

Les pratiques des citadins et le franchissement de l'autoroute A10 au point zéro

Nicolas Oppenheim

Table ronde du 28 juin 2015 à Tours, dans le cadre du concours Passages « Et si l'autoroute A10 ouvrait le(s) passage(s) urbain(s) ? »

Je me présente : enseignant-chercheur en sociologie à l'Université, spécialiste des mobilités et ayant suivi le mémoire d'Antoine qui a réalisé le film, je suis aussi un habitant de St Pierre des corps et prends fréquemment ce passage en vélo, voiture ou à pied.

Je propose de penser le rapport au point zéro et les pratiques qu'ont les citadins de ce lieu de 4 manières différentes :

- tout d'abord, de manière évidente comme une nuisance pour les riverains mais aussi les personnes qui travaillent à proximité. La vidéo d'Antoine montre bien comment le bruit du train ou des voitures sur l'autoroute peuvent être difficiles à vivre quotidiennement, ainsi que le désagrément visuel. Je ne parle pas non plus des effets de la proximité de l'autoroute sur la santé des riverains, car je ne suis pas épidémiologiste, mais je soulignerais néanmoins qu'il y a une école juste à côté.

- la seconde manière de penser le point zéro est de l'analyser comme une coupure urbaine produisant de l'enclavement notamment pour les habitants de Beaujardin et de Saint-Pierre des Corps. Il s'agit d'une évolution forte des agglomérations, et Tours n'y fait pas exception : les centralités urbaines ne sont plus l'apanage des ville-centre, loin de là. Or, le point zéro complique l'accès à deux centralités métropolitaines fortes : une centralité de loisirs mais aussi de travail : la galerie marchande des Atlantes ; une centralité de travail : les ateliers SNCF. L'importance des galeries marchandes prenant la place des boulevards urbains comme lieu de déambulation, de sociabilité mais aussi de mixité sociale a déjà bien été documenté par des sociologues ou des géographes. Il suffit de se promener dans la galerie le week-end pour observer cette foule urbaine ou d'y aller en journée en semaine pour voir l'importance de ce lieu pour de nombreuses personnes âgées des quartiers limitrophes. Or l'accès à cette centralité est très difficile en dehors de la voiture pour les habitants de Beaujardin et de St Pierre (effet de la coupure également des rails et des ateliers de la SNCF pour les habitants de Saint-Pierre) alors même qu'à vol d'oiseau ils sont à côté, ce qui m'amène au point suivant.

- en effet, troisième manière de le penser, le point zéro est un espace de mobilité multimodal, utilisé quotidiennement par des voitures, vélos et des piétons. Or, le rapport d'Antoine le montre bien, et mon expérience le confirme, ce nœud de mobilité me semble avoir été pensé jusqu'à présent uniquement pour les voitures. La mobilité à pied dans ce lieu est semé d'obstacles, comme le montre l'exemple emblématique souligné par Antoine du tunnel tous modes où lorsque vous traversez vous êtes frôlé par des voitures. Cette difficulté à se déplacer à pied est d'autant plus marquée pour les personnes âgées, ou avec des poussettes et des cabas. Dans son rapport, Antoine narre ainsi les difficultés de certaines personnes âgées de Beaujardin à monter puis descendre sur le petit chemin en terre leur permettant d'accéder au point zéro. De même, pour les habitants de Saint-Pierre non véhiculés souhaitant se rendre au centre commercial des Atlantes pour faire des achats ils sont bien souvent obligés de monter et de descendre sur le pont longeant l'autoroute, car rien n'est pensé

pour les flux piétonniers sous l'autoroute. Cette absence d'organisation des flux piétonniers n'est pas neutre pour la sécurité des citoyens, comme le montre l'exemple relevé par Antoine des personnes coupant à travers les espaces verts entourant le rond-point donnant accès au centre commercial, afin d'éviter le long détour entraîné par le suivi du trottoir piétonnier.

De même, la mobilité en vélo est loin d'avoir été pensée, comme le montre l'absence de piste cyclable ou l'exemple emblématique de la rue de la Cavalerie qui est en sens interdit et ne permet pas un accès direct à la centralité commerciale des Atlantes sauf à mettre pied à terre.

- enfin, le point zéro est à mon sens un interstice urbain, c'est-à-dire un espace non pas défini par ce qu'il est mais par son entourage spatial qui le constitue comme un « vide entre » (en l'occurrence entre différents quartiers ou zones commerciales). Comme le montre notamment les travaux de Stéphane Tonnelat, une propriété fondamentale de l'interstice est son indétermination. Ces espaces interstitiels sont le plus souvent les conséquences secondaires de contraintes techniques imposées par l'aménagement urbain, permettant le bon fonctionnement de cet aménagement (en l'occurrence notamment le pont soutenant l'autoroute). Dans le cas du point zéro et surtout de ses alentours en particulier du côté de Tours, il n'y a pas d'usages prédéfinis de ces lieux, ce qui permet actuellement des usages différents de populations très diverses : promeneurs de chien ou joggeurs sur les sentiers en terre de la digue, stationnement de familles et enfants sans logement à proximité de l'accueil de jour, enfants des logements sociaux alentours (+déjeuner des agents SNCF l'été comme me l'a rapporté un ami)... Ce côté interstitiel favorable à une diversité d'usages me semble néanmoins concerner les marges du lieu à réaménager, pas son cœur sous les tunnel de l'autoroute où les citoyens ne font que passer ou stationner des voitures. Tonnelat montre également que ces usages de l'interstice ne sont également tolérés que tant qu'ils sont temporaires : on ne s'arrête pas dans un interstice, ou du moins pas trop longtemps (l'accueil des familles sans logement est d'ailleurs uniquement un accueil de jour). L'interstice est ainsi avant tout accessible à des activités dont la justification première est d'être mobile, il y a au contraire une « impossibilité de prendre place » de manière durable dans un espace interstitiel.

Conclusion : outre les nuisances, un des enjeux de la rénovation du lieu est il me semble de réussir à articuler les espaces de mobilité favorisant notamment les modes doux et un espace interstitiel qui puisse être appropriés, sans exclusion, par les riverains ou les citoyens de passage. Un lieu où on passe mais où certains peuvent avoir envie de s'arrêter un instant ou un autre de la journée ; des « activités de passage » instituées de manière durable, même si je ne sais pas si cela est possible.