2. Fétichisation des infrastructures de mobilité

Cas Oorthuys, 1958. ©Nederlandse fotomuseum, Rotterdam.

Introduction du concept de 'fétiche' pour repenser les liens entre les différentes incarnations d'imaginaires dans la ville

Dépendances (fonctionnelle, sensible, sociale)
< compréhension des intensifications sensibles, affectives envers l'infrastructure

> Expliquer la permanence et l'emprise spatiale dominante des infrastructures automobiles
>
> Pistes de réflexion pour les nouvelles mobilités

Au-delà de la théorie marxiste -> « malgré l'usage de cette terminologie dans une variété de disciplines qui se disent sans fondements théoriques communs » **4 axes de définition communs** (Pietz 1985, 1987)

> -> repenser les relations entre les dimensions fonctionnelle, esthétique et socio-symbolique

A_ La dépendance à un ordre social qu'il renforce

la dépendance du fétiche pour sa signification et sa valeur à un *ordre social particulier*, qu'il renforce en retour.

Infrastructure < système social hybride (automobilité)
(Sheller et Urry 2000)

1. En tant que partie du *complexe machinique* constitué de relations techniques et sociales entre la voiture et d'autres industries

Renforce les *Hommes de la route* (Peleman 2014)
-> différents acteurs qui embrassèrent le fétiche et aidèrent à l'«infra-structuration» (Merriman 2016) de la ville

> la route comme objet de construction de l'Etat, contribution des politiciens à la nation (Harvey & Knox, 2012)

-> Soutien à l'industrie automobile et pétrolière

Campagne publicitaire Esso dans le magazine ***Routes***, début 1950'.

1956 © Cas Oorthuys / Nederlands Fotomuseum, Rotterdam.

2. Double discours de légitimation

créer un nouveau cadre socio-technique partagé en établissant la route comme bien public

-> Un monde moderne rationnel: science du ***traffic engineering***

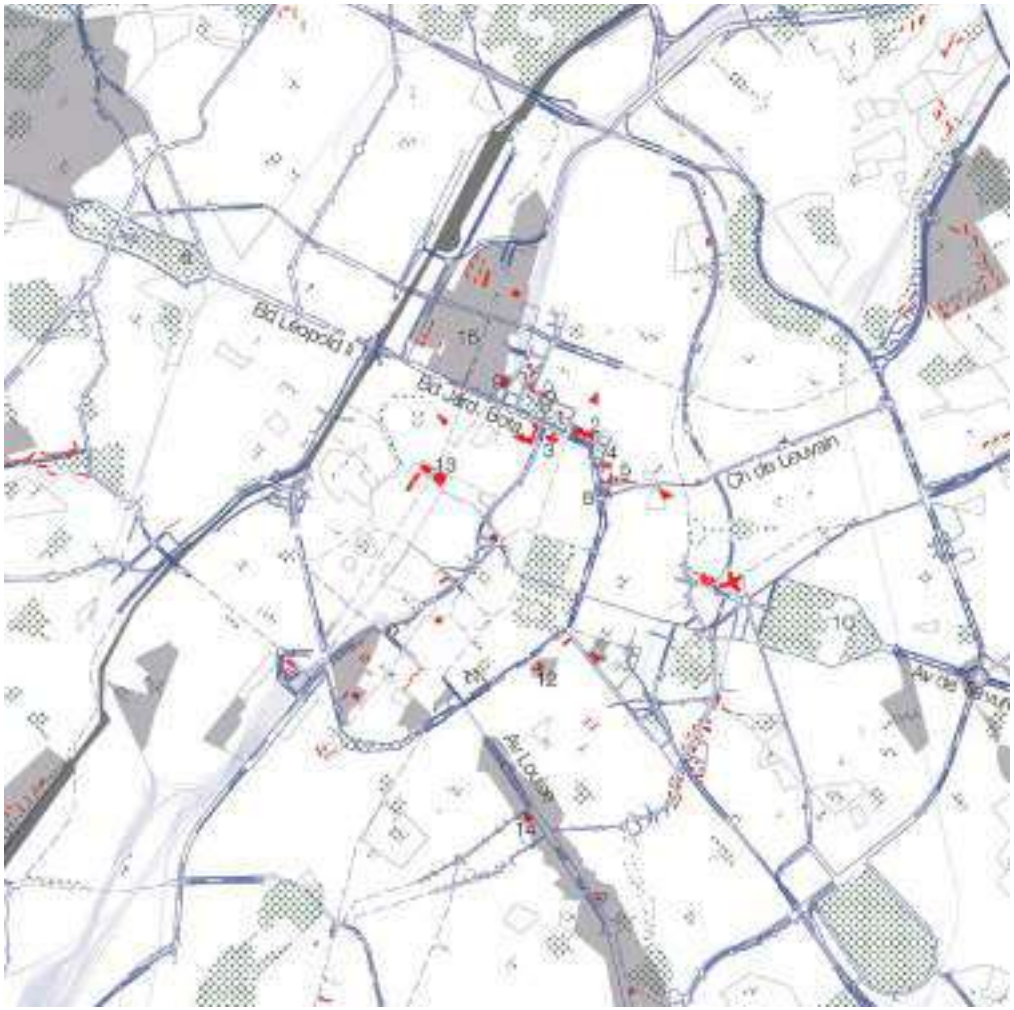
lié à une lecture de la ville et une appréhension de son futur

