
LES TERRAINS DE LA MARCHE

Des projets de départ, le voyage avait tout emporté. Je me retrouvais rien, moins que rien, sans origine ni destination, entièrement absorbé par l'ici et le maintenant.

Les moines gyrovagues de la tradition orthodoxe et les bonzes itinérants ont connu et recherché ces instants où la dispersion et l'érosion de la route conduisent paradoxalement à un Da Sein où le seul fait d'être au monde remplit l'horizon jusqu'au bord.

Nicolas Bouvier

INTRODUCTION

Dans ce quatrième et dernier mouvement, consacré aux terrains, nous allons analyser trois cas d'étude sur trois agglomérations différentes : Lausanne, Genève et Bilbao.

Tout d'abord nous analyserons les concepts de hub de vie et d'agrafe urbaine, avec le cas d'étude d'un site hybride qui combine ces deux fonctions au sein de la plateforme du Flon à Lausanne, la transformant en un nouveau cœur d'agglomération. Puis avec les exemples de Genève et Bilbao nous analyserons deux politiques de promotion de la marche pour à l'échelle des grands territoires.

Dans le chapitre dédié au cas d'étude de Genève, nous allons remonter aux origines de la démarche du Plan-Piétons pour mieux comprendre les raisons qui ont poussé au lancement d'une telle démarche, comment les acteurs politiques s'en sont appropriés et quels facteurs ont joué le rôle de facilitateurs ou au contraire de freins dans ce lent processus qui a mis progressivement le piéton au centre des préoccupations (Lavadinho, 2010b) des autorités genevoises. Nous terminerons ce chapitre par une analyse des statistiques qui montrent que des changements de comportement ont bel et bien eu lieu depuis une décennie en faveur d'une pratique accrue de la marche y compris en périphérie.

Dans le chapitre dédié au projet urbain de régénération de l'aire métropolitaine de Bilbao, nous décrirons le jeu d'acteurs complexe qui soutient depuis deux décennies ce projet et nous analyserons dans le détail un certain nombre d'opérations urbanistiques, notamment de création d'espaces publics et d'amélioration de l'armature des transports publics. Nous pourrions notamment constater les effets positifs de leurs synergies en termes de marchabilité. Nous terminerons ce chapitre par une analyse chiffrée qui montre que, à l'instar de l'agglomération de Genève, l'agglomération de Bilbao a également connu une montée en puissance de la marche dans les pratiques de mobilité suite à ces améliorations.

Nous terminerons le présent mouvement par un chapitre conclusif qui mettra en exergue les caractéristiques les plus exemplaires de ces différentes démarches, pour lesquelles le potentiel de généralisation à d'autres agglomérations semble le plus élevé.

LE HUB DE VIE

Toutes les destinations sont devenues possibles – question de temps.

Michel Onfray

INTRODUCTION

Le *hub de vie* est la déclinaison concrète, sur le territoire urbain, du concept d'espace palimpseste (Lavadinho, 2005, 2006, 2009, Lavadinho et Lévy, 2010) que nous avons défini au mouvement II. Le *hub de vie* peut être un espace public, une interface multimodale ou une centralité multifonctionnelle, du moment qu'il superpose dans un même espace-temps les diverses activités de la vie quotidienne.

Les hubs de vie ont la particularité de s'adapter à des contextes urbains différents, mais ils jouent toujours un rôle structurant en terme de pôle urbain. Ils doivent ainsi impérativement bénéficier d'une bonne accessibilité.

La tendance actuelle va à l'hybridation croissante de ces trois types de *hubs de vie* en un objet urbain complexe, qui tend à devenir tout à la fois un espace public riche en événements urbains, une interface multimodale capable de connecter une constellation de lieux de vie à différentes échelles et un attracteur multifonctionnel propice aux rencontres et aux sociabilités (Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b, 2011).

Nous analyserons au chapitre suivant un exemple emblématique de ces hubs de vie « trois-en-un » avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne.

DE L'ESPACE PALIMPSESTE AU HUB DE VIE

Le concept idéal-typique d'espace palimpseste, que nous avons décrit dans le mouvement II, trouve sa déclinaison concrète, en milieu urbain, dans certains espaces publics qui possèdent des caractéristiques particulières et que nous avons nommé *hubs de vie* (Lavadinho, 2002 ; Lavadinho et Winkin, 2005 ; Lavadinho et Winkin 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010). Nous définissons les *hubs de vie* comme des espaces multifonctionnels dont l'agencement hybride permet d'abriter simultanément des dynamiques de transit et de séjour et d'accueillir de multiples activités sur des temporalités étendues.

Le *hub de vie* se décline en trois typologies :

- les espaces publics riches en événements et propices aux rencontres et aux sociabilités
- les interfaces multimodales
- les grands attracteurs multifonctionnels liés aux achats, aux loisirs, à la culture, au sport et au bien-être

Lieu de centralité, interface structurant les déplacements, les rencontres et les échanges, lieu de mixité, lieu d'activités, le *hub de vie*, qu'il s'agisse d'un espace public, une interface multimodale ou un attracteur multimultifonctionnel, prend des visages d'autant plus riches qu'il mélange « le dehors » et « le dedans », l'extime et l'intime et qu'en lui convergent le transit et le séjour. Lieu d'exposition mais aussi de respiration, le *hub de vie* est ainsi autant propice aux bains de foule qu'aux moments de détente et de contemplation. Le *hub de vie* peut dès lors constituer un attracteur à part entière, un interface palimpseste aux strates multiples et aux publics divers. Il offre un vaste éventail de potentiels d'action et de destination, où de multiples itinéraires et de multiples usages se croisent et s'interpellent : mobilité, achats, loisirs, restauration, rencontres et sociabilités, détente... Les spatialités d'un *hub de vie* peuvent différer, tout comme ses temporalités, et par là même, différencier ses usages et ses usagers. Son accessibilité se doit en revanche de rester en tout temps l'apanage de tout un chacun, puisque par essence, un *hub de vie* constitue un espace public. Offrant des espaces et des temps de transition, le *hub de vie* est un sas permettant la médiatisation de la ville et la ponctuation de la vie quotidienne. En concentrant des personnes, des activités et des biens et services, ce pôle d'échanges accumule ainsi un fort capital symbolique en tant que scène où se déroule quotidiennement le spectacle de la vie urbaine.

Les propriétés qui caractérisent le *hub de vie*

Quatre propriétés distinctives différencient les espaces palimpsestes des espaces publics génériques et caractérisent en particulier le *hub de vie* :

Propriétés d'un *hub de vie*



espace privilégié où le paysage urbain (urbanscape) et les structures architecturales qui le composent ont un fort pouvoir d'évocation symbolique. Propice à la fois au transit et au séjour, le *hub de vie* cumule les fonctions : achats, loisirs, restauration, rencontres et sociabilités, détente...

Bâle © Sonia Lavadinho



pôle attracteur qui concentre des personnes, des biens et services, des activités, le *hub de vie* accumule un fort capital symbolique en tant que scène où se déroule quotidiennement le spectacle de la vie urbaine.

Bruxelles © Sonia Lavadinho



interface palimpseste aux strates multiples et aux publics variés, le *hub de vie* offre un vaste éventail de potentiels d'action et de destination et où de multiples itinéraires et de multiples usages se croisent et s'interpellent.

Bruxelles © Sonia Lavadinho



sas de mobilité offrant des espaces ainsi que des temporalités de transition, le *hub de vie* permet la médiatisation de la ville et la ponctuation de la vie quotidienne.

Shanghai © Sonia Lavadinho

Tableau 1 - Propriétés d'un *hub de vie*. © Sonia Lavadinho

Les lieux-mouvements, entre non-lieux et *hubs de vie*

Par contraste, nous pouvons aussi identifier des antonymes des *hubs de vie* : lieux répulsifs, lieux plus ou moins vides d'interactions, lieux « génériques » dont la singularité est peu évidente, à l'instar des non-lieux énumérés par Marc Augé dans son ouvrage éponyme (Augé, 1992). Signalons au passage que ce qualificatif d'Augé ne semble plus pouvoir s'appliquer aujourd'hui tel quel aux lieux qu'il décrit dans son ouvrage au début des années 1990. Si Augé définit l'espace du voyageur comme archétype du non-lieu, nous rejoignons Vincent Kaufmann lorsqu'il relève que cette thèse a été invalidée depuis. Les critiques d'Augé ont en effet montré que les espaces-seuils de la mobilité peuvent tout à fait faire lieux et constituer des références en termes relationnels, voire identitaires, par l'intermédiaire notamment du souvenir (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 659).

Il faut toutefois signaler, à la décharge d'Augé, que les aéroports, les centres commerciaux et les gares, anciennement des temples du transit, ont fortement évolué au cours de ces deux dernières décennies, tant dans leur morphologie, leur localisation, leur accessibilité que dans leur conception architecturale (Lavadinho et Lensel, 2011). Ils incorporent désormais un nombre croissant de fonctions liées au séjour et peuvent prétendre au statut de *hub de vie* à part entière. Si l'analyse d'Augé semble aujourd'hui dépassée, c'est parce qu'elle est le fruit d'une époque révolue où le transit, et non le séjour, dominait la pensée urbanistique qui présidait à la conception des lieux-mouvements.

Aujourd'hui, les concepteurs de ces lieux-mouvements intègrent de plus en plus dans leur cahier des charges la fonction d'interface avec la ville, ce qui implique de nouvelles lectures de ces lieux-mouvements comme de véritables espaces publics (Amar, 2010), même si leur capacité de faire éclore les sociabilités reste aux yeux de certains auteurs relativement sporadique : « Avion, bateau, train, voiture ou car, on partage un espace commun le temps de passage d'un point à un autre. La cabine de vol, le ponton, le wagon, la banquette, l'habitacle offrent des occasions de proximité, voire de promiscuité, qui forcent à la relation ou contraignent à la conversation. Dans ce microcosme communautaire se joue une intersubjective limitée dans le temps. Dès l'arrivée dans l'aéroport, le port, la gare, la place de stationnement, cette société se défait la plupart du temps. Elle se délite aussitôt que les raisons aléatoires d'être ensemble disparaissent » (Onfray, 2007, p. 38). D'autres auteurs, au contraire, à l'instar de Georges Amar, soulignent le potentiel des « lieux-mouvements » en tant qu'« accélérateurs de rencontres » (Amar, 2010).

Il nous faut ici souligner le lien entre ce caractère d'espace public et l'essor de la marche comme métrique prédominante au sein de ces espaces. La marche constitue en effet, pour Jacques Lévy, le cœur des métriques publiques, puisque c'est elle qui assure *in fine* la continuité de l'espace public entre le système de transports et le reste de l'espace urbain. Les métriques publiques (Lussault et Lévy, 2003 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) offrent ainsi aux lieux-mouvements divers avantages – densité de l'information, diversité des populations et des fonctions, sérendipité multisensorielle – qui sont toutes des caractéristiques premières de l'espace public urbain, identifiées déjà par Ulf Hannerz dans son ouvrage

Explorer la ville (1983) et Isaac Joseph (1984) dans son ouvrage *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public* (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 710).

Du hub aéroportuaire au hub de vie : une même exigence de marchabilité

L'analogie avec le hub aéroportuaire n'est pas accidentelle (Brust, 2005). L'intérêt de tout hub est d'offrir une plateforme facilitant les échanges. En ce qui concerne le hub aéroportuaire, ces échanges se font notamment entre vols long-courrier et vols de plus courte distance, voire internes. Cette plateforme est en général complétée par une forte accessibilité rail et route favorisant les transferts intermodaux. Plus important en ce qui concerne la problématique de la marche est la connectique interne au hub qui, quant à elle, se fait pour l'essentiel à pied. En ce sens, le hub aéroportuaire se doit d'être un environnement marchable par excellence. Les surfaces lisses, les escalators ou les trottoirs roulants, présents en nombre, témoignent de cette volonté d'éliminer toute pénibilité liée aux inévitables frottements induits par tout mouvement et de rendre l'expérience de la marche la plus lisse et la plus aérienne possible. Au sein du hub aéroportuaire, la marche est habilitée comme système de transport à part entière. Elle bénéficie d'une signalétique propre qui comprend des indications temporelles spécifiques à son échelle. Ce mode se révèle à la fois le plus simple et le plus sûr pour vaincre les distances, parfois considérables, qui permettent de se rendre d'un terminal à l'autre. L'usage de la marche est ici adopté par tous, y compris par ceux qui dans d'autres circonstances n'auraient recours qu'à des modes motorisés.

Il est intéressant de remarquer que ce modèle facilitateur de la marche est également celui adopté par les centres commerciaux qui sont également des dispositifs extrêmement marchables (Brust, 2005). Le secret de leur succès et de leurs pics de fréquentation est d'ailleurs dû pour une grande partie à leur très haut degré de marchabilité. Il est étonnant de constater que ces recettes d'aménagement pourtant maintes fois éprouvées dans ces lieux parmi les plus fréquentés de nos sociétés urbaines – leur nombre de visiteurs se chiffre en général en dizaines de millions par an – ne soit pas un modèle plus largement diffusé dans d'autres milieux urbains également très fréquentés par des piétons. C'est ainsi que des interfaces multimodales de rang moindre (gares, pôles d'échanges) présentent souvent un degré de marchabilité très en-deçà de ce que l'on serait en droit d'espérer, eu égard aux flux annuels de voyageurs et de non-voyageurs qui empruntent leurs infrastructures à pied. De même, bien des espaces publics, au centre-ville autant qu'en périphérie, pâtissent d'un niveau de marchabilité très bas, alors même que leur raison d'être reste avant tout celle d'accueillir les marcheurs urbains.

Le hub de vie, une opportunité pour faire la ville au-delà de la mobilité

Marcher, c'est déjà voyager, mais c'est aussi habiter.

Véronique Michaud et Blanche Segrestin

Dans leur rapport *La marche au cœur des mobilités* (2008), Véronique Michaud et Blanche Segrestin entament leur discussion sur les nouveaux rôles que doit assumer un opérateur de mobilité comme la RATP en pointant la nécessité de renforcer l'habitabilité des lieux-mouvements : « les six millions de piétons qui fréquentent les espaces de la RATP chaque jour sont des personnes sensibles, qui ont des yeux, des oreilles, font des choix, ont des projets, des besoins, des émotions ». Il s'agit donc de mieux équilibrer les fonctions de transit et de séjour en tenant compte de la marche dans son rôle essentiel de transition entre sédentarité et mouvement.

Les interfaces de transport multimodales sont le réceptacle de flux croisés, dont l'attractivité est renforcée par le cumul croissant de fonctions complémentaires à celles de mobilité. Ces fonctions prennent de la valeur pour elles-mêmes et non plus simplement du fait que leur localisation est avantageuse pour les passagers en transit. C'est ainsi que ces fonctions attirent désormais également des non-voyageurs, qui se rendent expressément dans ces interfaces pour en profiter sans avoir recours à la fonction transport.

Ces fonctions deviennent dès lors pourvoyeuses de liens, de rencontres, de sociabilités qui prennent le pas sur le transport proprement dit. Les interfaces évoluent ainsi vers des concentrés d'urbanité, voire de vrais morceaux de ville dans la ville (Joseph, 1999). Les aspirations au séjour s'y font de plus en plus fortes et leur cohabitation avec la fonction transit originelle de l'interface devient de plus en plus délicate. Pour Georges Amar, le défi est celui de passer d'une logique du temps-distance à une logique du temps-substance (Georges Amar, 2004).

Quels équilibres peut-on trouver pour que transit et séjour restent compatibles, pour que la rupture de charge ne soit plus synonyme de « temps perdu » à minimiser mais de « temps valeur » à exploiter? Quels liens tisser entre ces interfaces et les espaces publics environnants alors que l'intériorisation qui les caractérisait cède le pas à une ouverture plus grande sur l'extérieur? Quelle accessibilité développer pour ces interfaces mutantes lorsque leur rôle « d'accélérateur de vitesse » vers le lointain évolue vers celui de « trait d'union » entre plusieurs proches?

De l'abri-bus au plus vaste aéroport, l'innovation est possible à toutes les échelles urbaines afin de transformer les interfaces multimodales en véritables hubs de vie. Les exemples abondent où cette transformation s'opère avec succès, permettant à ces interfaces de participer pleinement à l'urbanité des métropoles qu'elles desservent. Nous illustrerons cette mutation des interfaces multimodales en *hubs de vie* avec le cas d'étude emblématique de la Plateforme du Flon à Lausanne.

« Temps perdu » ou « temps valeur » ? La marche modératrice des ruptures de charge

L'importance qu'a prise la mobilité quotidienne dans la vie des citoyens exige que l'on accorde plus de place à la qualité des déplacements, qui ne doivent pas être considérés seulement comme des pratiques obligées, mais qui doivent être traités comme des temps de la vie urbaine à part entière, sûrs et confortables, riches en opportunités de toutes sortes et sources de plaisirs multiples.

François Ascher

Souhaiter la ville multimodale passe forcément par une politique forte d'amélioration des interfaces multimodales qui doivent dans cette perspective devenir de véritables *hubs de vie*. Cela passe par une attention soutenue portée aux conditions de marchabilité de l'interface afin de « revitaliser », plutôt que de « minimiser », les ruptures de charge.

La marche, nous l'avons vu, est le ciment même du transfert modal et ce, quels que soient les autres modes en jeu. Ciment qui permet littéralement de joindre un mode au suivant, la marche est un ingrédient essentiel du chaînage intermodal. Les ruptures de charge entre deux modes s'opèrent désormais le plus souvent au sein de pôles d'échanges multimodaux (Bentayou et al., 2002). Si le transfert entre différents modes de transport public (bus, tram, métro, métro et RER) est pratique courante depuis un certain nombre d'années, l'intermodalité s'élargit désormais pour prendre mieux en compte les modes individuels, qu'ils soient motorisés (voiture, taxi, moto, scooter) ou actifs (marche et vélo), ainsi que les modes partagés (autopartage, vélo en libre service). La jonction avec ces autres modes se fait généralement à l'extérieur du pôle d'échanges, dans ses alentours immédiats. Ceci pose d'emblée l'enjeu de la marchabilité, généralement moins bien maîtrisée à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'interface multimodale, où les conditions sont plus contrôlées. Pour toutes ces raisons, la marche mérite donc une attention particulière au sein de ces espaces de transition intermodale.

Or, un constat d'insuffisance s'impose rapidement à l'observateur qui cherche à évaluer le degré de marchabilité de telle ou telle interface multimodale : accessibilité, visibilité, lisibilité, connectivité restent le plus souvent en-deçà des standards auxquels les marcheurs pourraient légitimement s'attendre. Des conditions de marchabilité sous-optimales péjorent grandement les transferts entre les divers modes de transport, alors qu'ils pâtissent déjà d'une image négative de par les ruptures de charge qu'ils introduisent. Face aux objectifs de report modal ambitieux de l'automobile vers les transports publics affichés par la plupart des collectivités et les opérateurs de transport, le nombre très élevé d'aménagements piétons de qualité médiocre suscite légitimement des interrogations. Surtout lorsqu'on considère, ainsi que le montrent la plupart des enquêtes transports, que les ruptures de charge sont perçues par les usagers comme l'un des principaux désagréments des transports publics par rapport aux transports individuels motorisés (qui s'effectuent en règle générale en un seul trajet porte-à-porte).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

L'enjeu, nous l'avons dit en ouverture, ne passe plus forcément par une minimisation des ruptures de charge comme il a longtemps été question pour l'optimisation des cadencements. Il existe même un seuil, généralement de 4 à 5 minutes, en-deçà duquel les transferts entre modes occasionnent du stress aux voyageurs ; ceux-ci se sentent dans l'incapacité de changer de mode de transport dans de bonnes conditions lorsque le temps alloué au parcours à pied entre les modes est trop court. Une rupture de charge de 5 à 10 minutes est généralement considérée comme optimale, car elle est vécue sans trop de heurts par les usagers (Jones et al., 2010). Mais qu'en est-il des ruptures de charge supérieures au quart de heure, voire celles qui frisent la demi-heure ? Les aéroports, à nouveau, nous montrent la piste à suivre. En effet, il n'est pas rare que dans un hub nous ayons des temps d'attente d'une heure, voire de plusieurs heures. Du fait que les hubs aéroportuaires offrent une large gamme d'activités pour occuper son temps libre, cela n'est pas forcément vécu comme un handicap, mais plutôt comme une opportunité (Brust, 2005 ; Cwerner et al., 2009). Les concepteurs des interfaces multimodales en milieu urbain ont désormais intégré le fait que l'enjeu n'est pas tant celui de minimiser les temps morts, mais plutôt de les faire vivre.

En effet, la mesure du temps conventionnel passé à se déplacer ne peut être prise en compte seule. Ce qu'on fait en se déplaçant est un paramètre de ce que les behavioristes désigneraient comme « perception » du temps et qu'il faut plutôt appeler construction individuelle, affective mais aussi cognitive, du temps. Ce paramètre change de manière conséquente la vitesse contextuelle effective (Lévy, 2008), concept que nous avons décrit précédemment dans le mouvement II.

Dans un tel contexte, le piéton sort largement gagnant en cas de rupture de charge, contrairement à ce qui se passe pour les usagers des modes motorisés, qui restent prisonniers à la fois de leur véhicule et de la canalisation des infrastructures imposée par les vitesses élevées, ce qui diminue fortement leur capacité d'effectuer des activités latéralisées. Tout un chacun a pu en faire l'expérience en cas de bouchon sur l'autoroute, de panne du TGV en pleine voie ou encore de retard de l'avion au décollage : dans ces cas, la pénibilité de l'attente augmente du fait de l'immobilité forcée à laquelle nous sommes astreints. Nous ne pouvons faire que ce que nous autorise la place disponible sur nos sièges, les outils de communication à notre disposition, et les réserves de boissons et de nourriture éventuellement disponibles. Notons au passage que c'est l'automobiliste qui est de loin le plus pénalisé : si l'arrêt n'est pas total, il se voit dans l'obligation d'avancer sans vraiment pouvoir le faire. La focalisation de son regard et de son attention doit alors rester en permanence sur la route, combien même la vitesse moyenne en cas de bouchon ne dépasserait pas les 2 km/h.

C'est tout le contraire dans une rupture de charge vécue au sein d'un *hub de vie*, où les caractéristiques de latéralisation et de texturisation de la marche que nous avons décrites plus haut font que le piéton dispose de la gamme d'activités la plus large. Aussi bénéficie-t-il, selon Jacques Lévy, « de la capacité la plus forte de porter au dénominateur de sa fraction « vitesse » des valeurs de temps « consommé » faibles, car compensées par l'existence d'un temps « produit » pendant le déplacement. Cela contribue encore à augmenter sa vitesse contextuelle globale » (Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

Lorsque l'on considère d'un point de vue urbanistique et architectural la conception des interfaces multimodales et leur insertion dans le tissu urbain, deux questions se posent en priorité :

- Du point de vue de la connectique interne : comment optimiser l'aménagement des interfaces multimodales pour ne plus pâtir mais au contraire tirer parti des ruptures de charge, et renforcer ainsi leur attractivité auprès des marcheurs ?
- Du point de vue du lien avec la ville : Comment renforcer la fonction de centralité et les interfaçages au proche (les espaces publics environnants) et au lointain (les autres attracteurs qui ponctuent le territoire) ?

En ce qui concerne la question de l'optimisation de la connectique interne, notre hypothèse opératoire repose sur le fait que ces ruptures de charge peuvent être contrebalancées par une organisation de l'interface multimodale centrée sur la notion de *hub de vie*. Cette hypothèse se fonde sur le **principe de l'acceptabilité de prolongement du temps de marche en « milieu enchanté »** (Lavadinho et Winkin, 2005, 2008, à paraître ; Winkin et Lavadinho, 2008), que nous avons décrite plus en détail dans le chapitre dédié au cabotage urbain au sein du mouvement II. Nous partons de la prémisse que lorsque l'environnement offre des prises – des *affordances* selon l'expression prisée de Gibson (1977, 1979) – aux usagers, elles leur servent de points de repère ou de points d'ancrage. Ces prises ponctuent ainsi l'espace et déclinent autant de micro-instants de suspension favorables à la prolongation du trajet. Les transitions entre les quais d'embarquement et les lieux d'activités sont d'autant plus acceptables que les réseaux de circulation sont organisés en grappes rhizomiques à forte interconnectivité favorisant un cabotage de proche en proche. Pour cela, les concepteurs des interfaces multimodales peuvent s'appuyer sur le principe de la répartition judicieuse des devantures actives le long d'axes ou nœuds stratégiques, selon le principe d'*active frontage* que nous avons illustré avec le projet *Legible London* dans le chapitre dédié à la signalétique intuitive au sein du mouvement II.

En définitive, seule une analyse fine des métriques de marchabilité à l'œuvre au sein des interfaces multimodales permet d'identifier :

- quelles distances entre les *souffles* et les *attracteurs* (voir le chapitre sur le cabotage urbain au mouvement II) sont les mieux adaptées au prolongement du temps de marche ;
- quels agencements des opportunités de latéralisation offrent les meilleures conditions aux ruptures de charge.

Ces questions sont tout à fait déterminantes pour un bon équilibre entre les fonctions de transit et de séjour au sein des interfaces multimodales. Elles demandent la construction de savoirs concrets et encouragent le recours à des études de cas sur le terrain. Parmi les questions de recherche qui portent sur la dimension de *hub de vie* des interfaces multimodales, il semble dès lors pertinent d'élucider celles qui ont trait aux usages des espaces publics. En effet, le *hub de vie* participe de ce que nous pourrions appeler, en détournant l'expression bien connue de Marcel Mauss (1999 (1^{ère} éd. 1950)), un *espace public total*. A l'instar de Mauss, nous voulons appréhender l'être humain – dans notre cas plus particulièrement

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

l'homme qui marche dans un milieu urbain – dans sa réalité concrète, sous le triple point de vue physiologique, psychologique et sociologique. Nous pensons que l'objet *hub de vie* ne peut s'appréhender uniquement par sa facette mobilière, mais qu'il doit au contraire être compris par le prisme plus complexe de ses implications pour la vie urbaine dans sa totalité. Il s'agit alors d'être à l'écoute de l'interprétation qu'en fait avant tout son usager (et non le chercheur ni le concepteur).

En repérant, au cours de nos observations de terrain, les différents usages qui ont cours au sein des *hubs de vie*, nous avons pu identifier des représentations et des pratiques spatiales spécifiques. Celles-ci nous ont permis de mieux comprendre les mécanismes sous-tendant le choix d'y marcher non plus uniquement parce que c'est utile – en transit – mais également pour le plaisir de pouvoir profiter des multiples ressources que les *hubs de vie*, en tant que « villes dans la ville », ont à offrir (Joseph, 1999). Nous verrons avec le cas concret de la plateforme du Flon à Lausanne que l'interface multimodale, loin de devoir se cantonner dans son rôle traditionnel de plateforme de transports, réunit potentiellement toutes les conditions pour assumer ce nouveau rôle de *fomentatrice d'urbanité*. Cela nous semble d'autant plus essentiel que le *hub de vie* devient désormais l'un des ingrédients indispensables des villes multimodales, entendues comme des villes où une véritable culture de la marche peut éclore. Nous revendiquons dès lors le concept de *hub de vie* et ses qualités inhérentes – un meilleur équilibre entre transit et séjour, une hybridation des espaces pour accueillir de multiples activités, un fonctionnement qui opère sur des temporalités étendues – comme cadre de réflexion innovant pouvant désormais inspirer les opérations de requalification des espaces publics, en particulier des interfaces multimodales.

Une typologie qui décline le *hub de vie* dans des contextes urbains diversifiés

La notion de *hub de vie* peut être appliquée essentiellement à trois types de lieux qui fonctionnent sur des temporalités étendues et où s'entremêlent fortement les fonctions de transit et de séjour. Nous allons ici les énumérer et dresser leurs principales caractéristiques.

