 2009), développement du centre de La Mecque (équipe Ateliers Lion 2006-2009), réaménagement du boulevard de la Plage à Cagnes-sur-Mer (paysagiste Alfred Peter, 2002-2007).