-> Discours militant : **Assimilation de la mobilité individuelle et de la liberté personnelle**

dans la *culture dominante de l'automobilité*

"autonomie" et "mobilité"

Effacement de la dimension politique, naturalisation et projection d'un idéal de liberté sur l'infrastructure (Nye 2008; Furness 2010, Flonneau 2010; Seiler 2008)



[...] Nous pouvons envisager que, d'ici quelques années, la mise en valeur de toutes les régions de notre pays sera assurée sans aucune exception, que les besoins des usagers de la route auront été satisfaits et que les aspects économiques extrêmement variés auront été rencontrés. Nous disposerons enfin d'un réseau maillé, un véritable réseau d'autoroutes, le filet auquel chacun pourra s'accrocher. Ce sera un réseau non seulement national, mais un réseau international réellement intégré dans le réseau européen permettant à notre pays de continuer à jouer son rôle de plaque tournante au sein de l'Europe unifiée. [...]

Lefèvre et Claes, «L'Aménagement routier de Bruxelles», Annales des TP de Belgique, n°1 (1964): 129

Reconstitution du projet routier bruxellois sur la base d'un corpus de projet infrastructurel de l'Administration des Routes entre 1949 et 1974, superposé aux projet d'aménagement et opérations immobilière qui revendiquent un lien avec ce réseau. © Claire Pelgrims et Géry Leloutre.

Dimanche, 16 h 11, feu vert pour le tunnel

En files serrées, les Bruxellois ont voulu goûter aux joies de leur nouvelle attraction

Il était très précisément 16 h 11, dimanche après midi. Avec plus d'une heure de retard sur l'horaire officiel, après s'être frayé un passage, toute sirène hurlante, dans un véritable carrousel automobile, un véhicule de la police de Bruxelles, escorte d'un motard de la police de Koekelberg, s'engageait dans le nouveau tunnel Leopold II à hauteur du parc Elisabeth, au pied de la basilique nationale. Et c'est une Porsche blanche, immatriculée 839 C 7 qui, première voiture particulière, emprunta le plus long tunnel belge dans le sens faubourgs-ville. Depuis vingt-six minutes, l'axe ville-faubourgs était ouvert à la circulation...

EMBOUTEILLAGES. En ce dernier dimanche d'août, nombreux furent les Bruxellois à vouloir figurer parmi les premiers à rouler sur le béton du nouvel ouvrage d'art, mis en service grâce au travail acharné d'ingénieurs mais aussi d'ouvriers qui se sont relayés depuis plusieurs semaines dans les pertuis obscurs et poussiéreux pour respecter un programme ambitieux. Coup de chapeau, Messieurs. Et l'on ne vous tiendra pas rigueur des quelque 71 minutes de retard prises sur le compte de la sécurité.