En premier lieu nous pouvons mentionner les **espaces publics à vocation première de séjour** – des attracteurs dédiés aux loisirs, aux sociabilités et à la culture – **mais aussi de passage** – des connecteurs qui branchent la ville sur elle-même. Les exemples que nous avons pu étudier de ce premier type de *hubs de vie* se classent essentiellement en deux sous-catégories:

- **les aménagement de fronts d'eau.** deux de nos cas d'étude illustrent cette tendance : les aménagements des berges de la Ria à Bilbao (cas analysé plus loin dans le chapitre dédié à Bilbao) ; Paris-Plages à Paris (cas analysé précédemment dans le chapitre dédié à la ludification au sein du mouvement II).
- **les aménagements de type « coulée verte »**, le plus souvent profitant de la couverture de voies ferrées. La figure emblématique de ce type d'aménagements est celle de la reconversion de la Highline à New York en promenade urbaine, qui a connu dès son ouverture en 2009 un grand succès (Elle compte à ce jour plus de 13 000 fans sur twitter). La France a pourtant joué un rôle précurseur, tout d'abord avec la promenade Plantée à Paris, inaugurée en 1988 et suivie plus récemment de la très belle série d'espaces publics inaugurée en 2006 avec la couverture partielle du RER A à Vincennes (cas analysé dans le chapitre dédié au cabotage urbain au sein du mouvement II). En Suisse, nous trouvons comme exemples de cette catégorie résultant de la couverture de voies ferrées la Promenade de la Ficelle à Lausanne, inaugurée en 2008, ainsi que Promenade de Saint-Jean à Genève, inaugurée au début des années 2000. Cette dernière sera dans un futur proche suivie par la Coulée Verte d'agglomération dans le sillage de la mise en service du nouveau RER CEVA (voir plus loin le chapitre dédié à Genève).

En deuxième lieu, nous pouvons mentionner les **interfaces de transport multimodales**. La grande majorité des aéroports (Brust, 2005) et des gares de première importance ont déjà fait leur mue vers ce type d'hybridation, devenant non plus uniquement des lieux voués au transit mais, de plus en plus souvent, des lieux voués au séjour. Signe de cette transformation, ces lieux voués au transport s'ouvrent également fortement à des usagers non-voyageurs¹⁰⁰.

¹⁰⁰ Ainsi par exemple les chiffres concernant la répartition des visiteurs pour l'Aéroport International de Genève (AIG) sont éloquentes. Seulement 25% des personnes qui s'y rendent prendront un avion. Les trois quarts restants viennent soit accompagner les voyageurs (25%), soit faire des achats ou profiter de ses lieux de restauration (50%). Certes, l'AIG fait partie de cette catégorie particulière d'aéroports urbains, bénéficiant d'une proximité forte avec la ville-centre, distante d'à peine une dizaine de kilomètres, et d'une excellente desserte en transports publics (rail et bus à haute fréquence). Mais la tendance se retrouve également au sein d'autres aéroports plus éloignés de la ville, à l'instar de Heathrow à Londres, de Schiphol à Amsterdam ou de Changi à Singapour. Certains aéroports dits urbains, à l'instar de celui de Berlin, vont jusqu'à fermer leurs portes et leurs sites se reconvertissent pour se consacrer exclusivement à leurs nouvelles vocations urbaines (Brust, 2005).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

En troisième lieu, nous pouvons mentionner les **attracteurs multifonctionnels**, qui superposent des fonctions liées à la culture, au bien-être, aux sports et aux loisirs. C'est d'ailleurs cette tendance à la superposition des fonctions qui préside à leur essor actuel en Europe et dans le monde (Lavadinho et Lense, 2011).

Il nous faut ici mentionner la tendance croissante à l'hybridation de ces trois catégories. Nous illustrerons ci-après ce processus d'hybridation avec le cas d'étude de la Plateforme du Flon à Lausanne, qui fusionne sur un même site une interface de transport multimodale, un attracteur multifonctionnel et une agrafe urbaine entre divers quartiers de la ville. Cette centralité fait la part belle aux piétons en termes d'accessibilité, de latéralisation et de texturisation.

CONCLUSION : LES HUBS DE VIE EN POLE POSITION DANS LA COURSE AUX CENTRALITES URBAINES

Les agglomérations sont des organismes bien vivants, avec leurs lots d'incohérences, de développements inachevés et de changements de cap, et un quota bien plein de contradictions dues aux effets cumulés des diverses forces en présence.

Il n'est donc pas surprenant de constater que, parallèlement à l'éclatement spatio-temporel des loisirs et de la culture, concomitant de la délocalisation de plus en plus fréquente des attracteurs qui leur sont dédiés en périphérie, la tendance contraire, dite de « retour au centre » (Whyte, 2001 (1^{ère} éd. 1980), 2009 (1^{ère} éd. 1988) ; Gehl, 1971, 1996 ; Gehl et Gemzøe, 2000, 2004 ; Gehl, Gemzøe et al. 2006 ; Gehl, 2010), a elle aussi le vent en poupe. Elle est visible un peu partout en Europe, notamment en ce qui concerne l'évolution des équipements à vocation commerciale.

Si le modèle de « boîte à chaussures » implanté sur des champs de betteraves et accessible uniquement en automobile a du plomb dans l'aile, ce n'est pas pour autant que nous assistons, si ce n'est de manière très mesurée, à la renaissance de petits commerces de quartier. Nous dénotons plutôt un redéploiement de centralités commerciales « à l'atmosphère urbaine » qui jouent sur la transparence des façades ou l'espace public à ciel ouvert pour s'affirmer comme des morceaux de ville dans la ville. Cela ne va pas sans heurts, notamment face à tous les enjeux que cela peut soulever du point de vue de la privatisation spatiale mais aussi temporelle des espaces publics (Lofland, 1985 (1^{ère} éd. 1973) ; Mangin, 2004).

Les interfaces de mobilité peuvent elles aussi assumer un rôle de centralité, puisqu'elles ne sont plus dédiées uniquement au transit mais incorporent désormais des formes de séjour en lien avec les achats, les loisirs et les sociabilités, ces dernières étant stimulées notamment par une offre accrue et diversifiée en restauration au sein et autour de ces interfaces. Les temporalités étendues et la forte concentration des flux que connaissent les gares, notamment, sont un facteur favorable à l'extension de leurs services à la clientèle, services qui ne cessent de se multiplier dans toutes les grandes gares européennes, et aussi, toutes proportions gardées, dans des interfaces de moindre importance. De fait, le secteur *transport-oriented retail* possède désormais un poids économique considérable dans les agglomérations urbaines du monde entier, et certaines grandes enseignes, à l'instar de Virgin, ont tôt compris l'intérêt stratégique de se positionner dans cette course. Ainsi la politique de Virgin est de localiser leur Mégastores non plus uniquement dans les hypercentres, mais aussi dans les interfaces de transport comme les aéroports, les gares et autres pôles d'échange multimodaux.

Les opérateurs de mobilité eux-mêmes sont parfois les premiers à encourager cette mutation. La compagnie des Chemins de Fer Fédéraux (CFF) a établi en Suisse avec le programme *Railcities* une politique systématique de transformation des 9 plus grandes gares en villes-miniature, et en parallèle une politique de renforcement de la centralité des 23 gares de taille plus modeste avec le programme *Gare et plus*. L'intérêt d'une telle orientation stratégique se comprend très bien lorsque nous apprenons qu'en Suisse la croissance de ce secteur (6,1%) est bien plus forte que celle du commerce de détail en général

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

(4,3%), sur la base des chiffres de 2008. Ces lieux auparavant voués pour l'essentiel au transit sont désormais conçus, nous l'avons vu, comme de véritables *hubs de vie* où les activités liées au séjour se déclinent selon des spectres de plus en plus larges : achats bien entendu, mais aussi services, échanges, rencontres.

LORSQUE LA REGENERATION D'UNE FRICHE DEVIENT UN NOUVEAU CŒUR D'AGGLOMERATION : LE CAS DU FLON A LAUSANNE

La réalité urbaine dépasse la simple morphologie physique pour s'inscrire dans un jeu d'acteurs qui se transforme continuellement. En ce sens-là, le phénomène urbain est un véritable processus social.

Michel Bassand

INTRODUCTION

Le Flon est l'un des cours d'eau qui traverse la ville de Lausanne. Son comblement a eu lieu à la fin du XIXe siècle, et il est aujourd'hui couvert. Le territoire de son lit a fait l'objet de multiples appropriations au fil des décennies. Ce cas d'étude présente le secteur particulier de la Plateforme du Flon, compris entre le Grand-Pont et le pont Chauderon. Ce secteur avait été comblé et aménagé dès 1873 en plateforme logistique dédiée au transport ferroviaire de marchandises. Sa vocation logistique s'est maintenue jusque dans les années 1950, à partir desquelles le Flon connaît une désaffectation progressive de ses fonctions, devenant une friche industrielle au cœur de la ville qui s'est entretemps étendue. Son potentiel de centralité est reconnu de tous, mais malgré nombre de projets urbains conçus pour en façonner le nouveau visage, les divers acteurs autour de la table ne parviennent pas à s'entendre sur l'avenir à lui donner.

Ce n'est qu'un demi-siècle plus tard, à l'aube des années 2000, qu'à la faveur de changements majeurs dans la politique de mobilité à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération de Lausanne, une nouvelle fenêtre d'opportunité s'ouvre. Cette fois-ci, les autorités autant que le propriétaire de la parcelle sont bien décidés à aller de l'avant avec un projet de revitalisation, dit Flon-Vision, élaboré en étroite concertation avec les occupants de la friche industrielle, devenue au fil des ans un haut lieu de culture et d'animation urbaine. Ce projet, qui fait de la Plateforme du Flon une nouvelle centralité urbaine, à la hauteur du rapide essor de Lausanne en tant que ville-centre d'une agglomération en forte croissance, passe la rampe auprès du Conseil municipal¹⁰¹ et de la population. Les lausannois ont gagné un nouvel espace public attractif et une interface multimodale qui joue pleinement son rôle stratégique à l'échelle de l'agglomération : le Flon devient ainsi un vrai *hub de vie* où les marcheurs ont le plein droit de cité.

¹⁰¹ En Suisse, l'Autorité communale se compose d'un exécutif et d'un législatif. A Lausanne, l'exécutif (Municipalité ou Conseil Municipal) est composé de 7 membres, soit un Syndic et 6 Municipaux élus pour 5 ans. Le législatif (Conseil communal) est composé de 100 membres (Conseillers communaux) élus pour 5 ans. Le Conseil communal se réunit régulièrement. Il délimite les compétences de la Municipalité et conserve de nombreuses compétences, notamment financières.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

UNE HISTOIRE ET UNE GEOGRAPHIE TOURMENTEES

Comme la plupart des cours d'eau urbains, le Flon a connu de grandes mutations au fil des siècles, et notamment au cours des 150 dernières années. A l'instar de ce qui se passe dans d'autres villes suisses et européennes à cette même époque, le Flon sert d'abord de levier à l'essor de différentes vagues artisanales, puis industrielles, qui se sont succédées aux abords de son lit.



Figure 80 - David Buttet, «Lausanna Civitas Equestris», carte de la ville. Encre et gouache sur papier collé sur toile, 1638.

Source : Musée historique de Lausanne

Au XVIII^e siècle, le Flon approvisionne en énergie hydraulique « en aval de la place du Nord, plus de douze moulins, tanneries et scieries, alors qu'en amont l'eau pure de cette partie supérieure du Flon alimentait trois chocolateries, une brasserie et une fabrique d'eau minérale. Certains lieux – dits géographiques – comme la Chocolatière – témoignent d'ailleurs encore aujourd'hui de ces activités » (Quartier du Flon, 2009, p. 30).



Figure 81 -Nathaniel Everett Green, Lausanne vue du vallon du Flon en amont. Crayon, aquarelle et gouache sur papier, 1873-1890.

Source : Musée historique de Lausanne

Bien que relativement proche du centre du point de vue géographique, le vallon du Flon en aval du Grand-Pont reste, au début du XIX^e siècle, un lieu périphérique situé à l'écart des voies de communication (Quartier du Flon, 2009, p. 30). La différence de hauteur entre le vallon très encaissé du Flon et la ville haute est un facteur aggravant qui renforce cet isolement et explique la réticence à y construire de l'habitat. Pendant longtemps, en effet, Lausanne reste une ville de taille modeste, ramassée sur elle-même. Au milieu du XIX^e siècle elle ne compte que 20 000 habitants. Les possibilités d'extension sont contrariées par une topographie accidentée et des dénivelés conséquents.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

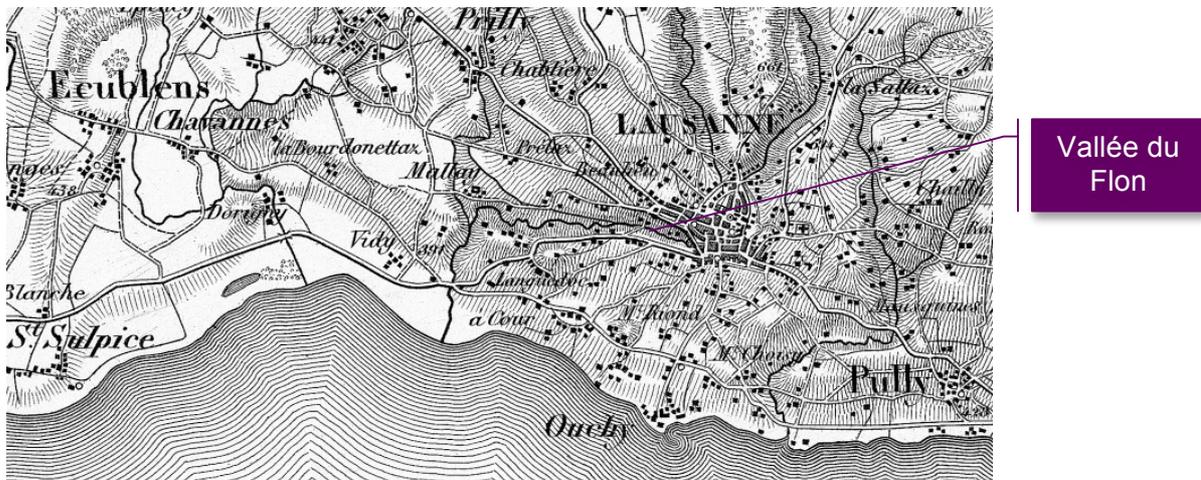


Figure 82 - Lausanne et la Vallée du Flon au XIXe siècle.
Extrait de la Carte Dufour de 1845, avant l'arrivée du chemin de fer.
© map.geo.admin.ch

Ce n'est qu'en 1844 que la construction du Grand-Pont permet le premier franchissement « à niveau » de la vallée du Flon, rendant enfin possible un transit aisé en provenance de Berne et du Valais (Quartier du Flon, 2009, p. 31). Malgré cela, le développement vers l'aval prend son temps, puisqu'il faudra patienter jusqu'en 1905 pour voir surgir de terre le pont Chauderon, dernier pont à être construit sur le Flon, dont la partie basse des piliers sera remblayée en même temps que le cours d'eau. Le pont Chauderon permet de relier la gare depuis la ville haute en évitant le dénivelé du vallon, qui reste quant à lui toujours à l'écart de cette ville qui finit par l'enjamber littéralement. Le vallon au fond duquel coule le Flon finit cependant par être remblayé au cours de la seconde moitié du XIXe siècle. Après un premier début timide en 1836, le remblaiement est poursuivi avec plus de vigueur dès 1873 dans le secteur du Rôtillon pour se poursuivre par à coups vers l'aval au gré des projets d'urbanisation (Quartier du Flon, 2009, p. 31).

L'histoire du Flon, dont le nom désigne désormais le plateau horizontal ainsi créé, devient dès lors étroitement liée à sa nouvelle vocation de plateforme de transports. D'abord dédié au transport de marchandises jusque vers 1950, le Flon est alors désaffecté puis maintenu en friche pendant plus de 50 ans. L'ex-plateforme logistique garde ainsi tout au long du XXe siècle sa spécificité de tissu périphérique en plein centre-ville.

Après une longue période de tâtonnements, cette friche industrielle qui a longtemps hésité quant à son destin renoue à l'aube du XXe siècle avec le poids de l'histoire et reprend du service en tant que plateforme multimodale, mais cette fois-ci dédiée au transport de voyageurs. La plateforme du Flon assume désormais un rôle de centralité urbaine que son image de dernière frontière de l'agglomération lausannoise ne laissait aucunement présager. Il a fallu les années 2000 et le démarrage de l'opération de revitalisation Flon-Vision pour en faire un véritable morceau de ville.

Les nouvelles liaisons piétonnes créés lors de la refonte de la Plateforme du Flon permettent enfin de

franchir avec une relative aisance les importants dénivelés. Cela accorde enfin à ce nouvel espace public la centralité qui lui revient de plein droit de par sa localisation idéale en bordure du centre, restée jusqu'alors inexploitée.

Comme il arrive souvent en matière de développement urbain, le destin du vallon du Flon aurait pu être très différent, si certaines options envisagées en 1845, à l'époque où le Général Dufour¹⁰² faisait ses relevés dans la région lausannoise, s'étaient concrétisées. L'une d'entre elles prévoyait notamment d'y implanter la gare de Lausanne des Chemins de Fer Fédéraux (CFF), de manière à la placer directement aux pieds de la ville haute. Mais l'option d'Ouchy au bord du lac Léman était aussi prisée par certains, et avec le recul de l'histoire, nous pouvons légitimement nous poser la question de savoir pourquoi Lausanne fait exception à la règle, puisque la ligne entre Genève et le Simplon suit fidèlement le tracé en bordure du Léman, excepté ce détour pour joindre la capitale vaudoise. En effet, c'est le coteau de Mornex, à mi-pente entre Ouchy et la ville haute, qui finit par être retenu « en raison de la déclivité optimale pour le passage des trains » (Quartier du Flon, 2009, p. 32). C'est donc plus au sud, en contrebas de la ville haute, qu'est construite en 1856 la gare CFF de Lausanne, à quelques minutes à pied¹⁰³ à vol d'oiseau du Flon. Le transport de marchandises se révèle un problème épineux à régler, du fait des fortes pentes à vaincre. Il faut pourtant bien relier la ville à la nouvelle gare. En 1857, la Municipalité de Lausanne met au concours le projet de liaison entre la ville haute et Ouchy, via la gare CFF. A l'époque déjà, il a fallu dix ans et plusieurs projets avortés pour qu'en 1868 le projet de chemin de fer Lausanne-Ouchy voie le jour. Il s'agit à l'origine d'une sorte de funiculaire à câble, surnommé « la Ficelle », qui sera ensuite remplacé dans les années 1950 par la traction électrique pour pouvoir assurer également le transport de passagers¹⁰⁴. Une plateforme logistique qui serve d'interface de chargement et de déchargement des marchandises se révèle nécessaire pour desservir cette nouvelle liaison. Pour y répondre, en 1873, une convention entre la Municipalité de Lausanne et le « Comité d'initiative du Chemin de fer Lausanne-Ouchy » fixe ainsi l'utilisation des terrains de la future Plateforme du Flon.

Le terrain qui est alors dégagé du comblement de la vallée est plat, permettant l'aménagement progressif d'un faisceau de voies ferrées à usage industriel, desservies par des halles et des entrepôts. « Le mode d'occupation du terrain était déterminé par une double contrainte : celle liée à la nature du terrain, qui doit se tasser avant d'être bâti, et celle fixée par le réseau de voies ferrées à écartement standard qui

¹⁰² Le Général Guillaume-Henri Dufour fonde en 1832 le Bureau topographique fédéral avec comme mission d'élaborer l'Atlas des cartes nationales de la Suisse. Ce premier atlas topographique complet de la Suisse, appelé « Carte Dufour », se termine en décembre 1864. En son honneur, le plus haut sommet de Suisse, la Pointe Dufour, porte aujourd'hui son nom. C'est lui aussi qui propose à l'origine le fameux drapeau rouge à la croix blanche, adopté par la Confédération suisse en 1848. Ingénieur cantonal à Genève en charge de l'urbanisme, le Général Dufour marque la ville de son empreinte en réalisant de grands travaux, dont les nouveaux quais du Rhône, plusieurs ponts et passerelles, les anciens bastions et l'aménagement de l'île aux Barques, devenue île Rousseau. Nous pouvons encore relever qu'en 1852, il est l'un des fondateurs de la compagnie de chemin de fer Lyon-Genève et sera par la suite mandaté pour la planification de la construction de la ligne.

Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Guillaume-Henri_Dufour

¹⁰³ Ces quelques minutes sont plus rapides, il est vrai, en descente qu'en montée, ainsi que les Lausannois (autant que les pendulaires, dont nous étions) l'ont appris à leurs dépens, en devant gravir quotidiennement la pente raide de la rue du Petit-Chêne pendant les deux ans de travaux qui ont permis de transformer l'ancienne Ficelle en un métro M2 flambant neuf, inauguré en 2008.

¹⁰⁴ D'aspect accessoire à l'origine, le transport de passagers n'a cessé de prendre de l'ampleur au cours de la deuxième moitié du XXe siècle. Le démantèlement définitif de la Ficelle a lieu en 2006, pour laisser la place au nouveau métro automatique M2, qui offre le double de la capacité et prolonge le trajet sur 6 kms jusqu'aux limites nord de l'agglomération actuelle.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

quadrillent la plateforme. D'où un plan orthogonal, en rupture totale avec le tissu de la vieille ville. Cette utilisation du vallon du Flon a représenté l'une des principales opérations du développement de la ville entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle » (Quartier du Flon, 2009, p. 34).

La convention signée en 1873 restera en vigueur jusqu'en 1953 (Quartier du Flon, 2009, p. 32). L'ensemble du secteur du Flon sera donc géré par la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy, fondée dans ce but en 1874. Cette société, qui prendra plus tard le nom de Groupe LO lorsqu'elle cessera ses activités dans le domaine du transport au profit d'opérations uniquement immobilières, est l'unique propriétaire de la parcelle qui comprend l'ensemble du site et donc l'un des principaux acteurs avec lesquels il faut compter pour décider de son avenir.

En ce qui concerne la revitalisation de la Plateforme du Flon, deux acteurs principaux ont été impliqués : Le Groupe LO et la Municipalité. Ces deux acteurs ont lancé tour à tour plusieurs projets qui ont échoué par manque d'entente entre les partenaires. Le peuple lausannois a également rejeté en initiative populaire ou via la voie référendaire un certain nombre de ces projets sur lesquels les deux partenaires étaient parvenus à se mettre d'accord. Ce n'est qu'au prix d'une concertation forte, marquée par la volonté d'avancer qui a permis de faire des concessions de part et d'autre, que le Groupe LO et la Ville de Lausanne réussirent enfin à s'entendre pour concrétiser le projet de régénération Flon-Vision. Il faut dire qu'à la fin des années 1990 les deux acteurs se sentent sous pression face à l'imminence des profondes mutations qui se dessinent à Lausanne pour les années 2000-2010. C'est le cas notamment en ce qui concerne le réseau de transports, appelé à se densifier avec l'arrivée du Métro M2 et le renforcement d'un nombre important de lignes de bus en 2008, ainsi que l'ouverture prévue de la gare de Malley en 2011.

Mais revenons un peu en arrière pour comprendre comment d'une plateforme de marchandises prospère nous en sommes arrivés à une friche qu'il faut de toute urgence requalifier.

Avec l'arrivée à échéance en 1953 de la convention, la Ficelle, ancêtre de l'actuel métro M2, est affectée uniquement au transport de voyageurs. Le rôle original de la plateforme du Flon comme lieu d'entreposage des marchandises devient caduque et la plateforme est dès lors destinée à un profond remaniement. Il est évident pour tous les acteurs, au vu du contexte de l'époque qui voit une remise en cause du transport de marchandises par le rail, qu'il faut reconverter la plateforme en autre chose. Oui, mais en quoi ? Telle est la question qui taraude les décideurs. C'est donc d'un commun accord que, dès 1950, la Municipalité de Lausanne et la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy souhaitent penser ensemble le futur de ce quartier. Elles confient à des architectes une étude urbanistique sur le secteur du Flon.

Cette étude, menée par le groupe « Amphion », relève en amont le rôle central des problèmes liés à la circulation. Une problématique qui restera d'ailleurs la principale préoccupation urbanistique pendant près de cinquante ans : tous les projets successifs se caractérisent par le fait qu'ils font, avec plus ou moins de bonheur, *tabula rasa* de l'existant et une place majeure aux déplacements motorisés. Cependant, tout en s'accordant sur le fait que le Flon constitue une opportunité unique pour offrir à la ville une

nouvelle centralité. Le plus souvent, ces projets font fi du passé de la plateforme de transports et ne tiennent pas compte du lien possible et nécessaire à développer avec la ville haute, pour se concentrer sur une offre de logements et de bureaux qui semble demeurée, eu égard aux réalités locales. Aucun de ces projets, des plus mégalomanes aux plus subtils, ne trouve alors la faveur conjointe des décideurs et de la population. Ce n'est qu'en 1998 que tous les acteurs réussissent à se mettre d'accord sur l'adoption du Plan partiel d'affectation définitif, que la population accepte, ce qui permet enfin le lancement du projet Flon-Vision (Quartier du Flon, 2009, p. 43). Nous pouvons ainsi faire le constat que malgré les propositions de nombreux planificateurs, « il a fallu près de cinquante ans pour aboutir à une solution en adéquation à la situation privilégiée de ce lieu » (Quartier du Flon, 2009, p. 41). Cette solution, comme nous allons le voir, provient d'une approche sensible qui n'ignore pas la qualité historique du lieu et préconise un traitement urbanistique qui use d'une relative douceur, en prenant résolument le parti de rester à échelle humaine. Ce traitement privilégie ainsi la marchabilité, libérant l'espace en surface de son occupation par des voitures. Celles-ci trouveront refuge dans le nouveau parking souterrain. Sur cet espace ainsi libéré se déploient de nouveaux espaces publics, d'une qualité propice à accueillir les activités festives, culturelles et commerciales qui animent ce nouveau haut lieu de la vie urbaine lausannoise.

« Nous nous sommes rendus à l'évidence que les Lausannois n'étaient pas prêts à accepter, dans le périmètre du centre ville, des projets audacieux, des grands gestes architecturaux bouleversant tout. L'expérience nous a démontré que si nous continuions à travailler contre l'histoire du lieu, nous n'avions que peu de chance de nous en sortir. Il fallait trouver autre chose. J'ai vécu à ce moment-là une grande leçon d'urbanisme à Lausanne ! Avec le propriétaire de la plateforme et son administrateur délégué en particulier, M. Paul Rambert, nous avons donc élaboré un plan respectant l'histoire du lieu, la trame du quartier et la typologie des bâtiments. Nous sommes tombés d'accord pour opérer une mutation en douceur permettant le renouvellement progressif du tissu social et économique présent sur la plateforme. N'oublions pas que, pendant ces longues années d'immobilisme et d'étude de projets, tous refusés les uns après les autres, le quartier a vu s'installer dans ses murs toute une population alternative qui a largement contribué à faire vivre ce lieu et à lui forger une identité. C'est ainsi que nous avons réussi à faire passer le PPA : il fallait, tout simplement, travailler avec l'histoire du Flon ! »

Pascal Chatelain, Chef du Service d'Urbanisme, Direction des Travaux de la Ville de Lausanne (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation)

Tenir compte de la dimension historique du Flon, comme le souligne Pascal Chatelain, Chef à l'époque du Service d'Urbanisme de la Ville de Lausanne, joue un rôle crucial dans l'acceptabilité du projet Flon-Vision. Nous verrons que cela est vrai surtout en termes de morphologie générale et de trame, et non tant en termes d'architecture au sens strict. Si quelques bâtiments jugés d'importance historique et esthétique ont été conservés et restaurés, un grand nombre d'entrepôts à la qualité architecturale médiocre ont été démolis, pour laisser place à des conceptions architecturales plus en phase avec la modernité voulue par

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

les nouvelles fonctions de loisirs du lieu.