Autour de la basilique nationale, c'est en files serrées que les automobilistes se pressaient dimanche après midi. « Comme au jour de l'inauguration du viaduc », faisait observer un commissaire de police, ajoutant : « Ils veulent tous être le premier... ». Et c'est vrai que, observateurs, les journalistes ont vu passer plus d'une fois une Fiat blanche devant un grillage affichant toujours un

s'est enfin éveillée et c'est souvent avec un large sourire et un cordial salut de la main que les automobilistes et leurs passagers sont descendus sous terre pour réapparaître à la surface, 2 km 531 m 37 cm plus loin, dans un beau nuage de poussière.

EN RODAGE. Attention cependant ! Rodage oblige, le nouveau tunnel sera fermé à la circulation, de 22 heures à 6 heures, vraisemblablement à partir de ce mardi soir déjà et chaque jour de la semaine, à l'exception du week-end (les nuits des vendredis et samedis) pendant tout le mois de septembre au moins. Les parachèvements électriques et électroniques sont à ce prix...

Avant que le public ne puisse goûter aux joies du nouvel ouvrage d'art, sans doute le résultat du dernier chantier de cette envergure de ce siècle dans la capitale, les personnalités avaient tenu à se réserver une ballade en hôtes accueillants.

Les ministres de Donnea et Olivier, les secrétaires d'Etat Thys et Bascour, les bourgmestres Brouhon (Bruxelles), Pivin (Koekelberg), Beauthier (Ganshoren) et Piccart (Molenbeek), ainsi que des parlementaires et conseillers bruxellois étaient ainsi au rendez-vous.

REMERCIEMENTS. Des allocutions ont été prononcées, notamment par les bourgmestres et préalablement aux coupures de rubans, à l'entrée du tunnel et dans celui-ci. Au nom du principal maître d'œuvre, l'Administration des routes de Bruxelles-Capitale, le ministre des Travaux publics, M. Olivier, a remercié « ceux qui, en défendant intelligemment et loyalement l'intérêt de leurs concitoyens » ont contribué à

Cela fait près de trente ans, observe-t-il, que les habitants des quartiers traversés par le viaduc rongeaient leur frein, espérant une solution à leur principal problème : la dégradation de leur cadre de vie. Et le ministre de rendre hommage « à l'esprit constructif dont ont fait preuve les représentants des quartiers » dans le cadre de la concertation administrative imposée par un tel volume de travaux.

Le ministre a insisté sur les dispositifs mis en place pour assurer le confort et la sécurité des usagers du tunnel : éclairage, ventilation, télécommande, signalisation, moyens de surveillance, allant jusqu'à l'installation de 60 caméras retransmettant les images dans un centre de répartition, téléphone de secours, réémissions radio, détection-incendie, parois ignifuges (colorées pour éviter la monotonie), dispositifs d'évacuation, etc.

A QUAND LE PREMETRO ? Le secrétaire d'Etat à la Région bruxelloise, Jean-Louis Thys, a par ailleurs distribué une note dans laquelle il précise que le délai d'exploitation en prémetro de la petite ceinture bruxelloise justifie la réalisation de cette phase pour le tronçon « Simonis-Rogier ». « L'investissement non récupérable pour cette phase prémetro n'est que de plus ou moins 200 millions de F et non d'un milliard comme annoncé précédemment », ajoute M. Thys. « Aucun élément technique, insiste-t-il, ne justifie un retard de la mise en service en prémetro du tronçon du tunnel en question dont le gros œuvre a été terminé parallèlement aux travaux

Ph. V., "Dimanche, 16h11, feu vert pour le tunnel", *La Libre Belgique*, 01/09/86.

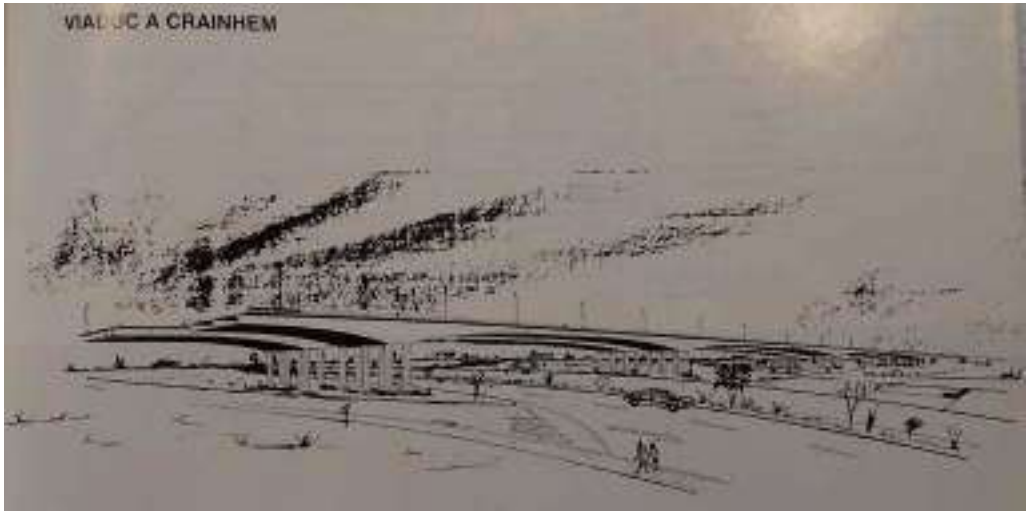
"Sous la Porte de Namur", 21/04/67. AVB 529.

la matière du fétiche est vue comme le *locus* de l'activité religieuse et de l'investissement psychique

L'enchantement dans la construction politique et matérielle de la route (Harvey et Knox 2012) : une infrastructure vivante

-> Mesure des prouesses techniques de la société belge

-> Mesure du processus de démocratisation, malgré les résitances sociales, la fragementation politique, et les difficultés économiques



Expérience pré-réflexive, sensible de liberté dans les plaisirs de la conduite
liberté comme lutte contre les entraves au mouvement cristalisée par une 'crise' sensible intense.

-> **sensations corporelles** dans cette pratique incarnée (vibrations, poussières, vues, ...)

-> **sentiment d'ubiquité et d'agilité** dans la gestion des rythmes quotidiens

Expérience littérale d'une « liberté de » (Chella Rajan 2006)

-> liberté positive: personne libre qui est maître de ces actes

Ministère TP et Commissariat Expo (1958) *Bruxelles 1958. Routes et parking*.
Intercommunales pour les autoroutes de la périphérie de Bruxelles (1973) *Rapport*.

La route et l'automobile ont, d'autre part, résolu le problème de la circulation individuelle. Elles affranchissent l'homme de plus en plus de la servitude de la circulation collective, en lui offrant une possibilité d'évasion, en lui restituant une liberté individuelle qui lui rend sa personnalité.
Considéré sous cet angle, la route n'est plus, cette fois, un puissant facteur d'évolution économique et sociale de l'ensemble de la collectivité, mais au contraire un prolongement de chaque individu, qui multiplie, sans les standardiser, ses possibilités et ses moyens d'action dans tous les domaines. (Hondermarcq, 1953)

1956 © Cas Oorthuys / Nederlands Fotomuseum, Rotterdam.

sorte d'organe de contrôle extérieur dirigé par des pouvoirs en dehors de la volonté de la personne affectée, le fétiche représente la subversion de l'individu autodéterminé

Infrastructure d'automobilité
Réseau réglementé, contraignant les individus dans leurs déplacements et leur intercorporéités (Urry 2005)

Modes de vie
Flexibilité contrainte
(parents taxis, navette quotidienne < étalement urbain...)
-> comportements éthiques normalisés

Communauté esthétique de conducteurs
Marginalisation des autres modes de mobilité hors du "public" : de l'espace public transformé en route publique