« Tout le monde était conscient que ce quartier devait changer de visage. Il fallait cependant oublier les projets audacieux et faire des concessions de part et d'autre. Nous nous sommes donc lancés dans l'étude d'un projet architectural respectant et maintenant la trame historique de l'époque, qui a fait l'unanimité. Du coup, nous pouvions aller de l'avant ! Le groupe LO a pu conserver la maîtrise générale de l'aménagement du quartier, tandis que nous nous sommes chargés en tant qu'Autorités, de lui donner une trame, de dicter les lignes directrices, de définir quels bâtiments devaient être conservés. Nous avons défini le gabarit du quartier et le Groupe LO l'a rempli. »

André Baillot, Adjoint au Chef de service, Direction des Travaux de la Ville de Lausanne (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation)

Mais avant de décrire dans le détail la mutation opérée dans les années 2000 par la mise en œuvre de la Flon-Vision, il nous faut éclairer les années 1980 et 1990, qui ont vu éclore au Flon un mouvement de culture alternative qui va jouer un rôle important dans la définition de sa nouvelle identité, plus orientée vers les loisirs et la culture que vers l'habitat ou les activités tertiaires. Cette scène alternative donne aussi naissance au mouvement citoyen « Les Gens du Flon », qui constitue une voix civile avec laquelle il va falloir composer. Ce contexte habité introduit *de facto*, au-delà du cadre imposé par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) de 1979, la nécessité d'une démarche participative aussi avec ces acteurs de proximité, nécessité, rappelons-le, qui n'était pas là au départ, dans les années 1950, lorsque le Flon n'était qu'une simple gare de marchandises et ne devait répondre aux attentes d'aucun acteur en particulier, à l'exception des propriétaires de la parcelle.

Le temps long qui s'est écoulé entre la cessation d'activité première et la conception du nouveau projet de ville a fait de la Plateforme un objet hybride propice à cette appropriation par de nouveaux acteurs. En offrant une fenêtre d'opportunité à la sédimentation de ces nouveaux usages, c'est finalement ce temps long qui a infléchi le destin de la Plateforme, celle-ci ne pouvant, par le fait même de cette sédimentation, devenir autre chose, *in fine*, qu'un haut lieu de culture et de loisirs. Cela a beaucoup contribué, selon notre analyse, à l'échec systématique des projets proposés, surtout dans la période tardive (1980-1998). En effet, ceux-ci ne tiennent pas compte de cette vocation du lieu qui se dessine en filigrane et cherchent, au contraire, à lui imposer d'autres fonctions (habitat, centre d'affaires, etc.).

Cette culture alternative, que nous allons décrire plus en détail dans la prochaine section, a contribué de manière décisive à conférer au nouveau quartier du Flon un rôle d'espace public et de rencontre très fort (Bassand, 2001). C'est pour assumer pleinement cette nouvelle vocation d'espace public qui les concepteurs du nouveau quartier ont modelé le traitement urbanistique de façon à privilégier la marchabilité.

DU TRANSPORT DE MARCHANDISES A LA CULTURE ALTERNATIVE, LES ETAPES D'UN CHANGEMENT DE VOCATION

D'interface de transport jusqu'aux années 1950, le Flon devient progressivement, par le jeu des désaffectations et des non-affectations qui s'installe pendant la période transitoire qui va durer jusque dans les années 1990, un lieu de culture alternative et le fleuron de la vie nocturne lausannoise. Nous verrons que cela ne va pas sans de profondes incidences, non seulement sur les usages, mais, aussi et surtout, sur la conscience réflexive de ses usages. Cette prise de conscience s'éveille alors à la faveur de l'émergence de groupuscules d'acteurs qui partagent une même vision et un même intérêt pour la sauvegarde de leurs activités, aussi disparates puissent-elles être. Une identité commune peut dès lors éclore : c'est la naissance des « Gens du Flon ».

La genèse de ce mouvement de culture alternative qui s'est sédimenté au Flon au cours des années 1980 et 1990 est à rechercher, comme souvent dans le cas de ces terrains qui connaissent des fortunes mitigées en plein centre-ville, du côté d'un certain déséquilibre du marché foncier qui empêchait les rentes de situation habituelles. La vocation première du Flon comme gare de marchandises étant devenue obsolète et les projets successifs essuyant refus sur refus, aucune autre vocation ne semblait en mesure de pouvoir prendre le relais rapidement. Ainsi les conditions de friche industrielle se sont créées, propices à un marché locatif temporaire des bâtiments libérés de leurs fonctions passées. A ce stade transitoire, le Groupe LO ne souhaite pas investir dans le maintien de bâtiments dont la disparition à moyen terme semble certaine. Le manque à gagner induit par un prolongement de l'incertitude quant au futur de ces bâtiments invite l'établissement de loyers attractifs « en attendant », qui à leur tour attirent « d'abord des petits artisans et puis, de plus en plus, des artistes de la culture dite alternative. Bientôt s'y développent des activités nocturnes ; les premiers magasins s'y installent, puis un restaurant, mais aussi des galeries d'art et des bureaux. (...) Dans l'idée « du provisoire qui dure », la cohabitation de tout ce petit monde a petit à petit donné vie à une espèce d'« âme » du Flon. « Les gens du Flon » s'y étaient installés et avaient créé non seulement un nouveau quartier, mais un vrai village en plein centre d'une ville » (Quartier du Flon, 2009, p. 64).

Tout issu de la culture alternative que le Flon ait pu être, il est désormais reconnu et accepté comme haut lieu culturel bien établi. Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme, décrit son rayonnement affirmé qui attire les citadins de bien d'autres villes que Lausanne, y compris au-delà des frontières du pays : « Dans les années nonante, le Flon commençait déjà à jouir d'une certaine réputation, parce qu'il avait une vie nocturne reconnue aussi bien dans notre pays qu'à l'étranger. En 1991, nous avons fait un sondage auprès de mille cinq cents touristes qui faisaient étape à Lausanne pour connaître l'impact économique du tourisme sur la capitale vaudoise et les pôles d'attraction de notre ville. Les résultats ont mis en évidence le lac et la topographie des lieux comme attraction phare, mais un déficit d'offre en ce qui concernait la vie nocturne, excepté au Flon » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Lorsque le projet de réaménagement du Flon est enfin prêt, en 1998, le Flon se présente alors comme une concentration essentiellement de vie nocturne et accessoirement, de jour, de quelques activités artisanales et artistiques : un quartier alternatif, certes, mais connu, comme nous l'avons vu, au-delà des frontières lausannoises, s'adressant en priorité à un public jeune, axé sur les loisirs et la culture. Malgré ces connotations positives, le Flon est perçu avec une certaine ambivalence. Il reste un « ovni » dans le paysage urbain, au sens premier d'étrangeté qu'un tel objet peut susciter. Car pour la grande majorité des Lausannois, le secteur reste à cette époque une tâche blanche sur la carte de leur ville. « Le commun des mortels ne s'y rendait guère, car il rôdait alors sur ce quartier une réputation de coin délabré et peu sûr – surtout de nuit. Et, de surcroît, la drogue et la prostitution y avaient fait leur apparition. Mais le Flon avait une âme, que ses habitants, les pionniers, peu disposés à voir disparaître cet acquis en échange d'un projet « classique » de centre ville, cultivaient jalousement ». Deux organismes se constituent alors, l'Association des Intérêts de la Vallée du Flon (AIVF) et l'Association pour un Aménagement Harmonieux du Flon (APAHF), qui militent activement pour que le changement se fasse progressivement et de manière raisonnée (Quartier du Flon, 2009, p. 65).

Dix ans plus tard, que reste-t-il de la culture alternative au Flon aujourd'hui ? Si des hauts lieux comme le MAD ou l'Atelier Volant restent toujours des références majeures de la vie nocturne lausannoise et continuent d'exercer leur fort pouvoir de rayonnement dans toute la Suisse Romande et au-delà, force est de constater qu'une certaine ambiance alternative s'est perdue avec la réhabilitation du quartier, conséquence des multiples déménagements de ceux qui ne peuvent plus assumer les hausses de loyers. Artisans et artistes indépendants quittent les lieux et cèdent leur place à des enseignes de sport chic et à des boutiques spécialisées, tandis que la refonte complète des bistrotts, pour la plupart reconvertis en cafés et en restaurants lounge, signifie la mort d'une âme de quartier telle qu'elle nous était perceptible, à nous comme à tant d'autres, qui avons eu la chance de fréquenter le quartier à l'apogée de sa culture alternative. Nous pouvons illustrer cette perception du Flon comme haut de la culture alternative à l'aide d'un souvenir personnel qui date de son apogée à la fin des années 1980. Nous gardons en effet quelques réminiscences de ce quartier particulier, à la fois attirant et légèrement inquiétant, même pour les adolescents pourtant adeptes de cette culture alternative que nous étions alors. Nous nous souvenons d'une incursion particulière dans le quartier faite en compagnie d'une amie, particulière car elle a eu lieu de jour. Si nous avions l'habitude de nous rendre au Flon la nuit, pour nous rendre au MAD et à l'Atelier Volant, ses hauts lieux de la vie nocturne, il était assez rare pour nous alors de nous y rendre la journée, d'autant que nous venions de Genève et n'étions pas très familiarisées ni avec la ville ni avec le quartier. C'était en été 1989, et nous nous étions procurées à grand-peine les billets pour assister à un concert du groupe *The Cure* à la patinoire de Malley, située en bordure ouest de la ville de Lausanne. Cet événement majeur que nous avions tant attendu pendant l'année scolaire était enfin, en ce début de vacances, imminent. Il nous fallait des chaussures Doc Martens¹⁰⁵ neuves pour pouvoir dignement y assister, et c'est

¹⁰⁵ Conçues dans les années 1960 par le duo composé de la famille Criggs, spécialistes de la chaussure, et le Dr. Klaus Martens, originaire de Munich, à qui l'on doit la semelle aux propriétés si étonnantes qui équipe toutes les chaussures de la marque, ces

le motif qui nous avait entraînées dans cette expédition, car s'en fut une. Au Flon il y avait, déjà à cette époque, un magasin aussi pointu qu'underground, « Les Pompes funèbres », très fréquenté par tout le mouvement *new wave* dont nous faisons partie, car il avait la particularité d'être l'un des seuls importateurs en Suisse Romande de ces chaussures originaires du Royaume-Uni. Nous avons arpenté la rue Centrale, qui devenait de plus en plus « glauque », d'après l'échange que nous entretenions avec l'amie qui nous accompagnait, au fur et à mesure que nous descendions vers l'ouest. Après avoir passé moult devantures délabrées rajoutant à l'ambiance de polar que nous nous impressions de noircir par une surenchère de rumeurs sur la prostitution qui sévissait la nuit dans les entrêpôts quelques rues plus loin, nous tombons enfin sur ce que nous cherchons. La vitrine du magasin arbore des Doc Martens de toutes les tailles et toutes les couleurs. Nous en prenons bien entendu des noires, comme il se doit pour des adeptes de la culture *New Wave*, et repartons heureuses de notre achat et fières de notre incursion, du haut de nos dix-sept ans, dans cet antre de la vie nocturne lausannoise. Ce souvenir nous rappelle l'ambiance alternative qui régnait dans le quartier à cette époque : des bâtiments délabrés et tagués, un air de « bout du monde » où se déroulent des activités en marge de la société, mais aussi une vie bouillonnante dont témoignent les vitrines animées par des créateurs, les nombreux ateliers d'artistes et les soirées organisées par le MAD et l'Atelier Volant.

Revenons au présent : le Flon des années 1980 n'est plus, mais son esprit subsiste-t-il en partie ? Dans l'affirmative, sous quelles formes a-t-il pu se maintenir ? Signalons au passage que le magasin Pompes funèbres a toujours pignon sur rue au Flon et vend toujours des Doc Martens. Il partage ses locaux avec le magasin Pump it up, qui vend aussi des chaussures de marques sportives adressées à la culture streetwear. Mais c'est l'exception qui confirme la règle. La majorité des locataires ont déménagé, donnant lieu à un mouvement de déplacement de ces activités alternatives vers l'ouest. Ce glissement territorial de la friche vers de nouveaux confins de ville accompagne parfois les opérations de revitalisation urbaine, pour autant que les espaces adjacents se prêtent à ces nouvelles appropriations. C'est le cas de Lausanne, où les terrains situés à Sévelin peuvent accueillir les ateliers des artistes et des artisans qui souhaitent quitter le Flon lors du démarrage des grands chantiers au début des années 2000. Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme, en fait un constat positif : « Une partie de la culture alternative caractérisant le Flon des années 1980 et cela jusqu'au démarrage des grands chantiers dans les années 2000, s'est déplacée plus à l'ouest, à Sévelin, ce qui est aussi un atout pour les gens qui transitent par la plateforme, ainsi que pour les visiteurs sensibles à ce type de culture et d'événements » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

chaussures ont accédé au statut de véritable icône de la contre-culture qui régnait dans les années 1970 et 1980. Si elles étaient à l'origine un produit destiné aux classes ouvrières et professionnelles (pompiers, postiers, etc.), les chaussures à la semelle d'air et à la coque renforcée se sont vite diffusées au sein des cultures underground alors en plein essor dans le East End londonien, tout d'abord auprès des skinheads, qui à cette époque n'étaient pas encore infiltrés par des mouvement d'extrême-droite, puis auprès d'autres « tribus » qui se sont rapidement succédées pendant ces années-là : punks, ska, Goths, hardcore, grunge, etc. Après 50 ans d'existence, ces chaussures sont devenues mainstream et sont portées actuellement par des enfants et des mères de famille. Leur look s'est assagi, décliné en une myriade de modèles pour tous les goûts et toutes les occasions. Mais la marque a su rester fidèle à ses valeurs de pérennité indémodables : la mythique 1461 3 Eye Shoe que j'avais achetée en 1989 peut être commandée encore aujourd'hui sur internet. Pour en savoir plus, visiter le site <http://www.drmartens.com>.

LES ANNEES 2000 : LA RENAISSANCE DU FLON

« La construction du parking souterrain et de l'interface des transports publics, le développement de la plateforme, avec ses commerces, cinémas, galeries, écoles, restaurants, bars, cafés (...) ont quant à eux considérablement enrichi l'activité diurne. »

Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation)

Les décennies d'indécision et les échecs répétés des projets urbains qui se sont succédés ont introduit un profond scepticisme quant à un futur Flon. Néanmoins, le contexte de la fin des années 1990 a su prêter un nouveau souffle aux décideurs, pour deux raisons :

- la première, qui motivait surtout le Groupe LO, propriétaire de la parcelle, était la dégradation avancée des bâtiments due au manque d'entretien et le manque à gagner qui en résultait, alors même qu'ils se situent au centre-ville et sont aux premières loges pour bénéficier des énormes mutations qui se préparent pour Lausanne en termes de mobilité et d'accessibilité, avec notamment une politique de renforcement des axes forts en transports publics ;
- la deuxième, qui motivait surtout les Autorités, était celle de ne pas laisser à l'abandon ce site stratégique qui avait tout le potentiel de devenir la nouvelle plateforme d'échanges pour l'agglomération, eu égard à ces grands projets d'axes forts de transports publics que la Ville et le Canton s'apprêtaient à mener. En effet, la prolongation du LEB (Lausanne-Echallens-Bercher) jusqu'à la gare du Flon était imminente et le projet du M2 (reliant Ouchy à Epalinges) allait bientôt passer en votation populaire.

Dans ce contexte porteur, la future place de l'Europe devient *de facto* le cœur de la ville et même, par le biais des accessibilités assurées par sa nouvelle interface multimodale, de toute l'agglomération. Ses simulations en 3D commencent à séduire la population, avec ses piétons qui la traversent en tous sens pour tirer parti des nouvelles accessibilités offertes par cette centralité qui perce alors dans les imaginaires. Il semble donc logique de ne pas laisser le Flon en dehors de cette dynamique de changement.

C'est ainsi qu'Olivier Français, en sa qualité de Conseiller municipal en charge de la Direction des Travaux de la Ville de Lausanne, est invité en 1998 à participer aux réflexions sur la mutation du quartier, entamées une fois que les négociations dessinant les contours du Plan partiel d'affectation (PPA) avaient abouti. Il évoque les nombreuses convergences entre ce qui se préparait alors pour le Flon au moyen de la Flon-Vision et la politique de transports de la Ville : « Toutes ces étapes de l'évolution urbaine du quartier (...) étaient complémentaires à la politique menée à ce sujet par la Ville de Lausanne, que ce soit au niveau des transports publics, de la circulation, des modifications structurelles favorisant les liaisons et l'accessibilité entre les différents quartiers du centre ville et d'une densification des activités au cœur de

la cité, avec le Flon, la Place de l'Europe, le quartier de Bel-Air et Métropole 2000, Saint-François, la rue Centrale, le pont Bessières, la Riponne » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

Mais en dépit de ces conditions externes favorables, la Plateforme du Flon est encore lestée de lourds handicaps. Le régime de « sous-sous-sous-locations » qui s'y était installé rendait les négociations avec les locataires difficiles et l'insécurité qui régnait à cette époque dans le secteur ne prédisposait pas à la promenade. Est-ce que le changement voulu par les décideurs aurait la force de renverser cette image négative du Flon ? Le doute était permis. Un autre obstacle, et de taille, était l'absence de bases légales pour cadrer ce nouveau développement, étant donné que la Plateforme reste toujours classée en zone industrielle (Quartier du Flon, 2009, p. 66).

Il fallait donc se mettre au travail. Ce que les différents acteurs ont fait, conscients qu'ils étaient que se mettre d'accord rapidement était désormais la seule voie possible permettant de donner au Flon un statut compatible avec le rôle stratégique à l'échelle de l'agglomération qu'il était appelé à jouer.

Lorsque le jeu d'acteurs redistribue ses cartes pour faire avancer le projet

« Le succès de ce quartier est avant tout fondé sur une histoire d'hommes. La venue de Paul Rambert au sein du Groupe LO était profondément liée à cette idée d'avancer, de trouver une solution pour le Flon, c'est-à-dire d'en faire un quartier ouvert, commerçant, à vocation urbaine, intégré au reste de Lausanne, accessible aussi bien par les piétons que par les transports en commun et les voitures. »

Jean-Jacques Schilt, Municipal et Syndic de Lausanne entre 1986 et 2006 (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation)

Il nous faut souligner ici surtout l'importance du jeu d'acteurs, et en particulier des deux décideurs alors appelés au front – Silvia Zamora, Conseillère municipale en charge du Département Culture, Logement et Patrimoine, et Paul Rambert, administrateur délégué du Groupe LO – pour mieux comprendre comment un site où jusqu'alors tous les projets s'étaient toujours enlisés peut « tout à coup » émerger comme porteur d'un projet viable. Ce « tout à coup », bien entendu, ne surgissant pas *ex nihilo*, mais plutôt du cumul des expériences et des erreurs passées autant que des pressions d'un contexte général lausannois qui semble enfin prêt, en ces fins de millénaire, à accepter le changement imposé par son importante croissance démographique et économique.

Sylvia Zamora, Conseillère municipale en charge du Département Culture, Logement et Patrimoine, explique comment le succès de la démarche est tributaire en grande partie du regard neuf apporté par deux décideurs fraîchement nommés : « Quand le projet Ponts-Ville a échoué, je siégeais au Conseil communal... La bataille entre le propriétaire du Flon et Lausanne était rude ! Lorsque je suis arrivée à la

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Municipalité de Lausanne, en 1998, j'ai eu la chance de travailler tout de suite avec M. Paul Rambert, nouvel administrateur délégué du Groupe LO, société propriétaire de la plateforme, ce qui fait que les débats ont toujours été constructifs. Nous étions tous les deux « nouveaux » sur ce dossier. Nos discussions et projets n'étaient donc pas entravés ni alourdis par de vieilles histoires et autres contentieux ou rancœurs » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

Bien des projets avaient par le passé échoué parce que l'un ou l'autre des partenaires principaux s'y opposait. Cette fois-ci, tant la Ville de Lausanne que le Groupe LO étaient conscients qu'il leur fallait travailler de concert et d'emblée s'entendre sur une vision, avant même de passer au projet. Sylvia Zamora exprime clairement comment, sur ce point, elle était ouverte à faire des concessions : « ma position par rapport à la Ville de Lausanne était également très claire, car j'avais dans l'idée que même si nous propositions les plus beaux plans du monde, ces derniers étaient parfaitement inutiles si le propriétaire du Flon n'y adhérait pas. Il fallait donc aller de l'avant ! » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation). La nécessité de commencer par fédérer les acteurs autour de cette vision commune s'est alors imposée, pavant le chemin pour l'émergence de la Flon-Vision.

Cadré de près par les exigences de ces négociations, le programme a donc été décliné en trois volets :

- Le premier volet, la **Flon-Vision**, consiste à « imaginer ce que pourrait être le Flon à l'aube du III^e millénaire et définir la stratégie de développement pour y parvenir ». Elle pose les bases pour définir le Plan partiel d'affectation ;
- Le deuxième volet, le **Plan partiel d'affectation**, a pour objectif d'« encourager la mise en place d'un cadre juridique et administratif » permettant la réalisation de Flon-Vision ;
- Le troisième volet, la **communication**, cherche à « identifier les groupes d'interlocuteurs intéressés ou touchés par le projet, voire des acteurs potentiellement impliqués dans le processus et les convaincre ».

Nous analyserons ci-après les deux premiers volets plus en détail. En revanche, nous ne développerons pas ici le troisième volet, portant sur la communication, qui sort du cadre direct de notre analyse. Il nous semble au demeurant important de mentionner le fait que susciter l'adhésion d'un public-cible hétéroclite semble une tâche aussi dantesque qu'indispensable, tant les intérêts divergent en fonction des perspectives auxquelles se placent les différents acteurs. Ceux-ci comprennent les « Gens du Flon », les locataires et clients animant les lieux, les citoyens lausannois pour qui ce pan de leur ville devient stratégique ; les Autorités et services concernés, le propriétaire de la parcelle ; les clients potentiels appelés à venir s'installer dans les nouvelles surfaces, et enfin les médias, qui contribuent par leurs articles et les débats qu'ils lancent à façonner l'image du nouveau quartier (Quartier du Flon, 2009, p. 67).

La Flon-Vision : un projet d'avenir

La stratégie de développement de la plateforme a su tirer parti de la vie culturelle embryonnaire que nous avons décrite plus haut en prenant le parti de la mixité fonctionnelle. Loin de devenir un quartier d'habitat

de plus – et cela à l’encontre de bien des défenseurs d’une augmentation de l’offre d’habitat pour répondre à la forte croissance de l’agglomération et à son manque chronique de logement – le Flon ne devait pas rater l’occasion unique de devenir une nouvelle centralité pour Lausanne, que son positionnement stratégique au sein de la ville lui offrait. Et pas n’importe quelle centralité, puisque sa nouvelle vocation de commerces et loisirs s’ajoutait à sa mission première, déjà bien en place, de pôle d’animation nocturne et de centre de la vie culturelle lausannoise. L’idée maîtresse de la Flon-Vision consiste dès lors à tenir compte de ces multiples facettes pour en faire « un quartier «pas comme les autres», vivant 24h sur 24, où serait concentré un grand nombre d’activités de jour comme de nuit, distribuées sur trois aires majeures :

- à l’est, directement liées au centre, des **activités « de passage »** ;
- à l’ouest, des **activités « à destination »**, incitant les clients à traverser les 300 mètres qui les séparent de la place de l’Europe, qui avec son rôle d’interface multimodale devient la nouvelle porte d’entrée de la Plateforme pour toute l’agglomération ;
- au centre, des **activités « de séjour »**, avec une Esplanade qui assume pleinement son rôle d’espace public (Bassand, 2001 ; Toussaint et Zimmermann, 2001), devenant tout à la fois lieu de rencontre, de culture, de loisirs, de formation, animé par des événements temporaires de qualité¹⁰⁶.

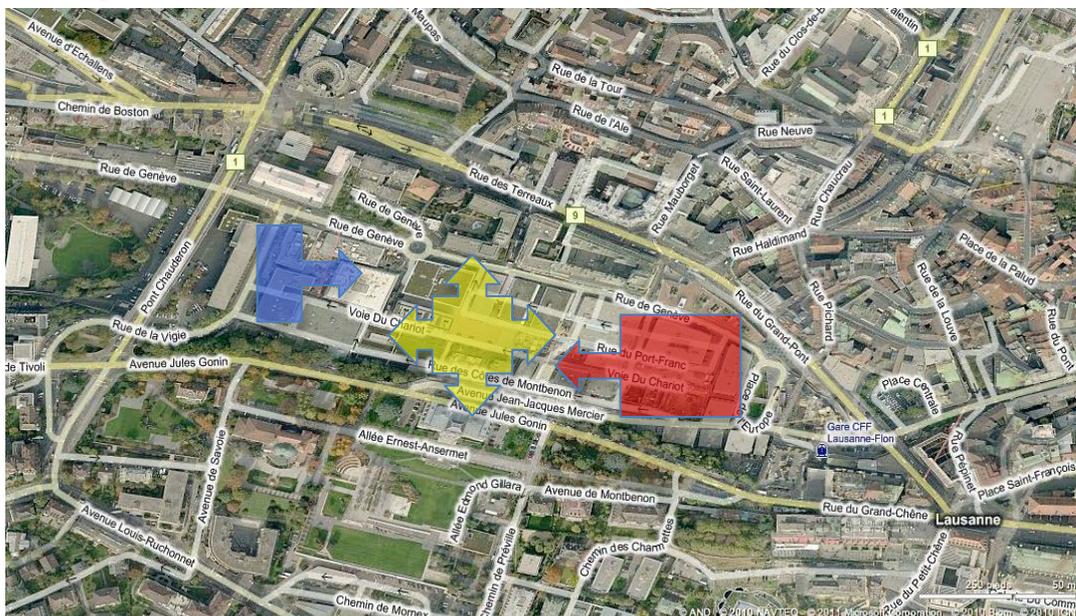


Figure 83 - Le Flon, plan de secteur montrant les trois pôles. Schéma des zones centripètes (en rouge pour le transit et en jaune pour le séjour) et centrifuges (stratégie d'évitement en bleu) © Sonia Lavadinho
Fond de carte © Microsoft Bing maps

¹⁰⁶ L'on envisage alors un cirque, une patinoire, des concerts. Ces événements éphémères prendront effectivement place au fil des années qui ont suivi la fin des travaux. L'espace est donc prévu avec générosité et souplesse, notamment quant à l'implantation du mobilier urbain, pour pouvoir accueillir ces activités temporaires.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Ces trois pôlarités ont leur raison d'être, car le Flon, malgré son apparence très homogène et sa structure orthogonale dues à sa fonctionnalité d'origine liée au transport de marchandises, n'est pas relié au centre de Lausanne de manière égale. Certes, le secteur Est de la parcelle fait pratiquement partie du centre-ville auquel il est juxtaposé. Le secteur Ouest, en revanche, s'en trouve éloigné de plus de 300 mètres. Ce n'est pas tant la distance physique que la distance mentale qu'il faut franchir. Aujourd'hui encore, alors que la poussière des travaux est retombée et que les usages commencent à se stabiliser, nous avons pu observer à maintes reprises la dilution du nombre de passants au fur et à mesure qu'ils traversent les différentes zones : les flux sont très concentrés entre la place de l'Europe à l'Est, les bâtiments Les Mercier (qui abritent le centre commercial et le supermarché Migros) et l'Esplanade au centre. En revanche, ils se rétrécissent considérablement au-delà. Dans le secteur Ouest nous n'observons ainsi que des flux très faibles, à l'exception des heures d'arrivée et de départ des bureaux.

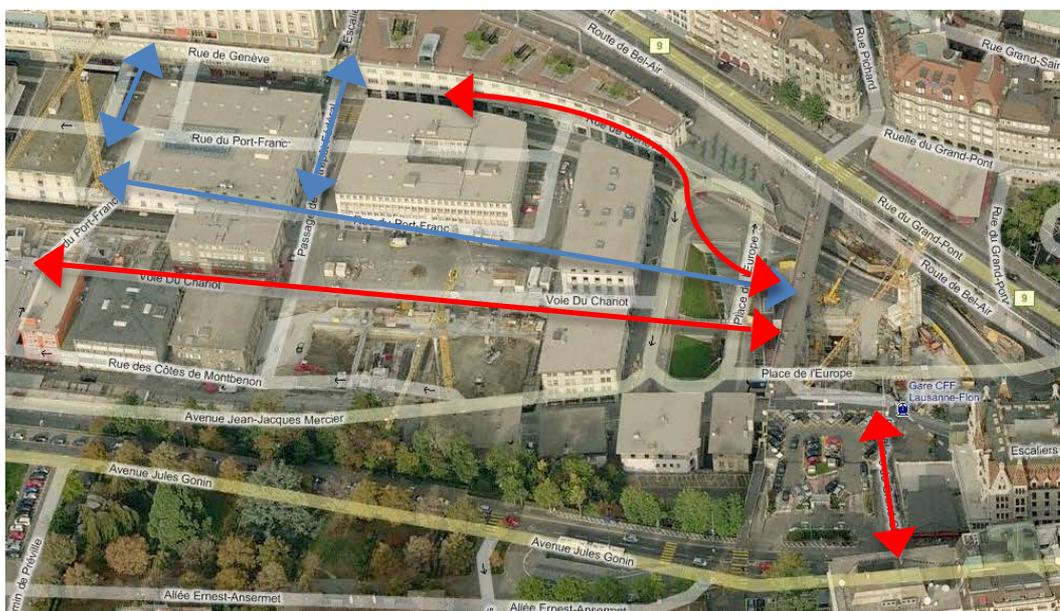


Figure 84 – Secteur Est : Les axes empruntés par les flux piétons depuis la Place de l'Europe. Schéma représentant le flux forts (en rouge) et les flux faibles (en bleu) © Sonia Lavadinho Fond de carte © Microsoft Bing maps

La Cité administrative, située dans le secteur Ouest, reste un lieu à part, où ne se rendent que les personnes qui ont des activités à y accomplir. Le magnifique Arbre artificiel qui orne son espace public et qui s'illumine de tous ses feux la nuit ne suffit pas pour attirer des usagers vers cet espace. A midi, nous avons pu observer quelques activités résiduelles (lecture, conversations sur le téléphone portable, pique-nique, etc.) mais celles-ci restaient toujours peu nombreuses.

La faute revient sans doute au fait que le Flon pâtit encore, à son extrémité ouest, d'un effet cul-de-sac dû à la présence de la caserne des pompiers (que nous avons situé sur la carte avec un bloc hachuré rouge). Cette dernière représente une vraie limite, puisqu'il s'agit d'une **coupure surfacique** importante, dont les façades forment un bloc totalement étanche qui nuit à la continuité (Hillman, 2001) et à la perméabilité

piétonnes. Il accentue l'effet de tunnel de cette dernière section de la Voie du Chariot. Une bien triste fin pour une Promenade piétonne qui démarre pourtant sous de très bons auspices, au vu de l'animation constante qui règne sur la Place de l'Europe à toute heure du jour et de la nuit. La radicalité de ce changement de ressenti entre le début et la fin de la Voie du Chariot – pourtant à peine distants de 300 mètres, une longueur tout à fait marchable –, n'a cessé de nous rappeler, tout au long des incursions répétées sur ce terrain, combien les ambiances, et surtout la présence d'autres piétons, sont des facteurs essentiels pour assurer la marchabilité des espaces (Amphoux et al., 2004 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

La faute revient aussi et surtout aux discontinuités linéaires, à un traitement paysager totalement inexistant de la rue de la Vigie, dont le contraste est saisissant avec celui, si soigné, de la Voie du Chariot, et enfin à la difficulté de rendre lisibles la prochaine station de métro, ainsi que les ascenseurs sous le pont Chauderon qui offrent une échappatoire verticale vers la ville haute. Le pont Chauderon est bien visible depuis tout le site du Flon, mais c'est surtout le dénivelé qui fait peur : ne pas savoir comment s'y rendre à pied depuis le site du Flon en contrebas nuit énormément à la fonction de transit que la Plateforme aurait pu assumer entre le Grand-Pont en amont et le pont Chauderon en aval.

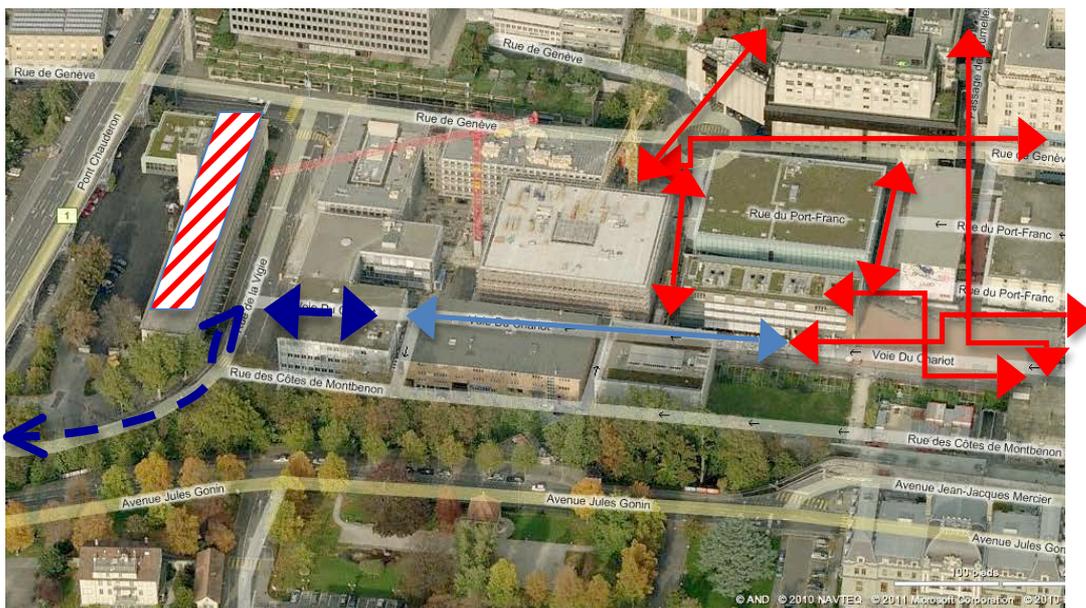


Figure 85 – Secteurs Centre et Ouest : les axes empruntés par les flux piétons depuis l'Esplanade. Schéma représentant les flux forts (en rouge) et les flux faibles (en bleu) face aux coupures surfaciques (en traitillés rouges) et aux discontinuités linéaires (en traitillés bleus) © Sonia Lavadinho
Fond de carte © Microsoft Bing maps

Le choix urbanistique de distinguer clairement ces trois pôles – « de passage » à l'est, « de séjour et de rencontre » au centre et « à destination » à l'ouest –, comme trois quartiers dans un seul quartier, et de les relier par une **promenade urbaine** soigneusement aménagée qui invite à la flânerie, semble donc fonctionner relativement bien en termes de répartition des flux, du moins jusqu'à l'Esplanade. Au-delà, nous pouvons nous interroger quant à savoir si l'étendue de la zone administrative et d'affaires, dont le

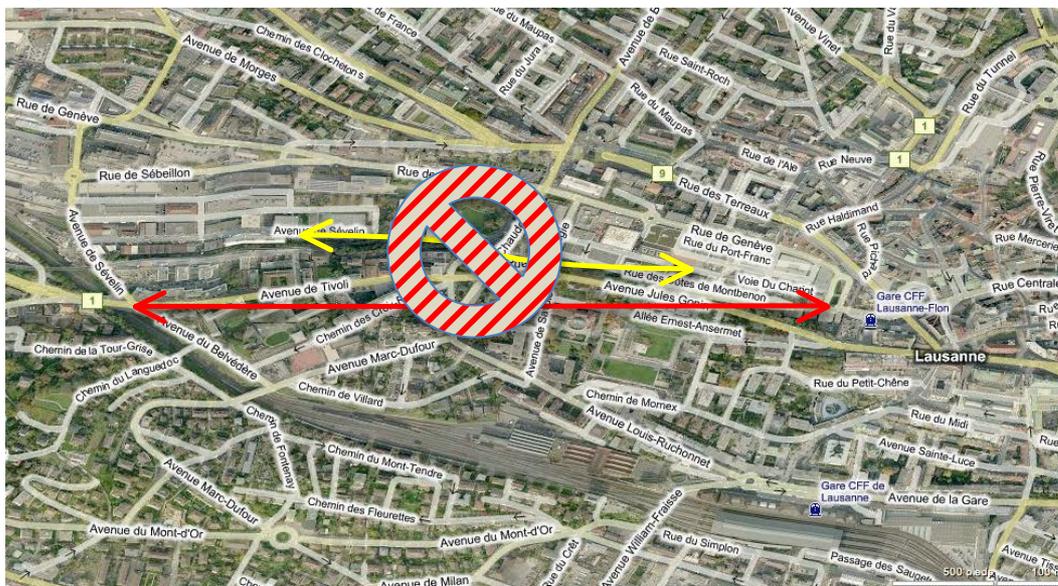
Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

rayonnement est uniquement diurne pendant les jours ouvrables, ne nuit pas fortement à la perception de ce secteur comme un secteur vivant. D'autant que, comme nous l'avons vu, la promenade urbaine se termine dans un apparent cul-de-sac, face aux façades aveugles de la caserne des pompiers (Quartier du Flon, 2009, pp. 71-72).

L'observation des flux piétons sur le terrain laisse en tout cas penser que la mixité fonctionnelle n'est pas aussi bien répartie que l'on était en droit d'espérer, malgré les déclarations exprimées par les décideurs qui ont porté la Flon-Vision. Ainsi par exemple Pascal Chatelain, Chef du Service d'Urbanisme, Direction des Travaux de la Ville de Lausanne, estime que : « Le nouveau Flon a pris son envol pour devenir ce qu'il est aujourd'hui : un quartier mixte, vivant le jour et la nuit, correspondant parfaitement à l'image que les nouvelles générations ont de la ville. ». Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme, voit pour sa part dans ce quartier « branché, jeune, dynamique, vivant 24 heures sur 24 » un atout de taille pour Lausanne et sa région. Sans nier ces deux visions positives, qui s'appuient sur le dynamisme indéniable qui a soufflé sur le secteur suite à sa refonte et sur sa non moins indéniable animation nocturne (en grande partie assurée, ne l'oublions pas, par le MAD et l'Atelier Volant, des lieux phares brillant depuis longtemps dans le paysage nocturne lausannois), il y a lieu de nuancer ces propos, en soulignant notamment le fait que la gestion des temporalités reste trop cloisonnée spatialement.

Sylvia Zamora semble d'ailleurs consciente de ces écueils lorsqu'elle énumère les défis qu'il reste encore à résoudre : « Le Flon, en effet, a toute sa place à Lausanne, particulièrement depuis qu'il sert d'interface entre les transports publics – bus, M1, M2, LEB –, les piétons et les voitures. Maintenant que les grands chantiers sont terminés (ils se sont déroulés entre 1999 et 2008), il faut que le public se l'approprie pour qu'il fasse partie intégrante de la vie lausannoise. Le grand défi à venir sera désormais de réfléchir à la meilleure manière de tisser durablement des liens sociaux, économiques, culturels, urbains avec l'Ouest lausannois, de créer une circulation entre la plateforme du Flon et Sévelin, car n'oublions pas que la vallée du Flon ne s'arrête pas à la caserne des pompiers ! » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation). Nous pouvons d'ailleurs nous interroger quant au bien-fondé de maintenir cette caserne à cet endroit, alors qu'elle empêche manifestement le renforcement des liaisons piétonnières vers Sévelin et l'Ouest lausannois. Ne faudrait-il pas plutôt programmer sa disparition à moyen terme ?



**Figure 86 - Liens encore à créer entre le Flon et Sévelin pour renforcer la marchabilité de tout le secteur. Schéma représentant les besoins en perméabilité (en rouge pour le transit lié aux axes forts de transports publics, en jaune pour le séjour lié aux loisirs et à la culture) face aux coupures surfaciques (en traitillés rouges) © Sonia Lavadinho
Fond de carte © Microsoft Bing maps**

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Du point de vue des circulations piétonnes, les désirs de mixité ne semblent pas tout à fait exaucés, du fait d'un zonage des fonctions encore perceptible entre l'est et l'ouest qui accentue un peu trop fortement le clivage entre usages diurnes et nocturnes.

Du point de vue de la gestion foncière en revanche, le mix peut être considéré comme réussi : des prix de location différenciés en fonction de la qualité et des localisations des surfaces contribuent à la diversité des locataires et par conséquent à la différenciation des offres qu'ils proposent. Nous sommes ici loin d'une centralité où seules auraient pignon sur rue des grandes enseignes et des banques. Elles sont présentes, bien entendu, mais ne sont de loin pas les seules à occuper les lieux.

Un pourcentage non négligeable des anciens locataires, « Les Gens du Flon », a pu ainsi rester sur place grâce à ces arrangements de loyers modérés, aidant à préserver dans une certaine mesure l'ambiance qui en garantissait le rayonnement avant les travaux. En particulier, les nombreuses écoles d'art, de musique, de langues qui sont restées sur le site y injectent avec la visite quotidienne de centaines d'étudiants une dimension de vie culturelle, encore renforcée par la fréquentation de certains ateliers d'artistes par un public averti.

Du point de vue de son rayonnement commercial, le Flon a résolument pris une tournure de lieu voué aux « achats-plaisir ». En digne représentant de cette nouvelle génération de centres commerciaux à ciel ouvert (catégorie dans laquelle nous pouvons également loger par exemple Sihlcity à Zurich, le Carré de Soie à Lyon et Bercy-Village à Paris), le Flon est donc en mesure d'offrir des activités, des biens et des services dans les domaines les plus variés : alimentaire, culture, audiovisuel, santé, jouets et confection. Salon de coiffure, centre de wellness, agence de travail temporaire, pharmacie et pôle santé. Cela contribue à la diversité du quartier.

L'offre de restauration y est également pléthorique, du bar à vins chic au bistrot de quartier, du tea-room au fast-food (Quartier du Flon, 2009, pp. 84-85). La vie nocturne s'en trouve renforcée, avec une animation qui monte en puissance graduellement au fil de la soirée, assurée par les restaurants, le cinéma multiplexe et les bars jusqu'à minuit ou deux heures du matin, puis par les discothèques qui prennent la relève jusqu'à l'aube. L'animation continue de l'espace public, y compris la nuit (Cauquelin, 1977), est le meilleur gage de sécurité qui soit, selon le principe bien connu des *Eyes on the street* défendu dès les années 1960 par Jane Jacobs dans son ouvrage majeur *The Death and Life of Great American Cities* (1993 (éd. orig. ang. 1961)). Duneier (2001) a récemment confronté les constatations de Jane Jacobs aux résultats de ses propres travaux pour le quartier de Greenwich Village dans le West End new yorkais : quarante ans d'écart ont apporté bien des différences dans la manière dont les contrôles informels se déploient à l'échelle du voisinage. Le peu de présence policière au Flon est d'ailleurs notable, même si les vendredis et samedis soirs cette présence est légèrement accrue. Il est cependant à noter qu'un commissariat de police existe pour desservir le secteur, sis au sein de l'immeuble dit de « la Banane », qui abrite également la FNAC et d'autres commerces au rez-de-chaussée.

Le PPA : un processus participatif¹⁰⁷

L'élaboration du Plan Partiel d'affectation (PPA)¹⁰⁸ est de la responsabilité de la Ville de Lausanne. Il se doit de préciser des aspects techniques tels que la densité visée, les circulations, le stationnement, etc. Suite aux échecs cuisants des projets qui l'ont précédé, le plan reste sobre, mettant en avant « le réalisme des objectifs, (la) flexibilité, ou encore le maintien partiel du patrimoine historique ». Face aux incertitudes quant aux futurs preneurs de baux et aux évolutions de plus en plus rapides des marchés, il essaie également de rester le plus souple possible, offrant notamment « une grande liberté quant aux futures affectations » (Quartier du Flon, 2009, p. 70).

Sylvia Zamora, Conseillère municipale en charge du Département Culture, Logement et Patrimoine, souligne le pragmatisme et la volonté de respecter l'existant comme les deux clés essentielles qui ont permis au Plan Partiel d'Affectation de passer la rampe de la concertation : « (...) nous avons bénéficié aussi d'une nouvelle dynamique de la politique urbaine et culturelle de Lausanne (...) portée par des gens qui cherchaient non plus à promouvoir des projets pharaoniques mais à défendre un acquis, des racines, à construire son histoire. Tout cela a fait que le Plan partiel d'affectation (PPA) du Flon a été accepté à l'unanimité. Respectueux de la trame historique du Flon, il permettait un peu tout : construire des logements, favoriser les activités nocturnes et diurnes sur la plateforme, développer le commerce, promouvoir la création de lieux de détente, d'écoles... Bref, il permettait de mettre en valeur un espace public situé au cœur de la ville » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation). Cette vision qui vise à faire « un peu de tout » peut être critiquable en tant qu'urbanisme mou qui est loin de la vision forte qui doit rester la visée de tout projet urbain. Au vu des résultats tangibles que nous avons pu observer sur le terrain, elle est dans tous les cas un peu trop optimiste. Le Flon est indéniablement un lieu mixte du point de vue fonctionnel, mais comme nous l'avons montré plus haut, cette mixité rencontre des écueils dans sa répartition spatiale et temporelle, et la gentrification n'est pas bien loin lorsque nous regardons de près la typologie des nouveaux commerces et services et les publics-cible auxquels ils s'adressent.

La concertation, rappelons-le, s'était enrichie d'une dimension participative. Afin de tenir compte des intentions des locataires existants et de les intégrer dans le processus du PPA, leurs représentants (les

¹⁰⁷ En Suisse, la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire de 1979 (LAT) impose le principe de l'information et de la participation de la population lors de l'élaboration de plan d'urbanisme (art. 4 LAT). L'information de la population a toujours été effectuée, en relation avec le système politique qui attribue de grandes prérogatives au Souverain (le Peuple). La participation, quant à elle, a rarement été développée avant les années 2000. C'est l'échec de nombreux projets devant le Peuple qui a imposé la nécessité de développer la participation.

¹⁰⁸ Nous remercions ici Thierry Merle, urbaniste chargé de la coordination des transports et du territoire au Service de la Mobilité du Canton de Vaud, pour ses précisions quant à la définition des PPA : « Les plans d'affectation règlent l'affectation, la mesure de l'utilisation du sol et les conditions de construction dans les diverses zones qu'ils délimitent, à l'aide de plans et de dispositions réglementaires. Ils sont opposables aux tiers ». Bien que leur portée spatiale soit plus limitée, leur effet est plus contraignant, et ce qu'ils préconisent plus précis que le contenu des Plans Directeurs, Lignes Directrices et autres documents de teneur plus stratégique et générale qui tentent d'esquisser à plus grande échelle l'avenir des territoires agglomérés, voire métropolitains, à l'instar des SCOT en France.

Le Plan Partiel d'Affectation (PPA) dont il est ici question est, quant à lui, « un plan limité à une partie du territoire d'une ou de plusieurs communes (art. 43 et 44 de la Loi cantonale vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions – LATC) ». Il concerne souvent un secteur stratégique qui est appelé à se développer dans une nouvelle direction, et implique de croiser plusieurs politiques sectorielles, en prêtant une attention particulière à celle des transports.

associations APAHF et AIVF que nous avons déjà mentionnées plus haut) ont été invités par Groupe LO à participer à des groupes de travail, appelés à plancher notamment sur trois domaines : la circulation (piétonne et automobile), l'architecture et l'aménagement extérieur (Quartier du Flon, 2009, p. 70).

Une concrétisation du projet en deux étapes

Le projet a été porté en deux étapes distinctes, notamment pour permettre un financement plus aisé. Il fallait aussi se donner le temps d'y croire et montrer par des faits concrets le potentiel du nouveau quartier. Cette stratégie en deux temps s'est avérée largement payante, et la deuxième étape a rencontré bien moins d'obstacles et de scepticisme que la première. Ayant pu expérimenter pendant une année entière, lors de la pause entre les deux phases de chantier, les améliorations faites à leur cadre de vie, tant les « Gens du Flon » que les lausannois en général ont montré plus d'enthousiasme à voir se poursuivre l'aventure de la régénération du Flon. Voir achevée la première partie a rendu le projet plus concret et plus lisible auprès des médias, de la classe politique et surtout des potentiels investisseurs et futurs locataires des lieux.

Cette partition en deux phases a également permis au projet urbain de connaître des ajustements pour être plus en phase avec les attentes des uns et des autres. Cela a permis d'éviter de devoir attendre une décennie pour se rendre compte du fait que finalement « on aurait pu faire autrement », comme cela arrive trop souvent à des projets urbains qui, par nécessité, s'inscrivent dans le temps long de leur planification et de leur réalisation. C'était peut-être aussi une manière, après avoir perdu tant de temps au cours du siècle précédent, de montrer à tous – y compris, de manière réflexive, aux décideurs eux-mêmes – que maintenant les choses allaient avancer « pour de vrai », c'est-à-dire – pour que cette affirmation soit crédible – y compris jusqu'à leur réalisation concrète.

La première étape : construire rapidement une tête de pont pour favoriser une appropriation immédiate par de multiples usages

La première étape de la Flon-Vision s'est déroulée entre 1998 et 2003. Les premiers investissements concernent tout d'abord la rénovation de quatre immeubles (dont celui de « La Banane » décrit en détail ci-après) dans la zone est, où devait s'ouvrir le chantier de la gare du LEB. L'objectif est d'y implanter des commerces en rez-de-chaussée, et diverses autres activités (bureaux, services, etc.) dans les étages.

Ces *devantures actives*, qui suivent un principe similaire à celui développé au sein du projet *Legible London* (Central London Partnership/AIG, 2006 ; TfL 2007) que nous avons développé dans le mouvement II, renforcent l'effet de vitrine et servent de signal d'appel pour attirer les piétons au sein du quartier. Les façades actives renforcent le caractère ouvert de la Plateforme, tant sur la ville que sur la place de l'Europe, entretemps devenue, en lien étroit avec la Gare CFF de Lausanne, la porte multimodale de toute l'agglomération.

En parallèle, le gros des investissements va à la création d'une « tête de pont » au Centre-Ouest, « afin d'éliminer rapidement l'insalubrité et l'insécurité régnant dans cette zone ». Comme nous l'avons vu précédemment, cette zone est dite « à destination », car elle abrite des activités qui sont autant de raisons

de s'y rendre : ont été construits un parking souterrain, un multiplexe cinémas, des restaurants, des bureaux et les quelques logements prévus par le programme (Quartier du Flon, 2009, p. 73). A l'instar du programme de Sihlcity à Zurich, les logements prévus par celui du Flon sont également des lofts luxueux dont le prix reste inabordable pour la majorité de la population. Cela a valu à ces deux projets d'inévitables critiques quant aux processus de gentrification qu'ils contribuaient ainsi à renforcer.

Pour assurer le financement de cette première étape, dont l'investissement global était estimé à CHF 115 millions, un premier emprunt d'environ CHF 85 millions fut contracté auprès de la Banque cantonale vaudoise (BCV), le reste étant assuré par des fonds propres du groupe LO et des partenariats inédits quant à leur forme, sur lesquels nous reviendrons ci-après.

La rénovation de « La Banane » et le rôle moteur de la FNAC comme premier partenaire localif

Parmi les projets de rénovation des bâtiments existants qui possèdent une valeur historique, celui de l'immeuble dit « La Banane » nous semble particulièrement exemplaire du jeu d'acteurs, et nous allons par conséquent nous attarder un peu sur sa réhabilitation, d'autant qu'il va s'avérer crucial en termes de marchabilité, puisqu'il assure la transition piétonne nord-sud entre les hauts de la ville historique, l'axe commerçant de Bel-Air et le Flon en contrebas, par deux actions vitales pour établir ces connexions : la création d'un nouvel espace public en toiture et le remplacement de son ascenseur à wagons par un ascenseur à piétons.

L'ensemble du bâti hérité de l'époque où le Flon était une gare de marchandises comporte quelques immeubles de grande valeur architecturale, à l'instar de « La Banane », immeuble sis rue de Genève 2-8 sur une relativement grande parcelle longiligne. Le bâtiment datant de 1901 est un bel exemple de l'architecture du tournant du XXe siècle. Malgré sa taille imposante, il reste discret, adossé à la colline grâce à l'habile implantation de son concepteur Francis Isoz dans la transition topographique entre les niveaux supérieur (Bel-Air) et inférieur (plateforme du Flon) de la ville. A l'intérieur, il intègre un rare dispositif d'élévateur à wagons qui faisait à l'époque le lien entre le réseau de chemins de fer et celui des tramways urbains.

Une fois ratifié le nouveau PPA, cet immeuble s'est trouvé en première ligne pour amorcer la reconquête du Flon, car deux de ces éléments sont appelés à jouer un rôle essentiel pour assurer la perméabilité voulue pour le nouveau quartier : sa toiture-terrasse devient un balcon sur la Plateforme rénovée et un ascenseur public prend la place de l'ancien élévateur à wagons. Mais encore fallait-il que ces locaux trouvent preneur, et que celui-ci trouve ces aménagements compatibles avec son occupation des lieux.

Une anecdote à ce propos montre bien que de ce point de vue-là, la partie est encore loin d'être gagnée au début des opérations. Paul Rambert se souvient d'une rencontre avec le PDG de l'époque de la FNAC : « Au programme, la visite sis à la rue de Genève 2-8 (« La Banane »). L'électricité avait été coupée, et une colonie de pigeons y avait élu domicile. Après avoir patiemment écouté son guide décrivant le futur Flon avec enthousiasme, le client potentiel éclairait le visage de son interlocuteur de sa torche en lui demandant, sceptique : « Vous y croyez vraiment ? ». A peine quelques mois plus tard, grâce aussi à

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

L'appui du conseiller Charles Joye, la FNAC signait un bail pour plus de 3'000 m² de surfaces. A ce stade des opérations, ce fut un signal fort pour bien des responsables d'entreprises suisses et internationales. On commençait à se dire qu'à Lausanne, l'endroit où il convenait de s'installer était le Flon » (Quartier du Flon, 2009, p. 74).

La FNAC a, malgré une hésitation initiale, accepté de prendre le bail. Elle a ainsi su jouer le jeu de la transition urbaine et l'aménagement de la librairie sur les trois niveaux du bâtiment tire parti de la verticalité de la ligne de désir des marcheurs entre la ville haute et la ville basse, tout en servant de guide au flux des chalands qui depuis Bel-Air souhaitent rejoindre les espaces piétonniers de la plateforme du Flon au rez-de-chaussée. L'aménagement d'un espace public généreux au niveau de l'Avenue Bel-Air « répond au double objectif de valoriser la toiture-terrasse du bâtiment pour les usagers piétons des quartiers proches (pendant Ouest de la promenade de Derrière-Bourg par rapport à Saint-François) et de renforcer l'accès aux niveaux inférieurs par l'ascenseur » (Quartier du Flon, 2009, p. 131).

En ce qui concerne les deux autres projets phares qui ont donné lieu à des partenariats publics-privés, respectivement le **parking souterrain** et le **Multiplexe cinémas**, le Groupe LO a conclu des partenariats forts avec respectivement Vinci Park et Pathé, s'assurant ainsi tant un savoir-faire spécifique que, surtout, des sources de financement additionnels contre la cession d'un droit de superficie. Le parking souterrain comporte dans cette première étape 640 places de parc sur quatre niveaux, le solde d'environ 200 places étant conservé en surface. Ouvert au public en 2002, le Parking du Centre reçut le premier prix de l'« European Parking Association » en 2003. Cette distinction est décernée sur la base de plusieurs critères tels que l'architecture, la sécurité, la transparence et l'exploitation. Quant au Multiplexe Cinémas, il comporte 1800 places réparties dans 7 salles, avec un hall d'accueil et deux espaces réservés à des établissements publics au rez-de-chaussée. Ces deux projets phares ont pleinement rempli leur rôle en tant que « tête de pont » de la zone Ouest « à destination », et nous avons pu constater, au fil de nos observations, que les usagers du Flon s'y rendent effectivement en nombre (le problème étant plutôt le fait qu'ils ne se rendent pas au-delà).

Comme nous l'avons dit plus haut, la pause prévue en 2004 entre les deux étapes a eu des conséquences bénéfiques sur le changement de perception que les Lausannois ont pu avoir du secteur, en leur offrant l'occasion d'une appropriation précoce par de nouveaux usages, bien avant que l'opération ne soit totalement achevée. « La fin de la première étape et avec elle la disparition temporaire des chantiers, l'arrivée de nouvelles enseignes et l'inauguration de bâtiments modernes, leur (les lausannois) permirent d'anticiper concrètement ce qu'allait devenir « leur » Nouveau Flon » (Quartier du Flon, 2009, p. 79). Durant cette période charnière, le groupe LO a pu compter avec l'appui efficace de La Gazette du Flon, fort appréciée par la population du quartier, qui s'est fait l'écho des nouvelles aménités inaugurées lors de cette première étape. La méfiance parmi « Les gens du Flon » avait diminué par rapport à l'attitude sceptique vis-à-vis du démarrage de la première étape. Avec la sortie de terre des éléments concrets qui la composent, l'adhésion à la Flon-Vision gagne alors du terrain (Quartier du Flon, 2009, p. 81).