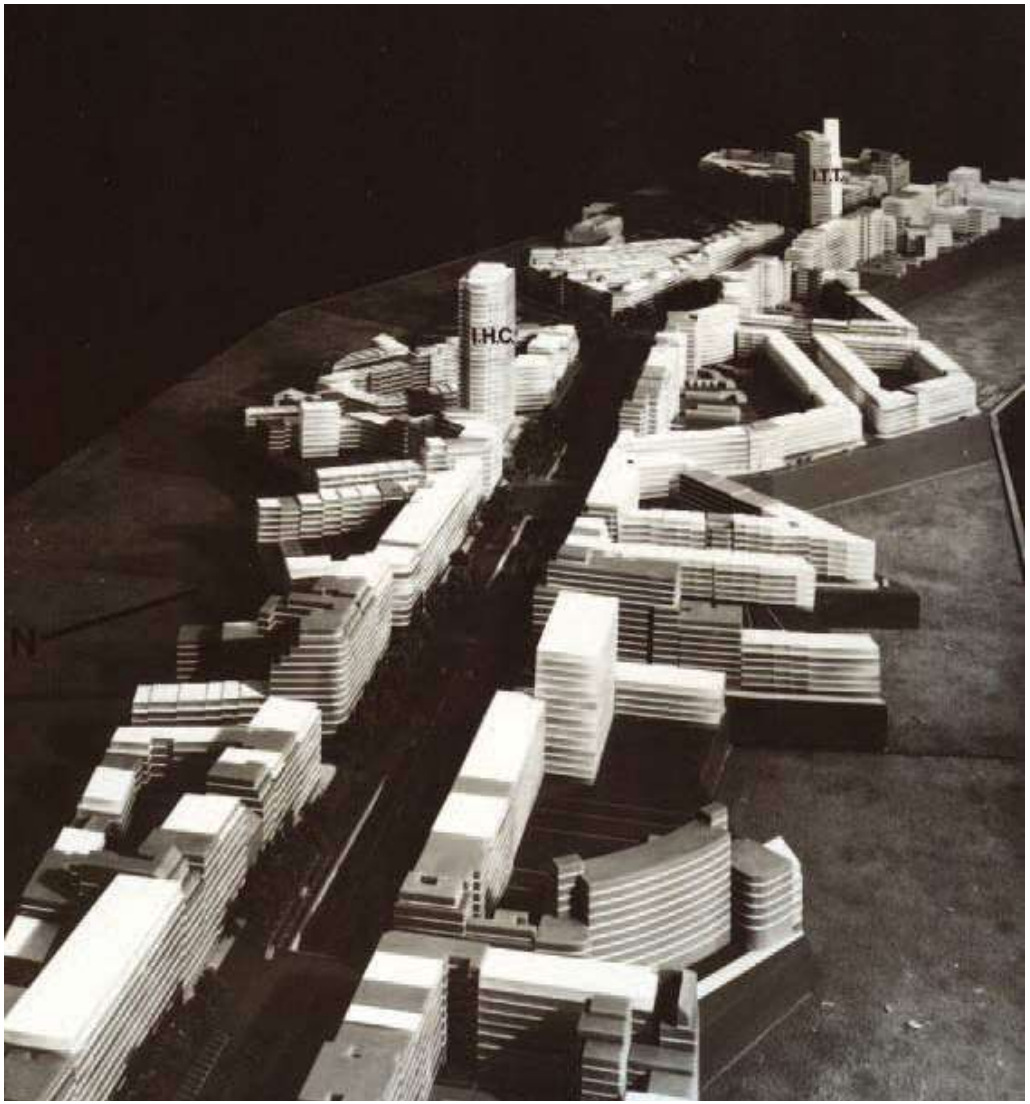
Définition de la société en opposition: "moderne", "civilisé"

-> la conduite comme participation au **processus d'intégration politique**

-> la conduite comme pratique-clé dans la constitution d'une **communauté esthétique**

> expérience, subjective et collective, du «vibrer ensemble», d'inter-sensibilité quasi-réflexive intensifiée par l'immersion en co-présence sur l'infrastructure (Parret 1999; Genard 2017)

Embouteillage avenue du Boulevard, Jardin Botanique. "Un Bruxellois sur deux pourrait se passer de voiture", *L'Echo*, 0/09/17. © Kristof Vadino



Maquette du plan particulier d'aménagement de l'avenue Louise, ca 1971.
Collection Georges Binder / Building & Data SA.