La deuxième étape : un pôle commercial à ciel ouvert qui fait la part belle aux circulations piétonnes

Après cette année de pause en 2004 et « sur fond du résultat intermédiaire concluant, il fallait maintenant convaincre les actionnaires à poursuivre l'effort » (Quartier du Flon, 2009, p. 80). La deuxième étape représente un investissement légèrement supérieur à celui de la première, soit environ CHF 120 millions, mais les plus-values réalisées par la première étape ont permis un financement plus aisé de la deuxième. Réalisée entre 2005 et 2009, cette deuxième étape comprend les projets suivants : Flon-Ville, l'extension du Parking du Centre, la Miroiterie, les Télégraphes, les Mercier, la transformation du rez-de-chaussée de certains immeubles historiques en vue de leur adaptation à un usage commercial (par un travail sur les vitrines et l'accessibilité piétonne aux immeubles) et surtout, pour ce qui nous intéresse, la deuxième partie de la promenade urbaine.

Commençons donc le tour des projets avec le projet **Flon-Ville**. A l'origine de ce projet se trouve un marché original, qui consiste en un échange de terrains proposé par la Ville. Cela lui permet de créer au Flon un centre administratif proche de celui déjà existant à Chauderon, tandis que le Groupe LO gagne en échange la possibilité de récupérer les terrains municipaux de Beau-Séjour pour y construire du logement de moyen à haut standing. Cet échange semble avantageux pour les deux parties, et le « troc » se fait, moyennant convention. Le Groupe LO conserve toujours la mainmise sur une partie importante du projet Flon-Ville : deux immeubles équivalant à 14 000 m² de bureaux, de restaurants et de commerces. Mises en location, les surfaces des deux immeubles privés ont rapidement trouvé preneur : l'Ecole Club et le Centre Culturel Migros Vaud, la boulangerie-café « Le P'tit Prince », un point de vente de la Banque Cantonale Vaudoise, puis ultérieurement, McDonald's, qui s'y trouve encore aujourd'hui (Quartier du Flon, 2009, p. 81) et bénéficie d'une localisation idéale à l'entrée Nord du site, entre la ville haute et l'Esplanade. Au sous-sol s'installent Athléticum et Casino, rentabilisant le niveau souterrain à l'ouest. Plus tard, le supermarché Migros fera de même à l'est avec le complexe Les Mercier. Le niveau souterrain, comme nous le voyons, est une ressource précieuse qui est exploitée presque à l'équivalent des équipements en surface. Cette exploitation intensive du sous-sol possède un autre avantage, et non des moindres, celui d'établir de fortes synergies avec le parking souterrain sous l'Esplanade, qui se trouve ainsi entouré de part et d'autre par des attracteurs de taille.

La construction de **la Miroiterie** démarre quant à elle à l'automne 2006. Après les Colonnades, le Multiplexe Cinémas et Flon-Ville, il s'agit de la quatrième intervention majeure dans le quartier. Le nom de Miroiterie a, comme la plupart des noms d'immeubles au Flon, une connotation historique, puisqu'il rappelle la présence à cet endroit de l'ancienne entreprise Miroiterie du Léman. L'emplacement de la Miroiterie, au centre du Flon, se révèle stratégique. Comme son vis-à-vis, les Colonnades, il donne sur l'Esplanade, mais aussi sur la Voie du Chariot, axe piéton à vocation commerciale qui mène directement à la place de l'Europe, mais qui s'anime aussi la nuit à la faveur de ses nombreuses terrasses.

L'affectation de la Miroiterie semble dès lors évidente : elle sera commerciale, notamment au rez-de-chaussée. Eu égard à l'emplacement stratégique et central de ce bâtiment dans le nouveau quartier, les

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

architectes Brauen & Wälchli reçoivent le mandat de faire de cette nouvelle Miroiterie un projet phare très avant-gardiste. Le pari nous semble avoir été tenu, car sa façade en coussins d'air gonflés rend cet immeuble unique en son genre, et attire de fait l'œil des passants, sans qu'ils sachent toujours bien à quoi tient son aspect si particulier. Si particulier, en fait qu'il a bien failli ne pas voir le jour : « Le projet fit déjà parler de lui au stade du permis de construire. En effet, comment respecter l'alignement réglementaire d'une façade tributaire de la pression d'air ? Cela, le PPA ne l'avait pas prévu... Mais la Miroiterie obtint tout de même son permis de construire à temps ! » (Quartier du Flon, 2009, p. 83).

Le complexe **Les Mercier** constitue le pendant de Flon-Ville (Quartier du Flon, 2009, p. 84). Composé de trois immeubles situés de part et d'autre de la Voie du Chariot, ce complexe est un attracteur qui justifie pleinement des activités de latéralisation de la part des marcheurs. Il suscite donc beaucoup de traversées à contre-courant du flux principal longitudinal, ce qui donne lieu à cet endroit particulier à bien des négociations entre les piétons pour éviter les collisions. D'autant que certains en profitent pour faire un mini-détour afin d'utiliser la fontaine ou inspecter le light box, œuvre de Daniel Schlaepfer, qui se trouvent tous deux devant le complexe.

Les trois immeubles sont directement reliés en souterrain au Parking du Centre, et les circulations piétonnes souterraines ne sont pas négligeables. Ce complexe est l'un des attracteurs principaux du secteur. Il abrite la locomotive de la Migros (une véritable « institution suisse » dans le domaine du commerce alimentaire), ainsi que Denner (un hard-discount également dans le domaine de l'alimentaire) et une série de boutiques regroupées sous le thème du bien-être, qui accompagnent celles plus traditionnelles de l'habillement et de la chaussure.

LES ESPACES PUBLICS QUI RYTHMENT LA PROMENADE URBAINE

Selon Charles Lambert, urbaniste-conseil du Groupe LO pour l'ensemble des transformations du site et concepteur de la promenade urbaine, l'approche globale du site consiste à créer une nouvelle centralité « fondée sur le plaisir des gens à fréquenter un lieu ». Le Flon est, selon lui, « le lieu tout désigné pour établir cette nouvelle centralité » (Quartier du Flon, 2009, p. 97). Tout d'abord car, suite à son appropriation par les acteurs de la culture alternative, la Plateforme portait déjà en germe cet appel à une vie urbaine libre et inventive. Deuxièmement, car la Plateforme est devenue, avec la création du M2, le point névralgique du réseau de transports publics lausannois, en faisant de cette interface multimodale le point le plus accessible de l'agglomération.

Les fonds attribués à la Promenade urbaine représentent environ 4% de l'investissement total de la première étape de la Flon-Vision. Ce qui reste modeste, eu égard aux sommes en jeu et surtout à l'importance que joue cet axe névralgique pour tout le site. Charles Lambert s'est inspiré de réussites urbaines récentes dans des villes comme Philadelphie, Dublin, Copenhague et Rotterdam. Selon son concepteur, la dénomination Promenade urbaine « explique la finalité d'usage du quartier par les habitants de la ville toute entière ». Elle s'est caractérisée « par des étapes de réalisation brèves et suffisamment abouties pour éviter l'atmosphère de chantier permanent, et surtout une malléabilité (...) des espaces pour les adapter aux idées d'animation ou d'usage qui apparaissent désormais » (Quartier du Flon, 2009, p. 100). C'est ainsi que soutenu par « Les Gens du Flon », le Groupe LO a commencé à organiser les premiers événements sur l'Esplanade : la patinoire et le sapin de Noël en hiver et la venue du cirque, l'accueil de festivals éphémères à grand succès comme la Fête de la Musique ou Lausanne Jardins, ou encore « L'opéra descend au Flon » durant l'été.

Nous pouvons regretter, avec Charles Lambert, le fait que la solution pour assurer la perméabilité du site proposée au départ n'ait pas été retenue par la Ville, puisqu'en intégrant une échappée transversale sur les Côtes de Montbenon elle aurait assuré « une véritable continuité végétale et d'usage de promenade entre le Flon, l'Esplanade de Montbenon et son belvédère un peu excentré sur le lac » (Quartier du Flon, 2009, p. 100).

La carte ci-contre permet de situer les différents espaces publics qui se succèdent le long de cet axe structurant pour l'entièreté du site, et que nous allons analyser plus finement dans les pages qui vont suivre.

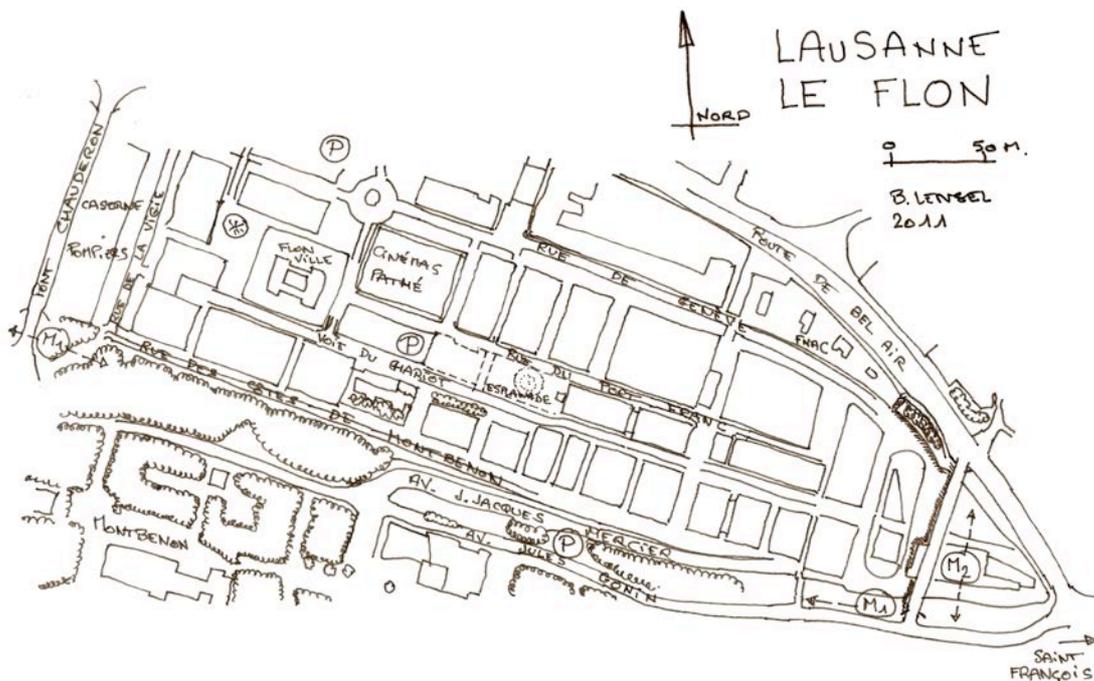


Figure 87 – Cette carte montre clairement le rôle de distributeur des flux qu’assume la Voie du Chariot, conçue comme une promenade urbaine et située en position centrale au sein du site de la Plateforme du Flon. La rue parallèle, rue du Port-Franc, ne connaît pas du tout le même type de flux. Elle fonctionne plutôt comme des coulisses, tandis que la Voie du Chariot assume pleinement son rôle de scène urbaine où les passants se mêlent et se jaugent mutuellement. Sur cette carte nous pouvons également identifier les différents espaces publics qui ponctuent la promenade urbaine. Tout à l’est, l’interface multimodale du Flon, qui donne accès aux métros M1, M2 et à la ligne de chemin de fer régional LEB. Puis se succèdent les immeubles des Mercier jusqu’à l’Esplanade, qui abrite également les deux Pergolas et, sur sa bordure sud, la Pépinière. Le secteur Ouest donne accès aux lieux dits « à destination » : le parking souterrain, le cinéma multiplexe Pathé et Flon-Ville. L’Arbre de Flon-Ville est également signalé sur la carte tout à l’ouest. Pour clore la marche (cas de le dire) la caserne des pompiers clôture le site et oppose une limite forte à l’espace piétonnier. La Voie du Chariot se termine ainsi en cul-de-sac. Les liaisons piétonnières vers le pont Chauderon et la station du M2 attenante restent insatisfaisantes, tant du point de vue des aménagements que du point de vue de la visibilité. Globalement, nous pouvons ainsi décrire le niveau de marchabilité de la Promenade urbaine comme excellent à l’est et se dégradant progressivement à mesure que l’on progresse vers l’ouest. Cartographie © Bernard Lensel, 2011.

La Voie du Chariot

La Voie du Chariot constitue la colonne vertébrale de cette Promenade urbaine. Son tracé garde un lien avec l’histoire ferroviaire de la Plateforme et en devient le témoin. Dès sa réalisation, la première section de la Promenade urbaine a pu remplir avec succès sa mission, qui consiste à relier les trois zones est-centre-ouest de la Plateforme. Sur ses 300 mètres de longueur, la Voie du Chariot forme un axe fort entre la place de l’Europe et le Multiplexe Cinémas, et c’est de loin le segment le plus fréquenté de tout le site du Flon.

Son aménagement plutôt minéral comprend des matériaux aux contrastes visuels forts et bénéficie, à l’instar de l’ensemble du site, d’un éclairage très soigné, jouant sur les couleurs et sur des continuités lumineuses qui interpellent et incitent les visiteurs à aller plus loin. Cet éclairage reste doux et rend les

espaces publics très agréables à parcourir de nuit. Le mobilier urbain, créé spécialement pour le site, lui confère une identité particulière et permet des aménagements flexibles au gré des usages et, partant, une plus forte appropriation. De nuit, les bancs illuminés encouragent le séjour et prolongent les discussions, tant devant le MacDonald's qu'autour de l'Esplanade, là où s'alignent les principaux hauts lieux qui animent la nuit du Flon (Multiplexe cinémas Pathé, Atelier Volant, Mad, restaurants, cafés et bars). Des touches de verdure et des arbres complètent l'aménagement. Ils rythment la promenade et contrastent agréablement avec l'aspect très minéral des nouveaux aménagements du quartier (Quartier du Flon, 2009, pp. 71-72).

En plus du concept général de l'aménagement extérieur, Charles Lambert développe aussi une grande partie des sous-projets de détail. Parmi ceux-ci, mentionnons **les Vitrines**, des sortes de cubes en verre posés le long de la Voie du Chariot et sur l'Esplanade, qui contribuent par leur renouvellement périodique à l'animation du quartier et sont très appréciés des promeneurs. Sous l'impulsion d'Helène Demont Catsicas est née la « Flon Square Galerie », première galerie d'art à ciel ouvert, qui expose les œuvres de certains de ses artistes dans ces cubes en verre (Quartier du Flon, 2009, p. 85). Une manière de rapprocher l'art de ses spectateurs potentiels consiste en effet à le faire « descendre dans la rue ». Au cours de nos observations, nous avons pu relever un nombre important de passants qui jettent un coup d'œil appuyé à ces œuvres tout en poursuivant leur chemin, ou qui vont jusqu'à ralentir le pas, voire s'approcher des cubes, pour en détailler le contenu. Lorsque les passants sont en groupe, ces cubes deviennent souvent une source d'interactions et de commentaires entre les membres du groupe.

Vers l'ouest du secteur, dans la partie Flon-Ville, la Voie du Chariot accueille encore les **Praticables** (terme repris des scènes d'opéra), des sortes de fossés pouvant accueillir des plans d'eau ou de verdure mobile (Quartier du Flon, 2009, p. 78), qui contribuent, avec la Pépinière, à renforcer l'impression que le secteur Ouest de cette Voie devient « plus nature » que le secteur Est.

L'Esplanade

Le revêtement en « gore » rouge de l'Esplanade obéit aux canons de l'aménagement des espaces publics du moment. Les passants en transit empruntent très fréquemment le vaste espace central vide pour couper à travers la place, de manière à rejoindre les échappatoires transversales en suivant au plus près leurs lignes de désir (Lavadinho, 2008a). Cependant la place est très exposée au soleil et la réverbération, renforcée par ce matériau, y est trop intense pour en faire un endroit véritablement accueillant pour s'arrêter de manière prolongée. Les bancs qui longent la place au nord, en métal, ne sont pas propices à des appropriations de plus de quelques brèves minutes.

Nous ne sommes donc pas totalement convaincus par ces choix d'aménagement en ce qui concerne les activités liées au séjour, qui semblent être reléguées vers les bords de la place, tant sous la **Pergola métallique** et la **Scène des Téléphériques** (toutes les deux conçues par l'Atelier Oi) que sous la Pergola de verdure qu'offre la **Pépinière**. Ces trois endroits, dont l'ombre bienfaisante tempère l'agressivité du « gore », concentrent la vaste majorité des personnes assises.

La Scène des Téléphériques

La Scène des Téléphériques constitue un deck très apprécié car il permet de s'allonger ou de prendre appui sur ces colonnes pour lire ou travailler sur ordinateur. Les nombreux usages de détournement de cette Scène pour du séjour, que nous avons pu relever au fil de nos observations, nous ont confirmé encore une fois, s'il en était besoin, que les espaces de séjour qui ont le plus de succès sont ceux où, à l'origine, il n'est pas prévu de s'asseoir.

Un élément qui a quant à lui connu un indéniable succès, tant auprès des urbanistes – qui le citent souvent en exemple – qu'auprès des usagers – qui y trouvent ample matière à interagir, est celui des WC avant-gardistes créés par Oloom, situés en face de la Scène des Téléphériques.

Oloom a également conçu le mobilier urbain qui agrémenté l'Esplanade et la Voie du Chariot : les galets, sorte de fauteuils qui peuvent être déplacés au gré des envies de rapprochement des usagers, ainsi que l'équipement progressiste de tri des déchets, rendu presque imperceptible par son design mince et épuré.

La Pépinière

Le paysagiste Christian Hüsler reçut pour mission de développer la Pépinière. Cet autre élément-clé de la promenade urbaine, situé au sud de l'Esplanade, remplit trois fonctions. Tout d'abord, servir d'**élément visuel de fermeture** de l'Esplanade, ce que la Pépinière réussit particulièrement bien à faire, il faut le souligner, par opposition aux solutions classiques du genre, à l'instar de murs ou de bâtiments, qui auraient contribué ici à asseoir la dureté d'une Esplanade déjà fortement minéralisée. La tonelle de verdure constitue au contraire un **îlot de respiration**, assumant un rôle de « lisière » ressentie comme accueillante par les personnes assises tout en marquant clairement les limites de la place. Derrière la pergola une série d'espaces dégagés servent de **zone de rangement** pour toute la verdure mobile du Flon (Quartier du Flon, 2009, p. 79).

En quelques années, la pergola de verdure offerte par cette pépinière est devenue l'un des lieux de repos et de rencontre les plus appréciés des usagers. L'ombre y est pour beaucoup, mais il faut dire aussi que, dans l'ensemble, le secteur présente peu d'espaces publics « libres d'accès » véritablement amènes pour accueillir les visiteurs. Si les terrasses sont nombreuses, elles obligent à consommer, et les aménagements très minéralisés des autres secteurs n'incitent pas à des séjours prolongés, même lorsque des sièges installés sur les lieux le permettent. Dans les faits, que nous avons pu observer que les séjours prolongés se concentrent sous la Pergola métallique et surtout la Pergola de verdure.

L'Arbre de Flon-ville

En parallèle à la réalisation de la deuxième étape de la Flon-Vision, la Promenade urbaine a elle aussi fortement évolué. Aux éléments éphémères conçus pour la première étape s'est peu à peu substitué un mobilier urbain à la hauteur d'un quartier contemporain (Quartier du Flon, 2009, p. 84). Parmi ces réalisations, certaines méritent que l'on s'y attarde. Ainsi de l'Arbre de Flon-Ville, « planté » en 2007 dans la cour éponyme, une création de la société Oloom (Quartier du Flon, 2009, p. 82). Avec ses

Mouvement IV – Les terrains de la marche

racines/bancs qui s'étendent partout sur la partie ouest du site, y compris sur la place devant le McDonald's, il est rapidement devenu une attraction du quartier, surtout de nuit, à cause du jeu de couleurs qui l'illumine.

UNE NOUVELLE CENTRALITE OU LA MARCHABILITE PEUT ECLORE

Le rôle culturel que le Flon joue de longue date dans la vie lausannoise se double désormais, à la faveur de sa régénération en nouvelle centralité urbaine, d'une vocation urbanistique de changement, et non des moindres, puisque elle s'avère à notre avis essentielle pour l'essor de Lausanne en tant que ville marchable. Parce qu'il ouvre la porte de l'extension urbaine vers l'Ouest lausannois, le nouvel Eldorado de la croissance de l'agglomération, et parce qu'il conforte son rôle de cœur d'agglomération à la croisée des axes forts de transport lausannois (M1, M2, LEB et les axes forts futurs prévus au nord-ouest), le Flon, est de fait devenu cette nouvelle centralité voulue par ses décideurs et ses concepteurs.

Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme, a vite cerné le potentiel nouveau que cette position au cœur du système de mobilité de la ville confère au Flon : « L'aménagement de la Place de l'Europe, à l'extrémité est de la plateforme, a permis en outre de créer un centre de ralliement au cœur de la cité, ainsi qu'un trait d'union entre les différents quartiers du centre, entre les ponts, entre la vieille ville et le lac, entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération » (Quartier du Flon, 2009, Cahier « Regards de quelques personnalités », hors numérotation).

Devenu un véritable morceau de ville qui se veut, nous l'avons vu, éminemment marchable, le Flon est bien positionné, par sa valeur d'exemple, pour participer pleinement d'une stratégie de marchabilité qui pourrait à terme, influencer, par son rayonnement, sur la politique de conception des espaces publics à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Lausanne n'est pas encore prête pour cela, sa stratégie en faveur des modes actifs n'est pas encore mûre, et l'armature de transports publics qui leur est le complément nécessaire n'est pas encore achevée, bien que les progrès accomplis ces dernières années soient substantiels. Le nouveau réseau de transports publics, comprenant notamment une nouvelle série d'axes forts desservant le nord-ouest de l'agglomération, sera achevé à l'horizon 2020.

Le jour où Lausanne décidera d'empoigner à bras le corps la question de la marchabilité, le Flon constituera, nous en sommes persuadés, la pièce maîtresse pour penser l'avenir de Lausanne comme ville marchable. Le vallon du Flon constitue en effet, avec ses prolongements en aval vers Sévelin, Sébeillon et l'Ouest lausannois, une réserve de croissance pour le centre-ville qui pourra à terme devenir un véritable cœur d'agglomération, à la hauteur des enjeux que pose la croissance exponentielle de Lausanne, au sein d'un Arc Lémanique dont l'expansion socio-démographique continuera de se poursuivre à un rythme accéléré ces deux prochaines décennies.

Le positionnement stratégique de la Plateforme sur l'échiquier urbain de Lausanne, en complémentarité au pôles de la gare et d'Ouchy, se donne à voir sur la carte ci-contre.

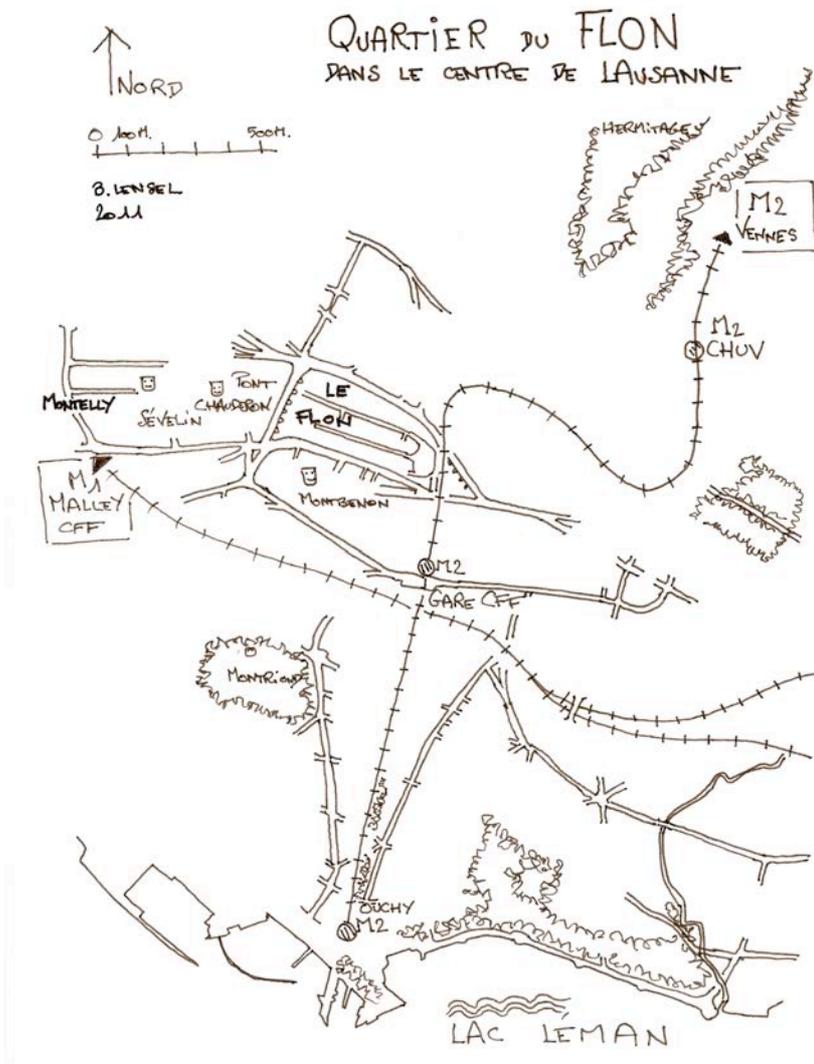


Figure 88 - Cette carte illustre le positionnement de la Plateforme du Flon dans le contexte spatial de la ville de Lausanne et de l'agglomération lausannoise. Nous pouvons souligner le rôle structurant que joue l'armature du M2 comme colonne vertébrale de l'agglomération, tirant le centre de gravité vers le nord, tandis que le M1 continue de renforcer l'axe est-ouest, orientant le développement de l'Ouest lausannois. L'arrivée d'un nouvel axe fort orienté ouest-nord-ouest et le passage prochain de la cadence du transport ferré régional LEB au quart d'heure renforceront encore le rôle stratégique de ce cadran pour le développement futur de l'agglomération. Ce secteur fait d'ailleurs déjà l'objet de développements urbanistiques conséquents, avec notamment le nouvel éco-quartier des Plaines du Loup, actuellement aux derniers stades de la planification, qui recevra d'ici quelques années 8 000 nouveaux habitants.
Cartographie © Bernard Lensele, 2011.

Comme nous pouvons le constater à la lecture de cette carte, les potentialités d'axes forts piétons rayonnant à partir de cette nouvelle centralité sont multiples. Ils déploieront leurs effets sur la *reliance* entre le bas de la ville et la ville haute et sur la continuité entre les secteurs Est et les secteurs Ouest du Vallon du Flon. La dimension culturelle du Flon et de ses plus jeunes jumeaux, les quartiers de Sévelin et de Sébeillon et en particulier leurs versants d'animation nocturne, joueront à notre avis un rôle essentiel dans ce processus de sédimentation des usages pédestres au sein de l'agglomération.

L'ENJEU DE LA MARCHABILITE A L'ECHELLE DU BASSIN FONCTIONNEL LAUSANNOIS

« Si le centre-ville implique la proximité physique et maximise théoriquement les relations sociales et économiques au sens le plus large, la notion du « proche » n'est cependant pas la même pour tous ».

(DINF/SM et DIRE/SAT, 2005, p. 21)

Avec la transformation de la Plateforme du Flon nous avons illustré un cas qui nous semble exemplaire de la reconversion d'une ancienne friche industrielle en un nouveau cœur de ville hybride. A la fois *hub de vie* (espace public porteur de centralité et interface multimodale porteuse de reliance) et *agrafe urbaine* (nouvel espace de transition reliant la ville haute et la ville basse), le Flon requalifié peut désormais servir de nœud focal pour le développement ultérieur d'une politique affirmée de marchabilité à l'échelle de toute l'agglomération lausannoise. Mais loin d'être compacte, cette agglomération est en réalité étalée sur un territoire important qui comprend une grande partie du canton. De surcroît, son l'aire d'influence s'étend au-delà de frontières cantonales sur les territoires les cantons limitrophes.