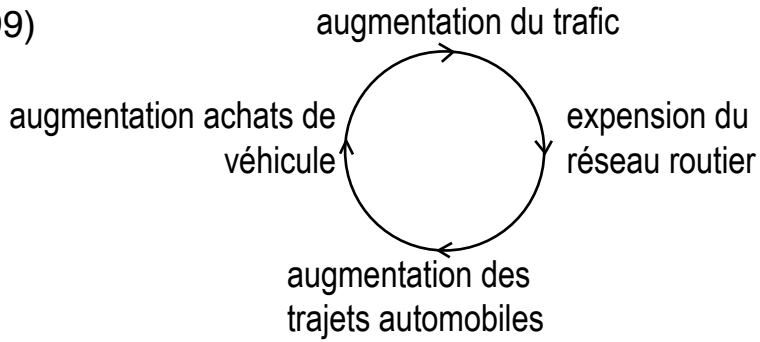
émanant d'un évènement singulier qui fixe ensemble des éléments autrement hétérogènes, l'identité et le pouvoir du fétiche consiste en sa capacité durable à répéter ce processus singulier d'assimilation et ses effets

Crise
rencontre poétique, transaction indéfinissable avec l'environnement dont le souvenir émeut.

Unité esthétique // art moderne
assemblage de bâtiment, route et nature < logiques esthétiques partagées

Une capacité à s'étendre

«Cercle magique» du développement automobile (Dupuy 1999)



Actualisation des imaginaires par la production filmique et photographique, la "fabrique du fétiche"

Transformation du regard sur l'infrastructure automobile

- meilleure manière de se déplacer en ville
- image renforçant l'assimilation entre les processus et émotions sensori-moteur (performance corporelle) et les valeurs de liberté et d'aventure

Esthétisation de la relation poétique entre la nuit et la route

-> Images filmiques magnifiant (diffusion du désir et de l'imaginaire automobile) et banalisant l'automobile

Une soirée au boulevard du Jardin Botanique, 1949 in Cas Oorthuys, 2012, *Bruxelles 1946-1956* (Bruxelles: Plaizier), p. 24-25. © Cas Oorthuys / Nederlands Fotomuseum, Rotterdam.
droite: « Vivre à Bruxelles », Bulletin d'information RTBF (Bruxelles, 17 mars 1985), Sonuma, http://www.sonuma.be/archive/vivre-%C3%A0-bruxelles.

Cas Oorthuys, 1958. ©Nederlandse fotomuseum, Rotterdam.

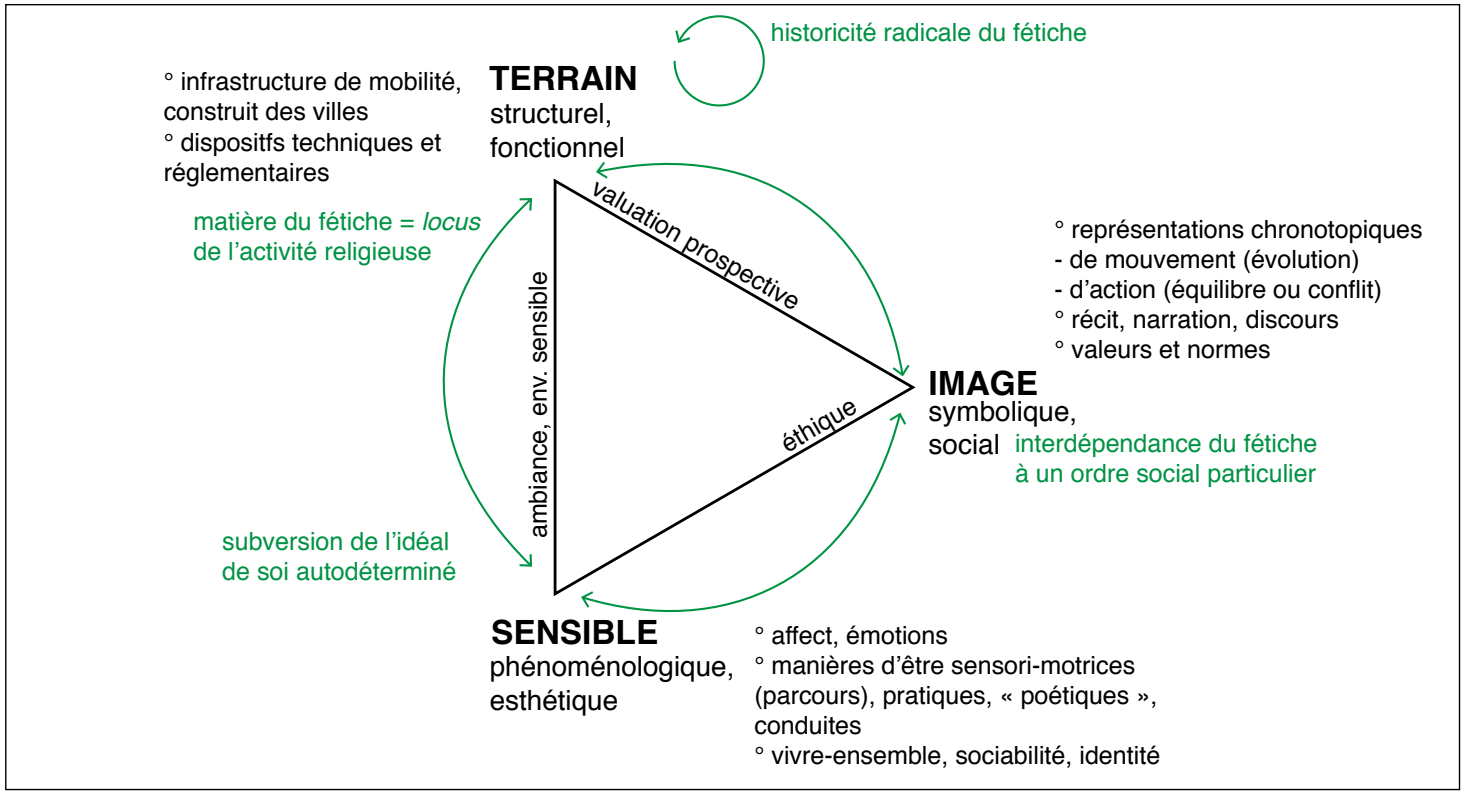
[...] Et lorsque vient la nuit, le paysage alentour disparaît. Seul subsiste la route sur laquelle le flux automobile s'anime, fait spectacle, hissant l'infrastructure au rang de monument. Ainsi, la route est spectaculaire en tant que qu'infrastructure conçue pour son propre spectacle. Elle est la scène depuis laquelle défile le paysage, tel un décor mobile. [...]

Marie Bernard «L'espace fantasmé de la route américaine. L'expérience de la route au travers de pratiques routières d'agrément» in Rouillard 2009: 32.

Le plaisir dans le déplacement comme élément essentiel à la stabilisation de l'infrastructure

attractivité de la ville = argument récurrent mais évolution des modèles urbains et des expériences promues

-> continuité et discontinuité des ambiances urbaines valorisées, à l'articulation entre l'*embellissement* et l'*animation*



3. LES INVESTISSEMENTS ESTHÉTIQUES DANS UNE VILLE EXPÉRIMENTÉE EN MOUVEMENT

1ère Dynamique (1955-)

Experience esthétique d'une ville accélérée

Roadscape = mesure du progrès de la société

Investissements affectifs et esthétiques dans la route moderne induisent

- Nouvelle monumentalité cinétique, tangente, liée à l'expérience de la vitesse
- Valorisation des environnements animés, accélérés et mobiles

2ème Dynamique (1968-1989-)

Esthétique du patrimoine

Dépréciation des comportements de vitesse (pollution, bruit ...) reconnus comme non-urbain

- Création de zones calmes (parc...)
- Focus sur la perception visuelle du patrimoine

Ambiance et matérialité historicistes (pavés)

3ème Dynamique (2000-)

Experience esthétique de la vitesse et du déplacement par l'effort

Appropriation d'une «poétique de la vitesse» plus éthique

- Pratiques et infra. hybrides, lenteur accélérée par des accessoires ludiques et fonctionnels (skate, roller, trottinettes...)
- Vitesse automobile ralentie pour assurer l'aménagement d'un env. urbain attractif et calme pour les pratiques hédonistes

Le tournant de l'urbanisme, Antenne Soir, 1978 / Cas Oorthuys, 1956 / Voir la ville, TV scolaire, 1965 / Guido Jan Bral, *La Cité administrative de l'Etat* (Bruxelles: Région de Bruxelles-Capitale, 2007)

Collage Vademecum Bruit et cartes Bruit, Région de Bxl-Capitale / TP (air), Grand-Place, 1978 © Bruciel / Quartier Saint-Boniface, Ixelles, Yelp/be L'ultime atome.