Avec sa topographie difficile aux pentes importantes, ses immenses coupures surfaciques et linéaires, sa fragmentation au niveau décisionnel en des dizaines de communes aux intérêts divergents, présente-t-elle vraiment les conditions requises pour développer à large échelle une politique de promotion de la marchabilité ? Nous pensons que oui, et c'est ce que la présente section tentera de démontrer.

Des arguments pour développer la marchabilité à l'échelle du bassin fonctionnel lausannois

La marche, non pas évidemment comme alternative aux autres modes de transport : il ne s'agit pas de restreindre nécessairement la mobilité urbaine aux courtes distances et aux joies de la lenteur (...) mais plutôt comme « un « point de vue » qui permet de renouveler nos approches de la mobilité dans son ensemble.

Véronique Michaud et Blanche Segrestin

On constate aisément, du fait que la marche n'est concurrentielle que sur de relativement courtes distances (1-2km) et des temporalités socialement acceptables (10-15 min en moyenne, et jusqu'à 20 ou 30 min selon les motifs de déplacement, les rythmes circadiens et hebdomadaires et la taille de l'entité urbaine de référence), que la marche *per se* ne peut suffire à couvrir tous les besoins qui motivent nos déplacements au sein de bassins de vie de plus en plus étendus. Ce n'est pas pour autant une raison pour reléguer la marchabilité au rang des politiques inopérantes à l'échelle du bassin fonctionnel lausannois et la confiner à des réflexions uniquement d'ordre local, à l'échelle de la rue ou du quartier. Le vrai enjeu pour la promotion de la marchabilité à cette large échelle est le développement d'une politique

coordonnée de transports et aménagement du territoire qui favorise une politique d'itération « proximité & connectivité » (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h, Lavadinho et Lévy 2010). La proximité se traduit par le rayon d'action au sein duquel les modes actifs restent les plus performants, tandis que la connectivité est à comprendre comme le relais de la proximité lorsque les distances à parcourir deviennent importantes. Elle se traduit alors par une forte accessibilité piétonne aux modes individuels partagés (autopartage et vélo en libre-service) et aux axes forts de transports publics. C'est cette double politique qui constitue le socle de la vision d'une ville à la fois marchable et multimodale.

Puisque le territoire ne peut être partout marchable à une si large échelle, il est essentiel de développer ce que nous avons appelé des « clusters de marchabilité » au sein des tissus diffus, en prenant appui sur les interfaces multimodales et les « centralités périphériques » (Lavadinho 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011).

Au sein de ces clusters, les conditions sont favorables aux déplacements à pied, tant en termes de distances à parcourir que de budget-temps à disposition pour le faire. De plus, ces clusters doivent assurer une contiguïté plus ou moins prégnante du bâti et des conditions minimales de diversité et d'intensité urbaine (Da Cunha 2009 ; Jaillet, 2008 ; Lavadinho 2009a) garantissant un contexte propice à la marchabilité. Cela étant posé, force est de constater que le contexte de base lausannois ne semble *a priori* pas être des plus favorables à l'essor d'une politique de marchabilité à grande échelle. Voyons maintenant pourquoi, et comment il serait possible d'améliorer les préconditions requises à un véritable déploiement à grande échelle d'une politique de promotion de la marche sur ce territoire.

La morphologie territoriale influence fortement le choix modal

Le contexte suisse

Il nous faut tout d'abord expliciter le contexte suisse en termes de mobilité. Le taux de motorisation en Suisse reste parmi les plus élevés d'Europe, même si actuellement il plafonne par rapport à sa croissance exponentielle des dernières décennies (1 voiture pour 32 habitants en 1950, pour 4 habitants en 1975 et pour 2 habitants en 2000). Au niveau national, la part modale de la marche commence à peine à se relever après avoir été en constante régression pendant cette même période : 44,9% des étapes en 2005, en nette montée depuis 40,1% en 2000, selon les chiffres du microrecensement transports (OFS/ARE, 2001, 2007). Ces signes, bien que timides, sont encourageants. Reste à savoir s'il s'agit de réels renversements de tendance plutôt que de simples tassements ; seuls les chiffres du microrecensement 2010 (qui seront disponibles en 2012) pourront nous le confirmer.

Les chiffres actuellement disponibles pour l'ensemble du pays cachent évidemment des réalités très disparates. Au sein des agglomérations suisses, la marche est une pratique très fréquente, puisqu'elle représente en 2005 entre 42% et 51% des étapes de tous les déplacements. La part modale de la voiture est, quant à elle, toujours inférieure à 40% au sein des tissus agglomérés et descend même à seulement 26% au sein des communes-centres (OFS/ARE, 2005).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La marche est notamment l'un des modes préférés pour effectuer des déplacements pour les motifs achats et loisirs. Cela est dû au fait que, d'une part, la proximité reste de mise pour une fraction des destinations où nous réalisons ces activités, et d'autre part, que les déplacements pour ces motifs rentrent dans le cadre de ce que nous avons décrit au mouvement III sous le nom de *mobilité libre* : ils sont réalisés le plus souvent à des horaires atypiques et avec moins de contraintes que les déplacements liés au travail.

Le contexte du bassin fonctionnel lausannois

Pour mettre en chair le contexte urbain de l'agglomération lausannoise et ses aires d'influence à l'échelle régionale, nous nous basons notamment sur le rapport « Les territoires de nos déplacements » édité par le Canton de Vaud en janvier 2005 (DINF/SM et DIRE/SAT, 2005), qui prend appui sur le suréchantillonnage du microrecensement fédéral sur le comportement en matière de transport de 2000 (OFS/ARE, 2001).

Les résultats de ces travaux statistiques éclairent un certain nombre de phénomènes qui nous semblent essentiels pour notre problématique. Enumérons et commentons brièvement les chiffres les plus pertinents à cet égard :

Mobilité : faits et chiffres

1. Un Vaudois se déplace chaque jour en moyenne pendant 1h30, parcourt 40 kms, les trois quarts en voiture, principalement pour ses loisirs, et marche moins longtemps qu'un Suisse moyen.
2. Les Vaudois des villes parcourent des distances nettement inférieures (34 kms) à celles parcourues par ceux des périphéries (40 kms) et surtout ceux des campagnes (48 kms).
3. Les Vaudois des villes, qu'ils soient au centre ou en périphérie, passent moins de temps à se déplacer que les Vaudois des campagnes (78 contre 87 minutes).
4. Qu'ils habitent au centre, en périphérie ou à la campagne, l'automobile domine chez les Vaudois plus que chez les Suisses en général. Néanmoins il faut relever qu'il y a nettement moins d'automobilistes dans les zones centrales (53% versus 67% en périphérie et à la campagne).
5. Les habitants des zones centrales se déplacent beaucoup plus à pied ou à vélo (33% contre 22% en périphérie et 25% à la campagne).
6. La part des transports publics reste faible (< 10%), même dans les centres (à peine 12%).

Les chiffres de l'**alinéa 1** montrent d'emblée l'importance des distances parcourues et du budget-temps quotidien consacré à la mobilité. On constate immédiatement que la marche, limitée comme elle l'est par ces deux facteurs, ne saurait constituer la panacée pour résoudre d'une fois pour toutes la problématique globale des déplacements à l'échelle du bassin de vie fonctionnel lausannois. En revanche, la prépondérance marquée du motif loisirs devrait nous inciter à réfléchir au rôle que la marche peut jouer au sein des centres mais aussi des périphéries agglomérées pour autant qu'une politique favorisant une localisation pertinente des équipements soit menée avec vigueur.

Les chiffres décrits aux **alinéas 2 et 3** mettent en relief la différence primordiale entre les tissus denses et les tissus dispersés dans leurs conséquences pour l'organisation de nos déplacements, puisque les deux facteurs que nous avons mis en exergue (distances et budget-temps) se trouvent considérablement réduits lorsque la densité favorise le rapprochement relatif des équipements et leur accessibilité. L'**alinéa 3** souligne en particulier qu'au sein d'une agglomération, même en périphérie, on passe moins de temps à se déplacer.

Les chiffres décrits à l'**alinéa 4** montrent à nouveau que si l'automobile reste la référence dominante, elle peut être contrecarrée, du moins dans une certaine mesure, par une politique d'aménagement du territoire favorisant la centralité.

Les chiffres de l'**alinéa 5** montrent le potentiel des modes actifs en milieu urbain, puisque un habitant sur trois au centre et plus d'un sur cinq en périphérie y a recours pour effectuer ses déplacements. Même à la campagne, la marche et le vélo restent attractifs pour un quart des personnes. Un résultat à opposer aux faibles performances des transports publics en termes de part modale décrites à l'**alinéa 6**, y compris dans les centres.

Les motifs de déplacement et l'attractivité des territoires : faits & chiffres

7. Un Vaudois moyen consacre 38% de ses déplacements à ses loisirs, 26% à son travail, 16% à ses achats et 7% à l'accompagnement d'autres personnes. Qu'il habite au centre, en périphérie ou à la campagne, les motifs achats et loisirs suscitent à eux seuls toujours plus de 50% des déplacements.
8. Les déplacements à l'intérieur de chaque territoire sont nettement supérieurs à ceux qui vont d'un territoire à un autre. Ceci est d'autant plus vrai que l'on se trouve au centre.
9. Les zones centrales des agglomérations sont les plus attractives et attirent 28% des flux en provenance de la périphérie et entre 10% et 15% des flux en provenance de la campagne (respectivement des communes-centres et des autres communes). Par ailleurs, l'effet de centralité s'observe aussi à une échelle plus locale, puisque les communes-centres en campagne attirent 12% des flux en provenance des autres communes de campagne, alors que la zone centrale de l'agglomération n'en attire que 3%.
10. Les zones centrales des agglomérations sont celles qui attirent le plus de déplacements de loisirs et ce quelle que soit leur origine (79% en provenance de l'agglomération, 61% en provenance de la périphérie et des communes-centres de la campagne, 56% en provenance des autres communes de la campagne).
11. La campagne, quant à elle, et contrairement aux idées reçues, attire peu de flux en provenance de l'agglomération (3% à 4%) pour le motif loisirs.

Les chiffres de l'**alinéa 7** montrent bien la prépondérance des motifs loisirs et achats dans nos déplacements quotidiens, reléguant la part modale du motif travail à un quart uniquement du total de nos

déplacements. Puisque loisirs et achats représentent ensemble plus de la moitié de nos déplacements – 56% selon les chiffres du microrecensement 2005 (OFS/ARE, 2007), les équipements et localisations où ces fonctions prennent corps deviennent des attracteurs de flux considérables. La maîtrise de ces flux devient un enjeu réel dans la priorisation des tentatives d'infléchir les tendances actuelles privilégiant la mobilité individuelle motorisée. Un enjeu d'autant plus fort que les rythmes circadiens et hebdomadaires des loisirs et des achats échappent de plus en plus aux temporalités auxquelles les transports publics tentent de répondre tant bien que mal (Duval, 2001).

Deux caractéristiques des déplacements liés aux achats et aux loisirs se révèlent primordiales pour proposer une alternative non motorisée crédible :

- d'une part, leur volatilité en termes d'horaires, avec pour corollaire une flexibilité plus importante que lors des déplacements pour le motif travail ;
- d'autre part, l'extrême éclatement de leurs localisations temporelles et spatiales, qui rend d'autant plus difficile à mettre en place une chaîne de déplacements satisfaisante en transports publics et favorise plutôt un recours aux modes de transport individuels.

C'est justement pour répondre aux besoins de flexibilité que la marche, en tant que mode individuel, possède, au même titre que la voiture, des atouts considérables. Ce sont des avantages auxquels les transports publics ne pourront jamais prétendre : étant des modes à contrainte horaire, ils sont intrinsèquement conçus de manière inflexible en ce qui concerne l'étendue temporelle de leur desserte.

Nous constatons par ailleurs, et ceci aura tout son impact pour la réflexion en termes d'aménagement du territoire, que l'attractivité des zones centrales pour les loisirs semble bel et bien être une réalité, tant au sein des agglomérations qu'au sein de communes-centres qui structurent la campagne. Ces résultats soulignent *l'intériorité des flux (alinéa 8) et le rôle attractif joué par les centralités (alinéas 9, 10 et 11)*. Ils contribuent à asseoir notre point de vue sur le rôle primordial que jouent les « centralités périphériques » dans la structuration des territoires diffus. Leur bonne localisation est donc à la fois un enjeu et une opportunité pour infléchir les comportements mobilitaires vers une durabilité accrue.

Dans cette perspective, il paraît payant de privilégier la tendance déjà observable à la concentration des déplacements liés aux achats et aux loisirs dans les zones centrales denses, en créant notamment des clusters marchables reliant les divers équipements qui permettent leur accessibilité en tout temps dans l'ordre que l'on souhaite et qui est personnelle à chacun. La flexibilité des chaînes de déplacements est ici de mise, et la marche permet aux individus de choisir en toute liberté son itinéraire et ses horaires.

Néanmoins, nous ne devons pas perdre de vue les deux grandes limites de la marche déjà énoncées, à savoir les distances à parcourir et le budget-temps pour le faire. Même si la vitesse et le respect des horaires jouent un rôle moins important pour les motifs d'achats et de loisirs que pour le motif travail, l'essor de la marche reste conditionné par ces deux facteurs. Pour limiter leur impact négatif sur le degré de marchabilité des grands territoires, les collectivités se doivent de pratiquer une politique cohérente de concentration des équipements d'achats et de loisirs dans un rayon facilement atteignable à pied au sein

de périmètres relativement circonscrits, au maillage dense et présentant un minimum de coupures surfaciques et linéaires. Ceci ne va pas sans contraintes dans un milieu qui, pour être diffus, n'en est pas moins déjà fortement bâti et conçu avant tout pour une accessibilité routière.

Le service de la mobilité du canton de Vaud a mis en place dès le début des années 2000 une politique de localisation des équipements qui tient compte à la fois de leurs fonctions, leur impact sur les flux de déplacements et leur accessibilité. Cette politique, dite « ABC », a été appliquée tout d'abord aux Pays-Bas. Elle cherche à minimiser les externalités négatives liées à des localisations peu judicieuses en suivant le principe « du bon équipement au bon endroit » (Noirjean et Merle in Da Cunha, 2005).

La proximité, une valeur sûre pour structurer les bassins de vie fonctionnels ?

Le Canton de Vaud émet l'hypothèse de l'organisation de son territoire en une vingtaine de régions de proximité, qui seraient autant des bassins de vie structurés par un centre régional. Ces régions ont été regroupées en quatre catégories : la région de Lausanne, les régions sous l'aire d'influence de Lausanne, celles sous l'aire d'influence de Genève, et finalement celles qui échappent à l'influence de ces deux grandes agglomérations. A l'échelle régionale nous retrouvons les deux phénomènes relevés précédemment, à savoir :

- la prédominance des flux internes (les flux restent majoritairement contenus au sein d'une même région) ; et
- l'attraction prépondérante des centralités régionales, supplantées uniquement lorsque les régions se retrouvent dans l'aire d'influence directe d'une « super-centralité » comme Lausanne ou Genève.

Si nous analysons maintenant dans le détail les chiffres pour l'agglomération lausannoise, nous pouvons constater qu'ils confirment les tendances déjà observées pour le canton de Vaud dans son ensemble. En ce qui concerne la prédominance des flux internes, nous pouvons relever qu'à nouveau les échanges restent de manière prédominante cantonnés à l'intérieur de chaque territoire. Au total, ces déplacements internes représentent 60% de tous les déplacements, avec grosso modo la moitié de ceux-ci sur Lausanne et respectivement un quart sur la couronne et le quart restant sur la périphérie. De manière globale les flux internes à l'agglomération sont largement dominants (81%) alors que les échanges avec l'extérieur sont limités (19%). Les échanges avec la « super-centralité » de Lausanne représentent à eux seuls la moitié de tous les échanges entre tous les territoires qui composent l'agglomération.

En ce qui concerne la distribution des modes de transport, nous pouvons remarquer que si la voiture continue de dominer en 2000 dans l'agglomération de Lausanne (47.7%), les modes actifs représentent tout de même à cette échelle 36.2% des déplacements, contre 11.6% en transports publics (OFS/ARE, 2001). Evidemment ces parts diminuent en couronne (respectivement 20% pour la marche et 8% pour les transports publics) et en périphérie (16% pour la marche et 6% pour les transports publics) alors que l'usage de la voiture augmente (respectivement 71% en couronne et 76% en périphérie).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Nous pouvons encore constater, à l'échelle de l'agglomération lausannoise comme des autres agglomérations suisses, une évolution très favorable de la part modale de la marche entre 2000 et 2005. Celle-ci a gagné 11 points, passant de 36.2% à 48%. Ce transfert a été gagné sur la voiture, qui pendant ce temps a perdu 10 points, passant de 47.7% à 38%. Les transports publics restent stables à 12% (OFS/ARE, 2007).

Ces chiffres nous montrent encore une fois le rôle essentiel de la morphologie territoriale et en particulier les effets de centralité sur le choix modal (Diana et Mokhtarian, 2009 ; Flitti et Piombini, 2003 ; Lavadinho et Lensele, 2010a). Les conclusions du rapport « Les territoires de nos déplacements » vont d'ailleurs en ce sens : « Sans nier l'importance d'autres facteurs fondamentaux tels que l'évolution de la répartition du temps de travail ou l'impact du prix du foncier sur telle ou telle localisation, on peut affirmer que l'on ne se déplace pas de la même manière si l'on réside au cœur d'une agglomération, dans sa périphérie ou dans un centre régional » (DINF/SM et DIRE/SAT, 2005).

Les chiffres que nous venons d'analyser montrent bien le contraste, au sein des agglomérations, entre un centre facilement accessible et connecté où la voiture peut être avantageusement remplacée par la marche et le vélo, et une périphérie où l'usage de la voiture est beaucoup plus répandu et où les modes actifs perdent en attractivité. Cette perte d'attractivité est due non pas uniquement à des distances plus importantes, mais surtout au non-respect total ou partiel de quatre critères importants que nous avons pu identifier dans nos propres recherches et dans la littérature existante, auxquels doivent satisfaire les environnements périphériques qui aspirent à la marchabilité :

- L'existence d'agrafes urbaines assurant la continuité des réseaux piétonniers
- La constitution de clusters de marchabilité autour de centralités périphériques, caractérisés par des niveaux de diversité d'intensité qui les rendent attractifs aux yeux des piétons
- La structuration de la mobilité en périphérie par l'itération « proximité & connectivité »
- Le renforcement de l'accessibilité piétonne aux interfaces multimodales et aux attracteurs

Nous estimons que c'est là que résident les véritables enjeux pour déployer une politique de promotion de la marche à l'échelle des grands territoires : elle se doit de dépasser les opérations classiques de requalification des centres pour s'attaquer au véritable problème qu'il faut résoudre actuellement, celui des mobilités périphériques.

A l'échelle des grands territoires, le défi est alors d'arriver à étendre en périphérie ce qui est d'ores et déjà une réalité dans les centres : la concentration des flux piétonniers pour des motifs liés aux achats, aux loisirs et à la culture. Si le constat de la délocalisation de ces activités en périphérie est désormais acquis (Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b, 2011), il importe de réfléchir sérieusement au choix de localisation de ces implantations, qui sont cruciales en termes d'attractivité pour les territoires diffus, encore plus que pour les territoires denses.

Comment procéder à ces délocalisations non pas en ordre dispersé, mais de manière assez concentrée pour créer de véritables centralités périphériques ? Nous pensons que l'enjeu réside dans la création de

« clusters de marchabilité » : des secteurs qui regrouperaient un nombre élevé d'attracteurs dans un périmètre assez restreint pour justifier une accessibilité à pied, complétés par une desserte efficace par les transports publics. Maximiser l'utilité de cette desserte pour les citoyens marcheurs implique de sortir d'une logique uniquement radiale de liaisons centre-périphérie, pour prendre en compte également des dessertes de proximité périphérie-périphérie entre des territoires proches dont les équipements seraient complémentaires. De surcroît, et au-delà d'une politique de localisation des équipements qui détermine les destinations, il faudrait également repenser une politique de maillage territorial qui soit cohérente avec les besoins des réseaux piétonniers. Car c'est le chemin, autant que le but, qui conditionne le choix modal en faveur de la marche. Nous faisons référence ici au caractère intrinsèquement texturant de la marche (voir la section dédiée à ce concept au sein du mouvement II). Car contrairement aux modes motorisées, la marche n'a pas lieu dans un contexte réticulaire qui se trouverait en totale isolation du territoire traversé. Elle se déroule au contraire à chaque instant en prise continue avec l'univers environnant.

CONCLUSION : TROIS ENJEUX POUR ASSURER LA MARCHABILITE DU BASSIN LAUSANNOIS

Pour conclure cette section, nous allons récapituler les **trois enjeux** quant à la marchabilité du bassin fonctionnel lausannois illustrés par les statistiques que nous venons d'analyser, portant sur les usages des Lausannois et des Vaudois dans leur ensemble.

Le premier enjeu concerne la pertinence d'instaurer un contexte urbain favorable à la promotion de la marche à l'échelle des grands territoires, alors que les usages ne semblent *a priori* pas s'y prêter (taux de motorisation important chez les suisses, usages forts de la voiture chez les vaudois, y compris au sein de l'agglomération lausannoise). Nous avons montré cependant que la notion de centralité, que l'on pouvait croire morte en ces temps d'étalement urbain accéléré (Cattin, 2006 ; Wiel, 2010), reste d'une étonnante actualité (Da Cunha, 2010) et s'avère être à la fois un vecteur de concentration des déplacements et une dimension essentielle pour l'attractivité d'un territoire (Damon et Cusin, 2010).

L'attractivité des centralités ne se dément pas même pour des pratiques réputées occasionnelles et dispersées, comme celles liées aux achats, aux loisirs et à la culture. C'est plutôt à la délocalisation de ces activités en périphérie (Lavadinho et Linsel, 2010a) et à leur degré d'accessibilité lacunaire à pied et en transports publics qu'il faudrait imputer le plus fort usage de la voiture pour ce type de déplacements.

Plus encore qu'au facteur distance, c'est aux déficits liés à l'accessibilité des « centralités périphériques » et aux lacunes dans les représentations mentales liées à la visibilité défaillante de leurs localisations au sein de territoires diffus (Lavadinho et Linsel, 2010a et 2010b) que nous pouvons imputer un usage accru de la voiture, dont l'usage se révèle plus facile à négocier sur terrain relativement inconnu.

Lorsque les territoires périphériques sont structurés par une centralité forte, comme le démontre le découpage du canton par régions de proximité, cette centralité concentre les flux de déplacements et permet à nouveau à la marche d'éclorre. Cette notion de proximité à l'échelle régionale, tout en ayant ses limites, nous semble une piste innovante qui peut être porteuse si le canton saisit les tendances déjà à l'œuvre et choisit de les affirmer par des choix de localisation judicieux qui permettent de structurer la mobilité en jouant la carte de la proximité par le biais de l'aménagement différencié de ses territoires en fonction de ces diverses centralités régionales.

Nous avons également pu éclairer l'importance du phénomène d'intériorité des flux, qui se révèle être une véritable aubaine pour l'organisation des déplacements puisqu'il indique bien que de manière générale les choix de déplacement des individus privilégient la proximité, et ce quelle que soit l'échelle du territoire considérée. La centralité du territoire étant recherchée par les usagers eux-mêmes, il est possible, du moins en théorie, de s'appuyer sur cette intériorité des flux pour les concentrer en agissant sur le renforcement de cette centralité.

Vu que la structuration d'un territoire diffus par des « centralités périphériques » dépend fortement du renforcement de leur accessibilité par le principe d'itération « proximité & connectivité », il est essentiel

de privilégier une armature basée à la fois sur des axes forts de transports publics et un maillage plus serré dédié aux modes actifs (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h). Ici se pose notamment la question du renforcement des liaisons dites « de ceinture », qui concernent les déplacements périphérie-périphérie, par opposition aux liaisons dites « radiales », qui concernent les déplacements périphérie-centre. Ces dernières ne constituent pas la panacée du point de vue des usages des habitants des zones périphériques, loin s'en faut. C'est justement car les habitants privilégient la proximité qu'ils expriment plutôt une préférence croissante pour des équipements dédiés aux achats, aux loisirs et à la culture qui soient eux-mêmes situés en périphérie, mais une périphérie finalement assez proche, puisque ces déplacements, comme nous l'avons vu, obéissent au principe de l'intériorité des flux.

La problématique de réseaux marchables reliant des équipements au sein d'un même périmètre périphérique ou reliant entre eux des périmètres périphériques contigus se pose dès lors avec insistance, pour venir compléter par une irrigation fine des territoires le maillage trop grossier de la desserte en transports publics. En effet, les distances à parcourir à pied pour accéder à ces « centralités périphériques » sont plus souvent qu'on ne le croit acceptables, pourvu que les quatre critères que nous avons identifiés plus haut comme des préconditions à la marchabilité soient respectés lors de la création ou de l'amélioration des réseaux piétonniers qui relient ces attracteurs aux secteurs d'habitat et d'emploi.

Le deuxième enjeu concerne le choix des centralités à renforcer au sein des territoires périphériques. Il nous semble à cet égard judicieux, lors du choix des « clusters de marchabilité » à créer ou à renforcer en périphérie, de tenter d'agir en priorité sur les courts trajets où la marche est déjà concurrentielle et qui représentent tout de même un pourcentage non négligeable des déplacements en voiture (environ 1 sur 4) (WALCYNG, 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Sauter et al. ; 2001 ; Frick et al., 2003 ; PROMPT, 2005 ; ACTIVE ACCESS (à paraître)).

Dans ce contexte, il fait sens de renforcer l'attractivité de la marche là où les centralités sont déjà opérationnelles et où sa part modale, au demeurant déjà non négligeable, pourrait encore croître. En effet, le potentiel pour transférer à la marche la part modale des courts déplacements effectués actuellement en voiture reste fort, même dans les communes-centre et *a fortiori* dans la « supercentralité » de Lausanne, où l'usage de la voiture reste relativement élevé avec 38% des déplacements en 2005, à comparer aux 33% à Genève (OFS/ARE, 2007) et aux 10,5% à Bilbao (CAV, 2007). Le potentiel de report modal est donc loin d'être épuisé, si l'on considère que la majorité de ces déplacements s'effectuent au sein même de la commune de Lausanne, où les distances restent pour une grande part négociables à pied.

Si la topographie joue un rôle dissuasif non négligeable à Lausanne, ce facteur peut être largement compensé par des aménagements adéquats, comme le montre par exemple les « escalators de quartier » installés par les autorités métropolitaines de Hong Kong ou les ascenseurs publics installés par l'Ayuntamiento de Bilbao pour vaincre les pentes importantes qui donnent accès à leurs quartiers résidentiels. Le problème ne réside pas tant dans la faisabilité technique des solutions, que dans la visibilité et la qualité des agencements. Ceux-ci doivent assurer la continuité (physique et mentale) du

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

réseau (Hillman, 2001) malgré les ruptures topographiques. La Ville de Lausanne a entamé un premier pas prometteur dans ce sens avec la création de la Promenade de la Ficelle sur les voies couvertes du métro M2 entre la gare de Lausanne et le port d'Ouchy, haut lieu touristique et centralité de loisirs d'importance régionale.

Nous pouvons donc conclure que si l'on veut infléchir la tendance du « tout à l'automobile », il importe de pondérer judicieusement les rapports coûts-bénéfices de certaines liaisons et de certaines localisations en fonction de leur apport au réseau piétonnier dans son ensemble et à la cohérence globale des localisations aux diverses échelles considérées.

Cette considération nous amène à notre **troisième enjeu, qui cherche à déterminer l'efficacité et l'efficience d'une telle politique de promotion de la marche**. Une politique proactive de promotion de la marche permet, comme nous l'avons vu en introduction de ce chapitre, des *trade-offs* importants du point de vue de la durabilité économique, sociale et environnementale, tout en permettant aux collectivités de marquer des points dans leur combat contre la sédentarité. Néanmoins, à cette échelle, une telle politique ne peut se concevoir en isolation des autres politiques à incidence spatiale, car la marche seule reste limitée dans sa portée pour résoudre la problématique globale des déplacements au sein des grands territoires.

Promouvoir la marche, oui, mais pas n'importe où et n'importe comment. Il s'avère crucial, pour une politique de promotion qui se voudrait efficiente, de pondérer les coûts d'investissement dans l'aménagement du réseau piétonnier¹⁰⁹ avec les résultats escomptés. Or, et c'est là « le nerf de la guerre », nous n'avons pas une idée claire des gains en termes de report modal de la voiture vers la marche. La question n'est jamais posée en ces termes dans les enquêtes et les microrecensements sur la mobilité.

Nous pouvons faire le constat, positif, des progrès récents dans la saisie statistique des comportements de mobilité, puisque les microrecensement incorporent depuis 2000 le comptage et l'analyse des étapes du déplacement, faisant ressortir avec plus de clarté la marche des courtes distances au sein d'une chaîne intermodale. Cependant, une analyse fine du pourquoi et du comment de ces étapes reste à faire. Le screening des déplacements néglige cette analyse détaillée des courtes distances et donne encore trop la prépondérance aux kilomètres parcourus, tant dans la récolte que dans l'analyse des données. Pour pallier ces lacunes, la Confédération suisse réfléchit actuellement à la possibilité de construire des indicateurs statistiques qui mesurent plus finement les comportements liés aux modes actifs (Wüthrich et al., 2005).

Dans l'hypothèse où l'on commence à étudier de plus près ces courts déplacements pour lesquels la marche est hautement concurrentielle face à la voiture, il faudrait tenir compte de facteurs qui ne se réduisent pas à des questions objectives de distance ni de budget-temps (De Palma et Fontan, 2001), mais impliquent de considérer des aspects subjectifs liés à la perception du chemin à parcourir, perception qui

¹⁰⁹ Ces coûts restent relativement minimes en comparaison de ceux encourus lors du développement des réseaux de transports publics ou même de pistes cyclables, sans parler des coûts colossaux engendrés par la moindre modification du réseau viarie ou la refonte d'infrastructures lourdes comme le rail.

se révèle fondamentalement différente selon le mode de transport choisi. En effet, un kilomètre en voiture et le même kilomètre à pied diffèrent fondamentalement dans leur vécu, du fait que la marche implique une forte texturisation du trajet que ne connaissent pas les modes motorisés.

Cependant force est de constater qu'encore actuellement les planificateurs urbains et en transport négligent le plus souvent le fait que pour être efficace, un réseau piétonnier urbain se doit d'être conçu de manière au moins aussi exigeante en termes de continuité (Hillman, 2001), d'accessibilité et de perméabilité que ne l'ont été conçus jusqu'à présent les réseaux de transport motorisés.

Tant que la politique de promotion de la marche de l'agglomération lausannoise en restera aux bonnes intentions sans s'attaquer de manière volontariste à la mise en place de ces réseaux, parler de son efficacité nous semble prématuré. Lorsque la réalisation de ces réseaux piétonniers sera à un stade avancé qui permette de parler d'une ville véritablement « branchée » sur la marche¹¹⁰, la question de l'évaluation d'une telle politique publique de promotion de la marche pourra alors se reposer dans toute sa pertinence en termes d'efficience et d'efficacité.

Une comparaison fondée pourrait également avoir lieu avec les politiques de promotion du vélo ainsi que celle des investissements dans le réseau de transports publics, de manière à pouvoir clarifier les gains obtenus par leur complémentarité dans une perspective globale de multimodalité, afin d'assurer une mobilité urbaine plus durable.

En conclusion, nous voulons souligner l'importance que revêt à nos yeux, la coordination des politiques des transports et de l'aménagement du territoire dans une perspective de renforcement de la marchabilité à l'échelle des grands territoires. La politique de promotion de la marche est particulièrement dépendante d'une politique d'aménagement respectueuse des contraintes et des potentialités du territoire traversé, et l'on ne peut faire l'impasse sur les questions d'urbanisme lorsqu'on tente d'agir sur des flux piétonniers.

Loin d'être une conséquence inexorable de l'étalement urbain, ces flux correspondent *in fine* toujours à un choix individuel de se déplacer ou non à pied. Au-delà des questions liées aux distances à parcourir et aux budgets-temps pour le faire (De Palma et Fontan, 2001), ce choix est fortement sensible aux ruptures, aux obstacles et aux détours rencontrés en chemin. Un choix où chaque mètre de trottoir ou de façade, chaque carrefour, chaque signe de sociabilité compte. Un choix où il ne suffit pas de mettre à disposition un réseau d'infrastructures, mais où il s'agit aussi d'*ouvrir un espace* au sein de la carte mentale des

¹¹⁰ A l'instar par exemple de Londres, où la volonté politique exprimée dès le début des années 2000 par le Maire Ken Livingstone de devenir une « most walkable city by 2015 » s'est concrétisée par un investissement conséquent de moyens financiers et humains qui ont déjà permis ces dernières années la réalisation à un rythme soutenu d'infrastructures améliorant de manière tangible le réseau piétonnier. Citons notamment la construction de ponts et de passerelles dédiés aux piétons, le réaménagement de quais, de parcs publics et d'interfaces multimodales, l'amélioration des conditions de marchabilité de rues et d'intersections qui connaissent de forts flux piétonniers, l'aménagement de plus de 600 kms de promenades piétonnes dans le Grand Londres et, pour finir, la conception d'une signalétique piétonnière unifiée à l'échelle métropolitaine. Les efforts d'amélioration des réseaux piétonniers se poursuivent toujours aujourd'hui, notamment dans la perspective de l'accueil des Jeux Olympiques en 2012. Le maire actuel, Boris Johnson, poursuit également avec vigueur une politique d'amélioration de l'accessibilité de la métropole londonienne. Dans ses propres mots : « I want to deliver those changes that Londoners, and visitors to the city, tell us they want to see: a cleaner city with safer streets, better transport, and good quality affordable housing ». Boris Johnson vient ainsi de débloquer en août 2011 un fond de 50 millions de £ pour la régénération des centralités de la capitale londonienne. Source : sites web du Mayor of London (<http://www.london.gov.uk>) et de Transport for London (<http://www.tfl.gov.uk>).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

citadins pour que les représentations de ces réseaux marchables puissent prendre forme aussi dans les tissus diffus et peu lisibles de la périphérie. Un choix, donc, qui se fera beaucoup plus en fonction du potentiel d'urbanité du territoire qu'en fonction de son potentiel premier de mobilité. L'enjeu de la marchabilité touche ici clairement aux limites de jointure entre réseaux et territoires, entre infrastructures et pratiques, entre mobilités et urbanités. C'est justement pour ces raisons que nous estimons que cet enjeu résume clairement les défis que pose la mobilité aux agglomérations, au tournant de ce XXI^e siècle qui se veut à la fois urbain et durable.

LA MARCHÉ DANS LES GRANDS TERRITOIRES : UN SAUT D'ÉCHELLE

L'être humain est en mouvement. Il migre, nomadise, circule, rêve... Par conséquent, ce n'est pas son implantation en un lieu fixe qui, du coup, ferait « territoire », qui exprimerait sa condition d'humain, mais les rythmes et les temporalités qu'il adopterait et dont ce lieu serait imprégné.

Thierry Paquot

INTRODUCTION

Le déplacement du curseur, en termes de réflexion urbanistique, vers la question du traitement des grands territoires pose du même coup la question de comment envisager la marche urbaine à ces nouvelles échelles, alors qu'elle semblait jusqu'à présent devoir rester un pur produit de la proximité ?

Nous défendons ici la position inverse, à savoir qu'au contraire la marche se révèle heuristique pour penser les grands territoires. Les équipes d'architectes, urbanistes et paysagistes qui s'y emploient ne s'y trompent pas lorsqu'ils la prennent comme socle premier de leur engagement, *corporel* autant qu'intellectuel, envers la grande échelle. Celle-ci n'est jamais, malgré sa démesure, que le creuset de nouvelles terres qui émergent de nos quotidiens, et cette quotidienneté la relie de façon fondamentale à la marche, elle-même par définition l'apanage du quotidien urbain. Pour alimenter leurs esquisses, ces concepteurs de nouveaux mondes urbains vont même jusqu'à prendre la marche comme le geste qui scande et la mesure qui compte, dans un monde qui ne connaîtrait pourtant que vitesse et verticalité. La marche devient pour eux le moyen privilégié pour arpenter des périphéries aux contours flous, des villes diffuses aux potentiels méconnus et en faire ressortir autant les faiblesses que les qualités. Cette marche, enfin, devient le liant qui permet de couturer, d'agrafer les diverses strates de ces territoires épars, en imbriquant plutôt qu'en superposant leurs multiples épaisseurs spatiales et temporelles.

Réconcilier « le banal » de la vie urbaine, qui tient dans le fait de passer incognito les clés de sa réussite, avec l'échelle des grands territoires, dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle ne passe pas inaperçue, voilà le défi auquel doivent répondre les professionnels de l'urbain (Despresle et al., 2008) lorsqu'ils adoptent la posture de la marche urbaine comme un moyen d'injecter à *hauteur d'homme* des éléments signifiants. Loin de rester des abstractions sur des plans, ces éléments ayant trait à la marchabilité forcent le dessin à sortir de son cadre pour fabriquer du rêve, de la vie, du désir, bref, tout ce qui fait advenir la forme urbaine dans sa concrétude, au plus près des urbains que nous sommes.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Tout en assumant notre *condition urbaine*, pour emprunter le titre de l'ouvrage d'Olivier Mongin (2007 (1^{ère} éd. 2005)) et tout en chérissant nos rêves d'Icare pour une mobilité hors sol, nous n'en restons pas moins des êtres fondamentalement bipèdes dont la relation au monde se fonde sur une appréhension pédestre de ce qui nous entoure. C'est là, au cœur de la marche, que se trouve le fil d'Ariane qui a le pouvoir de nous projeter viscéralement, si l'on ose dire, dans les futurs de ces territoires en devenir.

C'est justement sa faculté de toujours ramener à *l'ici et maintenant* qui offre à la marche un pouvoir fédérateur. Des visions on ne peut plus différenciées trouvent ainsi des marges de manœuvre pour s'aligner autour d'une expérience on ne peut plus commune. En effet, quelle expérience plus fondamentalement partagée que celle de se mouvoir, le monde accroché à nos pieds ? Voilà qui confère à la marche toute sa puissance pour penser les grands territoires.

Les chapitres qui vont suivre nous permettront, en revisitant les différentes approches expérimentées à Genève et Bilbao, de comprendre comment la marche peut prendre toute sa place dans ce type de démarches réflexives, qui se révèlent amples et complexes, à la fois par la dissimilitude des espaces qu'elles recouvrent que par les différents choix stratégiques quant au temps : le temps long de la planification genevoise, dont les réalisations avancent par petits pas au gré des opportunités ; le temps court des projets urbains biskayens, dont la boulimique mise en œuvre répond à l'urgence d'une mutation qui ne pouvait pas attendre, ni dans les pratiques ni dans les esprits.

Après la réalisation de la première phase de la planification du Plan-Piétons de 1995 à 2005, la Ville de Genève connaît désormais une vitesse de croisière en termes de réalisations. La Ville garde cependant une veille active notamment sur les questions de maillage urbain, en imposant à tout nouveau projet d'urbanisation sur son territoire une prise en compte d'un maillage fin offrant un haut degré de perméabilité qui favorise l'accessibilité piétonne à ces nouveaux quartiers, qu'ils soient érigés *ex nihilo* ou, comme c'est plus couramment le cas, régénérés à partir de tissus plus anciens d'anciennes zones pavillonnaires qui font l'objet de densifications.

Si la nouvelle vocation culturelle de la Métropole de Bilbao a su, en redonnant un sens au développement urbain, freiner quelque peu les ardeurs de reconstruction et offrir plus de place à la concertation, les opérations se poursuivent à Bilbao selon un rythme soutenu et leur extension spatiale qui se poursuit toujours plus loin vers les lisières de l'agglomération. Dans le cas de Bilbao, contrairement à ce qui s'est passé pour Genève, le projet a clairement primé sur la planification. La réflexion sur des instruments formels de planification piétonne et la prise en compte de ses complémentarités avec les transports publics dans le cadre de la vision d'une ville multimodale sont des préoccupations qui ont surgi plutôt tardivement dans le processus entamé dès 1992 – 2004 pour le *Plan de Movilidad*, 2006 pour le *Plan de Calles amables* et le Plan de *Seguridad Peatonal*, 2008 pour le *Libro Blanco sobre el Transporte Público en Bilbao y su entorno* et le rapport sur la *Movilidad, Desigualdad social y Medio ambiente, un análisis del proceso de peatonalización en Bilbao*, qui a émis des propositions concrètes pour ouvrir la porte à un

Plan de Péatonalización proprement dit. Le *Plan Director Municipal de Accesibilidad*¹¹¹ est quant à lui continuellement mis à jour par le Département municipal des Travaux et Services, en tenant compte des demandes émises par la population.

Un autre point où les deux exemples divergent est celui de la direction du processus qui concerne le jeu d'acteurs : plutôt *bottom-up* dans le cas genevois et *top-down* dans le cas bilbaïen. En effet, et contrairement à ce qui s'est passé pour Bilbao, où les instances supérieures (Europe, Etat central espagnol, Gouvernement basque) ont été le moteur principal des investissements, et où l'implication de la municipalité de Bilbao s'est vu renforcée au fil des années, la Ville de Genève a initié seule son processus de réflexion sur la marchabilité, sans l'appui et devant même faire face au grand scepticisme de la majorité de droite du gouvernement cantonal. Ce n'est que récemment qu'elle a passé la main aux instances supérieures. Actuellement, les politiques de promotion de la marche sont désormais portées également par le Canton et par l'Agglomération franco-valdo-genevoise.

¹¹¹ Source : site de la municipalité de Bilbao <http://www.bilbao.net/> ; page dédiée à la thématique « Accesibilidad en la ciudad ».

GENEVE : LES PAS QUI MENENT VERS UNE PLANIFICATION COHERENTE

Les formes des villes, qu'elles aient été pensées ou qu'elles aient résulté plus ou moins spontanément de dynamiques diverses, cristallisent et reflètent les logiques des sociétés qu'elles abritent.

François Ascher

INTRODUCTION : LES ETAPES D'UNE PROMOTION DE LA MARCHÉ URBAINE

Le cas de Genève illustre bien une approche de la marche urbaine qui part de la planification pour aller vers les réalisations. Il s'agit là d'une démarche logique, mais qui peut prendre plus de temps au niveau de la mise en œuvre des mesures concrètes, car ces dernières connaissent un certain nombre de préalables en termes de procédure.

Le fait de passer du territoire de la ville à celui de l'agglomération pose le même problème : c'est innovant, c'est bienvenu du point de vue de l'utilisateur et de la logique de ses pratiques de l'espace, mais cela accentue nettement les délais de mise en œuvre pratique des mesures d'encouragement à la marche urbaine.

Dès le milieu des années 1990, bien avant que ce mouvement gagne la majorité des villes européennes, Genève a élaboré une démarche de planification ambitieuse en faveur de la marche à l'échelle de l'ensemble de la ville et en collaboration avec les communes limitrophes. Le plan directeur des chemins pour piétons, ou Plan-Piétons, comme il est le plus souvent nommé, a depuis fait école au sein des réseaux qui se font l'écho des bonnes pratiques européennes en faveur des piétons.

Planifié dès 1995, voté par le Conseil municipal de la Ville de Genève en 2001 et approuvé par le Conseil d'État du Canton de Genève en 2004, ce Plan-Piétons couvre l'ensemble du territoire de la ville. Il prolonge également les cheminements vers certaines communes de la couronne genevoise. Dix ans après le début de sa mise en œuvre, un premier bilan a montré des résultats tangibles, puisqu'un peu plus de la moitié des mesures prioritaires ont déjà été réalisées dans les différents quartiers-cible. L'évaluation de l'acceptation de la part de la population montre de surcroît une bonne réception de ces mesures, qui sont globalement bien appréciées par les usagers (Lavadinho, 2004 ; Lavadinho, 2010a).

Le mouvement lancé ne s'est pas arrêté en si bon chemin ; il a au contraire ouvert la voie à des réflexions postérieures à diverses échelles. Tout d'abord par un effet d'émulation qui a su conquérir d'autres communes de la région genevoise. Ensuite, plus récemment, par une prise en considération affirmée de la thématique piétonne à la fois dans le Plan cantonal de la mobilité douce et dans le Projet d'Agglomération

franco-valdo-genevois. Les mesures de promotion de la marche à plus large échelle incluent désormais l'amélioration des réseaux piétonniers au niveau cantonal et la réalisation de la « Ligne Verte », une coulée verte de plus de 22 kms qui traversera l'ensemble du territoire de l'agglomération, en s'appuyant notamment sur les futures haltes structurantes du CEVA¹¹².

¹¹² Le CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) est la nouvelle liaison ferroviaire de type RER qui reliera à l'horizon 2017 la gare centrale de Genève – la gare Cornavin exploitée par les CFF, aux gares françaises des Eaux-Vives et d'Annemasse, exploitées par la SNCF.

LE PLAN-PIÉTONS : UNE PLANIFICATION EXCEPTIONNELLE PAR SA METHODE ET SA DUREE

La Ville de Genève a su se doter d'une planification piétonne dont l'exemplarité s'appuie avant tout sur un jeu d'échelles inédit, allant de l'espace ordinaire de la rue et du quartier à l'agglomération dans son ensemble. Cette imbrication des niveaux d'intervention, si elle se révèle plus complexe à réaliser, crée des synergies importantes qui se traduisent par une meilleure perception de la politique auprès de la population (Lavadinho, 2004). Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'Urbanisme de la Ville de Genève jusqu'en 2010, responsable de la conception et de la mise en œuvre du Plan-Piétons, détaille ces différentes échelles dans un entretien qu'elle nous a accordé en 2008 lors de la rédaction du dossier spécial « Marcher » pour la revue Urbanisme : « Cela va de l'aménagement d'un chemin qui doit rejoindre un quartier de logements à une école, en passant par l'ensemble des mesures qui doivent être planifiées pour un quartier en zone 30 km/heure, ou pour mettre en place un parcours de mobilité douce à l'échelle de l'agglomération qui tisse des liens entre certaines communes de la rive gauche avec d'autres de la rive droite, par exemple » (Lavadinho, 2008c, 2008d).

Aujourd'hui, avec un recul de plus de 15 ans, nous pouvons affirmer que le fait d'avoir su intégrer des mesures de détail à une vision globale de promotion de la marche a grandement contribué au succès du Plan-Piétons. Au départ pourtant, le pari d'une vision intégratrice semblait très ambitieux. La démarche considérée par beaucoup comme expérimentale n'a pas été sans quelques hésitations. Elle a pâti de la lenteur qui caractérise souvent les tâtonnements en territoire inconnu. De fait, la planification piétonne restait à cette époque un continent largement inexploré : les actions de la plupart des villes au cours des décennies précédentes se résumaient le plus souvent à des améliorations ponctuelles, sans vraiment concevoir une vision d'ensemble à l'échelle de tout le territoire.

La lente émergence d'un contexte favorable aux piétons

Entre les années 60 et 80, à l'instar de la plupart des autres villes suisses et européennes, Genève s'est essentiellement développée en fonction de la voiture, tandis que les aménagements piétonniers et cyclistes devenaient progressivement les parents pauvres de la planification des transports.

Le début des années 90 a marqué un tournant dans l'orientation des politiques publiques de la Ville, avec une volonté politique forte de répartir plus équitablement l'espace public entre ses différents usagers, afin de favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transports publics dans le centre-ville et dans les quartiers. Cette volonté s'est vue renforcée par la mise en place d'un **agenda 21 local** (voir l'encadré ci-après) comportant des objectifs précis qui favorisent la mobilité douce, par le biais notamment de la requalification de l'espace public.

L'agenda 21 local de la Ville de Genève

Les grandes lignes directrices de l'agenda 21 local de la Ville de Genève comportent douze volets pour agir en faveur d'un développement durable du territoire, dont trois vont explicitement dans le sens d'une requalification de l'espace public en faveur des piétons, et l'encouragent par des objectifs spécifiques mentionnés dans les fiches d'action.

Sous le volet **Habitat et aménagement urbain**, il est mentionné qu'il faut, du point de vue du développement durable:

→ Donner aux habitants les moyens d'agir, en interaction avec leurs élus et les spécialistes, afin que les conditions politiques, institutionnelles, sociales et culturelles soient satisfaites pour eux et équitables pour tous.

→ Privilégier la mixité fonctionnelle et sociale, ce qui permet de réduire les besoins de déplacements.

→ Reconquérir les espaces publics, qui ont à la fois une fonction sociale et une fonction écologique lorsqu'il s'agit d'espaces verts, à partir de la constitution de réserves foncières.

Dans ses **Visions pour Genève 2020** concernant ce volet, la Ville de Genève spécifie les deux objectifs suivants en rapport avec la promotion de la marche urbaine :

La mise en œuvre du plan directeur des chemins pour piétons veut, progressivement, créer un réseau de parcours et de points de rencontres pour les chalands, les enfants et leurs parents, les personnes âgées, ainsi que tous les autres usagers de la ville.

Dans le prolongement des lieux d'habitat et d'activités, ainsi que du réseau de transports collectifs, il faut développer les places piétonnes, zones de rencontres et passerelles qui permettent aux habitants de parcourir leur ville, tranquillement, au fil de l'eau ou à l'intérieur des quartiers et redonner aux espaces publics leur rôle social d'échanges qui fait si souvent cruellement défaut.

Sous le volet **Transport et Mobilité**, la Ville de Genève met encore en exergue la conception et la mise en œuvre du Plan-Piétons, et plus spécifiquement son encouragement à l'essor de la mobilité douce.

Sous le volet **Culture**, le nombre élevé de fiches d'actions affiche une volonté politique claire de conserver et de mettre en valeur le patrimoine dans toutes ses dimensions, et notamment la projection identitaire.

C'est dans ce contexte général favorable à l'écomobilité que le Plan-Piétons a pris son essor.

En édictant le 4 octobre 1985 **la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre** (voir encadré ci-après), qui concrétisait les objectifs généraux de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) de 1979, la Confédération suisse avait déjà su donner une impulsion décisive aux cantons et aux communes. En effet, les cantons et les communes ont depuis lors l'obligation d'établir des plans de réseaux de chemins pour piétons et de randonnée pédestre, puis d'assurer leur aménagement et leur conservation.

Par ailleurs, diverses préoccupations environnementales liées à la qualité de l'air et à la protection contre le bruit, dont les mesures à Genève dépassaient régulièrement les limites admises par les textes fédéraux régulateurs (Ordonnance sur la protection de l'air – OPAir et Ordonnance sur la protection contre le bruit – OPB), ont conduit le Service d'urbanisme à se lancer dans l'aventure du Plan-Piétons avant même que la loi cantonale d'application n'existe. L'objectif était de reconquérir et de réaménager un certain nombre d'espaces publics au profit des piétons, afin de restituer à ces derniers leur légitimité en tant qu'usagers de la ville à part entière.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Les chiffres de répartition modale ont su peser dans la balance : en Ville de Genève, plus de 40% des ménages ne possèdent pas de voiture et plus de 45% des déplacements s'effectuent à pied ou à vélo (leur écrasante majorité revenant à la marche, puisque la part modale du vélo ne dépasse pas 5%). De surcroît, pour bien des trajets au sein de cette ville compacte, les modes actifs constituent une réponse à la fois plus rapide et plus efficace que la voiture. De plus, favoriser la marche à pied dans les rues, c'est aussi garantir l'attrait, l'animation, la sécurité et la convivialité de la ville, tout en veillant à la santé de ses habitants. Une réappropriation du domaine public par les piétons permet aux rues et aux places de jouer pleinement leur rôle premier d'espaces publics, de lieux de rencontre et de vie sociale. Il faut encore relever que l'augmentation de la part de déplacements à pied contribue à améliorer la qualité de l'air, facteur essentiel de la qualité de vie en ville, tout en diminuant les nuisances engendrées par le trafic automobile. Toutes ces raisons ont contribué à étoffer l'argumentaire qui a encouragé la Ville de Genève à lancer la démarche du Plan-Piétons.

Le réseau national SuisseMobile, une plateforme concrète qui donne vie à la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre de 1985 a su susciter des démarches très fructueuses sur le plan national. Celles-ci ont abouti à la création de plus de 160'000 kms de chemins de randonnée à travers tout le pays. Ce travail titanesque est désormais valorisé par une démarche globale de mise en cohérence à l'échelle nationale des différents réseaux cantonaux et locaux.

Le réseau national dédié à la mobilité douce répond au nom de SuisseMobile (www.suissemobile.ch). Ce réseau met à disposition des usagers des centaines d'itinéraires officiels, consolidés avec les autorités cantonales et communales, en concertation avec les services de l'environnement fédéraux et cantonaux. Qu'ils soient nationaux, régionaux ou locaux, ils sont tous balisés de manière uniforme pour faciliter la pratique des divers modes actifs (marche, vélo, VTT, rollers, canoë).

Cette démarche reste tout à fait exceptionnelle à l'échelle européenne, tant par l'ampleur et la variété des moyens de communication utilisés (site web, brochures, cartes, tags mobiles, etc.), que par l'exhaustivité de l'information fournie et la grande cohésion de l'offre. Un soin particulier a été apporté aux aspects de support connexes à la randonnée pédestre et qui en font la véritable valeur ajoutée (offre synchronisée avec celle des transports publics, possibilités d'hébergement et de véhicules de location répertoriés et offres de transport de bagages).



Figure 89 - SuisseMobile, la plateforme nationale en faveur des modes actifs pour les loisirs et le tourisme

L'influence des échelons supérieurs sur la politique communale

Comme nous l'avons vu dans le mouvement I, l'émergence de standards nationaux en faveur de la marche peut percoler au niveau local et largement contribuer à une amélioration des conditions pour les piétons à l'échelle des villes et des agglomérations. C'est le cas aussi en Suisse, pays qui a la particularité, de par son système fédéral, de connaître des allers et retours entre les différents niveaux politiques qui s'influencent mutuellement¹¹³.

En Suisse, le pouvoir politique appartient au premier chef aux 26 cantons et à l'exception de quelques domaines très précis (défense nationale, aviation, autoroutes, par exemple) qui restent de son ressort direct, la Confédération suisse ne peut établir que des lois cadres, qu'il revient ensuite aux cantons de faire appliquer en les traduisant en des lois cantonales qui ont, elles, une force contraignante pour les autorités, tant cantonales que communales. Ainsi, la loi fédérale sur l'aménagement du territoire de 1979 est une loi cadre qui fixe les buts et principes de l'aménagement du territoire. Les cantons sont chargés de s'organiser et de répartir les compétences entre pouvoir cantonal et pouvoir communal. A Genève, à l'inverse de ce qui se passe pour d'autres cantons, les compétences cantonales sont très larges et les compétences des communes très limitées.

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre de 1985 est également une loi cadre. Elle fixe l'objectif général à atteindre au niveau national, à savoir l'établissement, l'aménagement et la conservation des réseaux marchables communicants. Les cantons doivent s'organiser et prendre des mesures concrètes afin d'assumer cette mission. Contrairement à la majorité des lois fédérales, cette loi est relativement précise et aborde des éléments de mise en œuvre très concrets qui sont généralement laissés à l'appréciation du législateur cantonal.

La Confédération suisse, par l'intermédiaire de l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE), veut encourager la mobilité douce en coopération avec les cantons et les différentes collectivités publiques. Deux instruments majeurs ont été ainsi conçus au niveau fédéral : en premier lieu le Plan directeur fédéral de la locomotion douce, conçu par l'OFROU, qui cherche à placer les modes actifs sur un pied d'égalité avec les autres modes en leur octroyant le statut de troisième pilier de la politique de transports ; et en deuxième lieu les Projets d'agglomération, un instrument d'incitation conçu par l'Office Fédéral du Développement territorial (ARE), dont le volet spécifique à la mobilité douce soumet l'octroi des fonds fédéraux à une prise en compte cohérente des modes actifs à l'échelle de l'agglomération.

¹¹³ Ainsi par exemple de la loi anti-tabac : actuellement encore débattue aux Chambres fédérales, elle est rentrée en vigueur dans nombre de cantons au fil de ces dernières années. A chaque nouveau canton qui l'adopte, la légitimité de légiférer au niveau fédéral s'en trouve renforcée.