Bruxelles Mobilité, projet Porte Louise - Porte de Namur, 2019 / Pick Nick The Street, 2013 / Skate-park Ursuline, *DH*, 23/8/2017

d

e

f

g

h

a

c

b

Cas Oorthuys, boulevard du Jardin Botanique, 1949 (a), place De Brouckere, 1956 (b). © Nederlandse fotomuseum, Rotterdam.
Marie-Françoise Plissart, *Vertical horizon*, Bruxelles: Prismes, 1998, p. 4 (d) et 19 (c).
BMA, Toison d'Or, 2016, p. 7 (e).
Moniteur de la Mobilité, 29, 2010, p. 6 (f).
Brandeleer, C. et al., 2016, «Partage de l'espace public », *Observatoire de la Mobilité*, 5, p. 113 (g) et 35 (h).

a

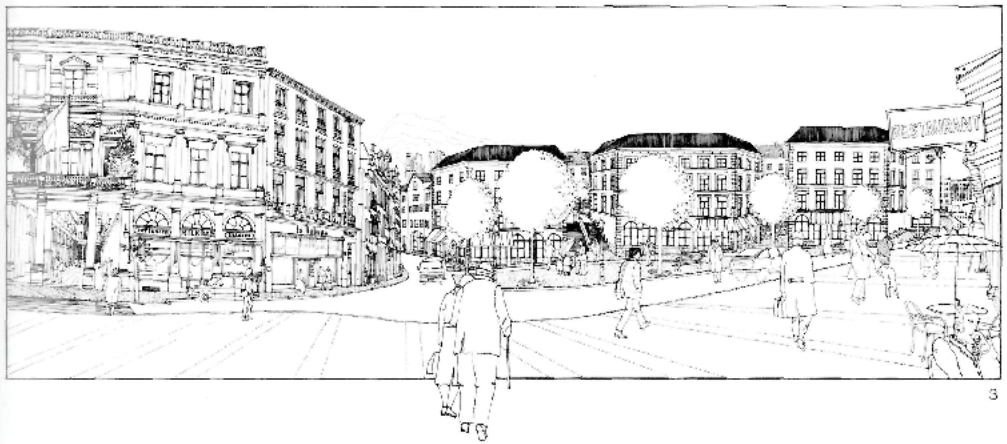
Michel, L., Mierop, C., *Appel aux jeunes architectes européens : la reconstruction d'une rue historique au centre de Bruxelles*. Catalogue d'exposition à la Fondation 9 juin – 8 juillet 1990, Bruxelles, Archives d'architecture moderne, p. 55 (a), 39 (b) et 47 (c).
ARAU, *Quinze années d'action urbaine ou Bruxelles vu par ses habitants*, Bruxelles, 1984, p. 67 (d).

b

c

La place de la Bourse, les colonnes Morris Place de Brouckère, Fontainas Park. Schuiten, L., « Le piétonnier Anspach, un changement de perspective », *Bruxelles Métropole* 42, février 2019, p. 22 (g), 23 (e) et 24 (f).

d



e

f

g

a

b

Moniteur de la Mobilité 44, 2016, p. 11 (a).
DH, 24/08/2017 (b).
Moniteur de la Mobilité 47, 2017, p. 20 (c).
Ville de Bruxelles, « A quoi ressemblera le futur piétonnier de la ville de Bruxelles ? », 13 janvier 2017 (d).
Moniteur de la Mobilité 38, 2013, p. 14 (e) et 22 (f).
BECI, Memorandum Mobilité, 2018, p. 36 (g).
Brandeleer, C. et al., « Partage de l'espace public », *Observatoire de la Mobilité* 5, 2016, p. 52.

h

c

e

f

g

d

Merci

Pelgrims Claire
Université libre de Bruxelles, Belgium, *claire.pelgrims@ulb.be*
Sasha & LoUIsE