Le Plan directeur fédéral de la locomotion douce

La Confédération suisse a élaboré un document crucial pour la promotion de la mobilité douce à l'échelle nationale, le Plan directeur fédéral de la locomotion douce. La Confédération suisse poursuit avec ce document un objectif extrêmement ambitieux qui souhaite conférer à la mobilité douce le statut de troisième pilier du transport des personnes, à valeur égale des transports publics et du trafic individuel motorisé. C'est la raison pour laquelle le Plan directeur fédéral de la locomotion douce, qui est à l'étude depuis le début des années 2000, reste aujourd'hui toujours bloqué au stade de la consultation, faute d'appui suffisant de la part des divers groupes d'intérêts, des partis et des autorités cantonales. Son adoption officielle par le Conseil fédéral, l'organe exécutif de la Confédération suisse, est dès lors retardée depuis maintenant une dizaine d'années.

Comme le dit très justement Thierry Paquot, « une consultation sans pouvoir est une échelle sans barreaux » (Paquot, 2010, p. 108). Néanmoins, comme il arrive souvent en Suisse, l'idée a su faire son chemin au fil des ans aux échelons territoriaux inférieurs. Le document provisoire connaît en effet une large diffusion, bénéficiant d'une visibilité forte puisqu'il peut être téléchargé sur le site de l'Unité Mobilité Douce de l'Office fédéral des routes (OFROU). L'impulsion donnée par ce document est donc bien réelle. Elle s'est traduite, dans un certain nombre de cantons et de villes, par des actions d'envergure en faveur des modes actifs. Ce document sert ainsi de référence implicite et de base de travail pour les cantons et les villes qui, à l'instar de Genève, souhaitent développer leurs démarches de promotion de la marche.

Le Canton de Genève y fait d'ailleurs explicitement référence dans son Plan directeur cantonal de la mobilité douce (voir plus loin dans ce chapitre la section dédiée à cet outil de planification cantonal). Il est désormais probable, à l'instar de ce qui a pu se passer pour d'autres lois, que d'autres cantons suivent le mouvement et élaborent à leur tour des Plans directeurs en faveur des modes actifs. Il est vraisemblable que la Confédération suisse prenne alors acte de ce changement de mentalités pour faire enfin valider son propre document à l'échelle fédérale.

Les Projets d'agglomération

En ce qui concerne les leviers d'incitation à la marche à l'échelon fédéral, le facteur le plus important – tout simplement parce que l'argent est, ici comme ailleurs, le nerf de la guerre – reste sans doute le fait que le Plan directeur fédéral de la locomotion douce a indirectement inspiré l'ouverture de subventions fédérales concernant des fonds d'infrastructures de transports à la réalisation d'aménagements concrets et exhaustifs en faveur des modes actifs. Ainsi l'instrument incitatif des Projets d'agglomération mis sur pied par l'Office Fédéral du développement territorial (ARE) prend en compte concrètement les modes actifs lors du processus de financement de grands projets d'infrastructures élaborés par les cantons et les communes. Ceux-ci doivent désormais viser une forte intégration du développement des transports et de l'aménagement de leur territoire. Nous analyserons plus loin dans ce chapitre les implications de ce programme incitatif pour la politique de promotion des modes actifs à Genève, dans la section dédiée à la

Voie Verte d'Agglomération, conçue dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Nous allons maintenant décrire dans le détail le fonctionnement du processus de subventionnement fédéral des Projets d'Agglomération, dont l'effet de levier s'est révélé très positif pour la promotion de la marche et du vélo en Suisse au cours de la dernière décennie.

En 2001, la Confédération suisse a reconnu en termes officiels, pour la première fois, l'existence des agglomérations sur le plan national. A la suite d'une large concertation avec les cantons et les villes, cette reconnaissance c'est traduite par la mise en place de la « Politique des agglomérations » qui propose, depuis 2007, aux communes concernées et aux cantons de s'engager conjointement et volontairement sous la forme de « projets d'agglomérations ». Ce dispositif vise en priorité la coordination urbanisation - transports à travers l'établissement d'un concept urbanistique de chaque agglomération ainsi déclarée. Le programme de réalisation d'infrastructures de transports qui est établi sur cette base peut alors bénéficier de subventions à fonds perdus de la part de la Confédération suisse via le « Fonds d'infrastructures » (3,4 milliards de francs suisses).

Le montant de cette participation financière (ordre de grandeur environ 30 à 40% du montant total, le reste étant à charge des cantons et/ou des communes) est calculé à partir du rapport coût – utilité de l'ensemble des projets d'infrastructures identifiés à l'échelle de chaque agglomération. Les projets d'agglomérations sont engagés par tranche de quatre ans soumises à des réévaluations, pendant 16 années, soit de 2011 à 2027. A l'heure actuelle, la première tranche est engagée (tranche 2011 – 2014) et l'on peut constater que la Confédération suisse a accordé une très grande importance aux mesures favorisant la mobilité active (franchissement des coupures territoriales – autoroutes et lignes ferroviaires, création de réseaux à l'échelle de l'agglomération, etc.) au travers des 37 projets d'agglomération touchant 90% de la population suisse. À travers le financement de ces infrastructures, la Confédération suisse reconnaît de manière intrinsèque l'importance et le grand potentiel de la mobilité active pour la Suisse, et notamment l'enjeu de déployer des mesures d'encouragement à l'échelle des bassins fonctionnels, coordonnées par les cantons, et non plus uniquement à l'échelle locale, qui reste l'apanage des communes.

En ce qui concerne la Voie Verte d'agglomération conçue dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, la ville et le canton de Genève doivent assumer une partie des coûts et l'argent n'est débloqué par la Confédération suisse que lorsque le dossier a passé toutes les étapes démocratiques avec succès et que les crédits sont votés par le Conseil communal.

Une démarche qui a su s'inspirer des villes pionnières en Europe

Bien que la démarche globale qui a présidé à sa conception soit profondément originale, le Plan-Piétons n'est pas pour autant né *ex nihilo*. Toujours d'après Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Chef du Service d'Urbanisme de la Ville de Genève (Lavadinho, 2008c, 2008d), certaines réalisations qui, à la fin des années 1980 et au début des années 1990, avaient transformé d'autres villes d'Europe, ont su inspirer l'équipe genevoise responsable de sa réalisation.

Marie-Josée Wiedmer-Dozio cite, parmi celles ayant plus impacté la réflexion : le centre-ville de Strasbourg, ainsi que la Promenade plantée qui relie le quartier de la Bastille à Vincennes en traversant le 12^{ème} arrondissement de Paris en France, les aménagements de Bilbao aux abords du musée Guggenheim en Espagne, le concept de circulation entièrement en zone 30 de la ville de Graz dans le sud de l’Autriche, les aménagements du centre de Freiburg im Brisgau en Allemagne et de certaines petites villes des Pays-Bas, telles que Groningen. Autant de démarches qui dans leur diversité ont su apporter leur pierre à ce concept naissant de Plan-Piétons. Le cumul de ces expériences venues d’ailleurs a su porter la discussion sur ce que pourrait représenter un positionnement global et surtout systématique en faveur de la réalisation d’aménités piétonnes, *partout où cela pouvait se faire*.

De la planification au projet : savoir composer avec les contraintes et profiter des opportunités

Nous sommes souvent préoccupés par le temps qui s’écoule entre le stade de la planification des mesures et celui de la concrétisation. Face à cette inertie, nous devrions au sein des administrations privilégier la gestion par projet, ce qui permettrait d’augmenter la fluidité des procédures et améliorer la pérennité des objectifs.

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d’urbanisme de la Ville de Genève

Le processus de planification piétonne à Genève a su établir un état des lieux exhaustif, puis esquisser des pistes de solution à certaines problématiques récurrentes, en amont de toute intervention concrète. Avec la cohérence de cette vision d’ensemble et les orientations fortes proposées par ses cinq volets (que nous décrirons dans le détail plus loin dans ce chapitre), la Ville était alors armée d’arguments forts pour tirer le meilleur parti des opportunités qui n’ont ensuite pas manqué de se présenter.

Ainsi ce temps long, loin d’agir en ennemi du projet, a plutôt augmenté son degré de cohérence, malgré un calendrier de réalisations que l’on pourrait qualifier d’opportuniste. En cela, la démarche est représentative de l’urbanisme actuel qui intègre la pensée stratégique dans « une démarche qui articule de façon nouvelle et par des processus itératifs, le long et le court terme, la grande échelle et la petite, les intérêts les plus généraux et les intérêts les plus particuliers. Il est à la fois stratégique, pragmatique et opportuniste » (Da Cunha, 2010, p. 13).

Les urbanistes de son service, nous a confié Marie-Josée Wiedmer-Dozio lors de l’entretien qu’elle nous a accordé (Lavadinho, 2008c, 2008d), ont dû apprendre à dépasser le cadre de la planification pour s’impliquer dans le projet et en mesurer les contraintes techniques et financières et les difficultés de tout ordre qui jalonnent le chemin de sa réalisation.

Ce passage de la planification au projet est loin d’être une démarche propre à Genève. Il s’inscrit plutôt dans la logique d’évolution des pratiques urbanistiques qui a eu lieu au cours de ces deux dernières

décennies dans la plupart des pays occidentaux. Il est aussi concomitant du changement d'échelle, mais aussi de nature, qu'a constitué la mutation de la ville en un urbain généralisé, avec son lot d'incertitudes mais aussi d'opportunités introduites par l'indétermination croissante des futurs pour un territoire donné. Ce changement délaisse la planification au sens classique du terme, qui devient trop rapidement obsolète, au profit du projet, plus souple, qui permet de mieux composer avec le jeu des acteurs et de tirer parti de facteurs imprévus au départ (Callon et al., 2001 ; Da Cunha, 2010).

Les étapes d'une gestation

En 1993, le plan directeur communal s'était donné comme objectif d'améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie genevois par des mesures en faveur des piétons. La première mouture du Plan-Piétons tentait de répondre à cette injonction en offrant une vision de planification à long terme qui définissait en même temps un cadre opérationnel clair pour déployer ces mesures.

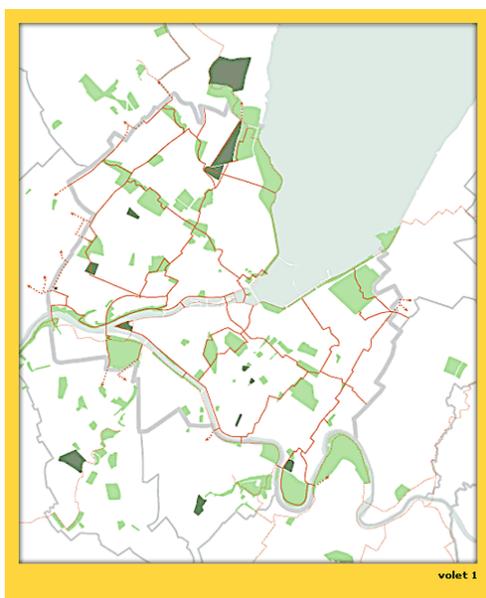
Si les premières réflexions datent du milieu des années 90, le pas décisif a été l'approbation, par le Grand Conseil genevois, de la Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 1 60) du 4 décembre 1998, favorisant leur planification et leur aménagement. Ce double feu vert, tant du Canton que de la Confédération suisse, a imprimé à l'échelon communal un fort engouement pour le projet et une impulsion non négligeable à la concrétisation des efforts de conception de ce vaste plan d'actions en faveur des piétons.

Ainsi, après avoir lancé, en 1995, la première étape du Plan-Piétons, qui visait notamment à promouvoir des promenades par des plans-guides fort appréciés, la Ville a voulu, dès 1999, mettre en place la deuxième génération du Plan-Piétons : le Plan directeur des chemins pour piétons. Celui-ci a pour principal objectif la réalisation de cheminements permettant une continuité des déplacements et apportant plus de sécurité aux parcours existants. Il repère des parcours « verts » alternatifs aux principales artères de la ville et plus spécifiquement adaptés à la marche. Ces tracés empruntent de préférence des rues à faible densité de trafic ou des chemins piétonniers. Des projets d'aménagements spécifiques favorisent aussi la continuité de la marche sur les rives du lac Léman, du Rhône et de l'Arve, et cherchent à rendre ces parcours plus fluides. Il vise aussi à supprimer ou réduire les obstacles pour les piétons, à assurer la sécurité et à améliorer la vie dans les quartiers. Cet instrument légal, qui engage les autorités, constitue une réponse pragmatique à de nombreuses demandes du Conseil municipal et de la population. Adopté le 26 novembre 2001 par le Conseil municipal, ce plan directeur vise à donner de la cohérence et de la visibilité aux actions municipales en faveur des piétons et, de manière générale, à la promotion de la mobilité douce en milieu urbain. Cet engagement en faveur des piétons concrétise une volonté politique affirmée : faire de Genève une ville où les piétons retrouvent un véritable droit de cité et peuvent profiter d'un cadre de vie de qualité.

Les 5 volets opérationnels du Plan-Piétons

Le Plan Directeur des Chemins pour Piétons (appelé couramment Plan-Piétons) est un concept global destiné à revaloriser la marche en milieu urbain par un programme d'actions sur 15 ans.

Il s'articule autour de cinq volets majeurs : encourager la promenade, valoriser les espaces publics dans les quartiers, faciliter les mouvements des piétons, éliminer les obstacles aux déplacements et modérer le trafic à l'échelle des quartiers.



Volet I – Encourager la promenade

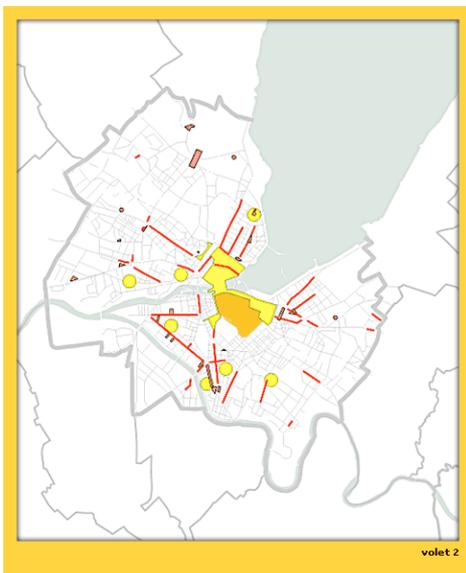
Se promener est une activité quotidienne fort appréciée par une majorité de la population. Bénéfique pour la santé, la marche apporte une cohésion renforcée du lien social. C'est aussi un moyen de découverte culturelle significatif. La promenade permet de découvrir et d'apprécier les diverses facettes du territoire et ses paysages contrastés. Jouant sur une proximité forte avec la nature et les grands paysages, Genève offre un riche potentiel de promenades, qui reste encore méconnu et sous-utilisé.

La Ville conçoit deux lignes d'action :

- des aménagements de promenades ; et
- la promotion d'un réseau connecté aux communes voisines.

Le but est de créer un réseau cohérent qui dépasse les frontières créées par les découpages administratifs pour se concentrer sur les usages.

Figure 90 - Volet 1 du Plan-Piétons
Encourager la promenade
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève



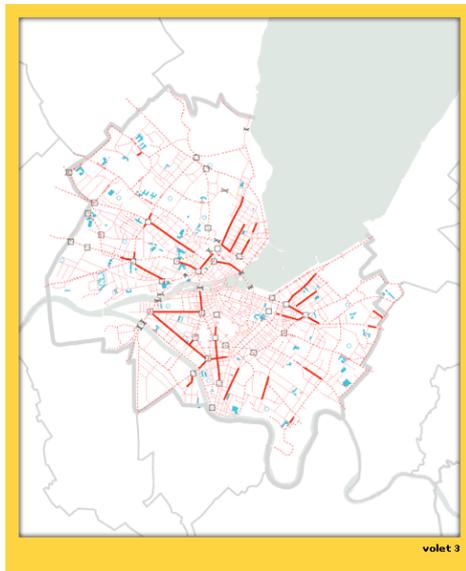
Volet 2 – Valoriser des lieux, des places par quartier

L'espace public est non seulement un espace de déplacements mais avant tout un espace de vie aux pratiques et usages très diversifiés. Il est composé de lieux aux caractéristiques très différenciées qui traduisent la diversité des activités qui s'y déroulent. La complexité de leur imbrication appelle des aménagements de qualité conciliant confort, embellissement et lisibilité.

La Ville conçoit trois lignes d'action :

- l'extension de la vocation piétonne au pied de la Vieille Ville et au centre rive droite ;
- l'aménagement de places et squares emblématiques dans les quartiers existants et leur création dans les nouveaux quartiers ; et
- la valorisation d'autres lieux par la mise en réseau de petits espaces publics utilisés aujourd'hui à d'autres fins (chantier, stationnement, constructions provisoires).

Figure 91 - Volet 2 du Plan-Piétons
Valoriser les lieux et les places par quartier
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève



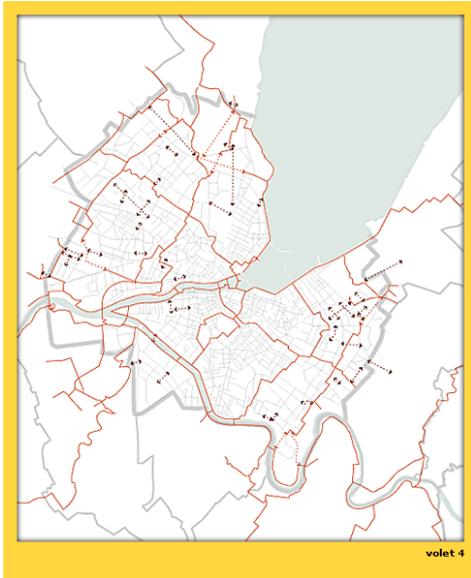
Volet 3 – Faciliter les mouvements piétons

La traversée à pied de nombreux carrefours de Genève est une expérience pénible (bouton-poussoir, longue attente, feu suivant non coordonné...), qui conduit bien des piétons à prendre des risques. De même, bien des trottoirs étroits et encombrés sont dangereux et malcommodes. De telles conditions dévalorisent l'état de piéton et l'incitent à se déplacer plutôt en voiture.

La Ville conçoit quatre lignes d'action :

- la redéfinition des ordres de priorités aux carrefours ;
- la mise en valeur de la rue commerçante ;
- la création d'itinéraires et l'aménagement de dispositifs de sécurité aux abords des écoles et des équipements pour personnes âgées ; et
- la valorisation des entrées de parc.

Figure 92 - Volet 3 du Plan-Piétons
Faciliter les mouvements piétons
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève



Volet 4 – Eliminer les obstacles aux piétons

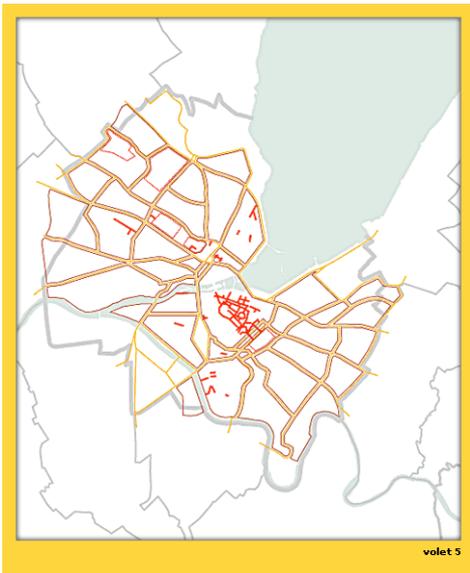
Le piéton adopte les parcours continus, les raccourcis, les chemins de traverse, alors que les impasses qui l'obligent à faire demi-tour le pénalisent, et ce d'autant plus fortement qu'il marche lentement. Les nombreuses rues des centres-villes, aux îlots serrés et aux cours semi-publics, sont faites pour lui - au contraire des périphéries urbaines dont les rues rares et les grandes parcelles clôturées lui sont hostiles et impliquent presque inévitablement le recours au transport motorisé.

La Ville conçoit deux lignes d'action :

- la levée d'obstacles localisés (coupures fonctionnelles, géographiques ou foncières) ;
- la création d'une maille piétonne dense et continue (recours selon les cas au plan localisé de chemin pédestre).

Figure 93 - Volet 4 du Plan-Piétons
Éliminer les obstacles aux piétons
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève

Volet 5 – Modérer le trafic à l'échelle de quartiers



Plusieurs mesures de modération de la circulation ont été testées et mises en place en ville de Genève. Les autorités communales estiment cependant que leur échelle d'application est discutable, car chaque mesure se limite à un périmètre très restreint et ces périmètres modérés sont discontinus. Ceci a pour résultat que les automobilistes, passant trop rapidement d'un régime de circulation à un autre, tendent à ignorer ces mesures dont l'échelle est trop réduite. Pour pallier à cet état de choses, les autorités communales estiment qu'il faut passer à une échelle supérieure. La modération du trafic doit s'appliquer à l'échelon de quartiers plus importants, soit des pans entiers correspondant aux secteurs délimités par les axes à fort trafic du réseau principal. Cette généralisation est le seul moyen de produire une référence identique et claire tant pour les piétons que pour les automobilistes, afin que ces derniers trouvent progressivement le réflexe de les respecter.

La Ville conçoit deux lignes d'action :

- dans les quartiers, l'utilisation de la panoplie des mesures de modération (zone 30, rue résidentielle, sens unique, impasses, etc.) ; et
- sur le réseau principal, le renforcement de la sécurité sur les voies à fort trafic (traversées avec refuges).

Figure 94 - Volet 5 du Plan-Piétons
Modérer le trafic à l'échelle des quartiers.
Source : Service d'Urbanisme, Ville de Genève

Une démarche qui a su lever les obstacles et trouver des leviers pour fédérer les acteurs

« Lorsque nous avons élaboré le réseau des promenades thématiques, nous avons mis en place des plateformes de réflexion réunissant les représentants des milieux intéressés. C'est ainsi par exemple que pour la promenade « De corps en cœur », nous avons conçu son tracé et élaboré le dépliant avec l'association « Slí na Slainte », la Fondation Suisse de Cardiologie et la Fédération Mondiale du Cœur. »

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève

Interrogée sur les leviers et les obstacles rencontrés, Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève, place au premier plan le facteur humain : « Les impulsions sont venues de certains élus et associations, mais aussi de citoyens, visiteurs, touristes rencontrés sur le terrain lorsque le Service d'urbanisme tenait des stands d'information. Quant aux obstacles, ils ont également bien souvent pour origine le facteur humain. Par exemple, l'inertie de certaines professions (comme par exemple les ingénieurs en circulation) qui peinent à accepter que l'on puisse planifier des mesures en faveur des piétons. Très longtemps en effet, les aménagements en faveur de ce type d'utilisateur ont été négligés, souvent au profit des modes de déplacements motorisés. Nécessitant peu d'espace pour se déplacer, on partait alors du principe que le piéton pouvait se faufiler n'importe où et n'importe comment. Toutefois au fur et à mesure des discussions, des négociations sur des cas souvent très concrets, la prise en compte du piéton s'est progressivement imposée aux yeux de certains techniciens » (Lavadinho, 2008c, 2008d).

Lorsque le Plan-Piétons s'attache à décloisonner le parcellaire privé en ouvrant des chemins piétons au sein de quartiers résidentiels, celui-ci se trouve confronté à la lenteur des processus de négociation avec les propriétaires privés. Ainsi certains projets sont en cours de négociation depuis 10 ans, malgré la présence, dans le dispositif légal genevois, d'un outil permettant d'exproprier pour des raisons d'utilité publique. Cet outil n'a à ce jour jamais été utilisé, essentiellement pour des raisons financières, mais aussi politiques, en raison d'une certaine frilosité face au principe de l'expropriation. En Suisse, on lui préfère généralement des processus négociés.

Si les mesures les plus simples ont pu être mises en œuvre sans grande difficulté, les mesures les plus importantes se heurtent à l'absence de consensus politique sur les zones piétonnes ou encore à l'importance du trafic sur certains axes forts. Si le Conseil d'État a tardé à adopter le Plan-Piétons, c'est justement parce que la mesure phare du plan, à savoir l'extension du plateau à priorité piétonne, cristallise les polémiques entre les différents milieux politiques et économiques. Cette extension de la priorité piétonne est d'ailleurs l'unique mesure qui n'a pas été formellement adoptée par le Conseil d'État en 2004 lors de la validation du Plan-Piétons à l'échelon cantonal. Enfin, la conception de la gestion du trafic à Genève établit une hiérarchie du réseau routier qui empêche toute action en faveur des piétons sur le

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

réseau primaire et secondaire. Ces motifs conjugués font qu'à ce jour environ la moitié des mesures du Plan-Piétons n'ont pas encore pu être concrétisées.

La démarche a su néanmoins utiliser ce facteur humain comme un levier. Elle a ainsi su rassembler, au fil des ans, un nombre toujours croissant d'acteurs publics et privés, notamment les communes riveraines qui ont été associées à la conception des promenades dans le cadre du Volet 1. D'autre part, les associations d'habitants et de commerçants ont été consultées lors de la conception et de la réalisation des aménagements prévus dans le cadre des autres volets. La démarche a également permis à l'ensemble des services municipaux de s'associer autour d'un objectif partagé : rendre la Ville plus adaptée aux déplacements piétons.

Les actions de la Ville de Genève en la matière dépassent aujourd'hui largement le seul cadre des mesures contenues dans ce plan. Chaque service concerné, malgré des remaniements conséquents de la structure municipale au gré des élections qui se sont succédées depuis quinze ans, a su reprendre et intégrer les objectifs généraux du plan à ses propres actions opérationnelles. Ce transfert du champ politique et du champ de la planification au champ technique et au champ opérationnel s'avère nécessaire afin d'assurer la gestion des projets urbanistiques face au temps long qui fait leur spécificité. Aujourd'hui, en Ville de Genève, la majorité des projets d'aménagement sont donc pensés en gardant à l'esprit les piétons et plus largement la mobilité douce.

Un volet communication qui contribue à la visibilité du projet

Malgré le fait que le projet ait été lancé avec des moyens financiers et des forces de travail extrêmement réduits (ce qui était une volonté de départ), il s'est très rapidement imposé médiatiquement grâce au réseau des promenades. C'est ainsi que plus le projet se développait et se concrétisait sur le terrain, plus les citoyens en parlaient et plus il était aisé d'obtenir des crédits auprès des autorités.

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève

Si le chemin parcouru depuis le lancement du Plan-Piétons a été semé d'embûches, il n'en demeure pas moins que celui-ci a su revaloriser la vie pédestre en Ville de Genève. Depuis 15 ans, un peu plus de la moitié des actions proposées a pu être réalisée. Si les axes forts des réseaux primaires et secondaires restent relativement peu affectés par les mesures en faveur des piétons, du fait des réticences marquées par l'échelon cantonal que nous avons décrites plus haut, le réseau tertiaire est désormais largement acquis aux priorités des citadins marcheurs. Les résultats, s'ils échappent volontairement au spectaculaire, n'en sont pas moins présents en filigrane partout en ville. Leur effet cumulé favorise la marche au quotidien.

Une signature autocollante « Plan-Piétons » est systématiquement apposée au sol à proximité de chaque réalisation. Cette signature que l'on rencontre sur le terrain permet de clairement identifier les actions

entreprises. Pour Marie-Josée Wiedmer-Dozio (Lavadinho, 2008c, 2008d), il s'agissait aussi de donner de la visibilité à des mesures bien souvent tellement anodines qu'elles échappent au remarquable, telles que la création d'un refuge ou d'un nouveau passage piéton, l'abaissement d'un trottoir et /ou l'augmentation d'une onde verte à un carrefour. Cette signature rend ainsi littéralement visibles, aux yeux du marcheur, les actions entreprises. Elle permet aux citoyens marcheurs de s'approprier de manière très concrète le Plan-Piétons qui se déroule ainsi sous leurs pas, au gré de leurs déplacements. Ce dispositif simple mais efficace permet de créer une vision d'ensemble du Plan-Piétons en créant un fil directeur qui tisse des liens entre des actions de nature très diverse, réalisées au gré des opportunités sur une longue période.



Figure 95 - Les nouveaux aménagements visant à améliorer la marchabilité en ville de Genève sont systématiquement marqués du sigle Plan-Piétons.
Source: Service d'Urbanisme, Ville de Genève

L'intégration d'une démarche de communication et de sensibilisation du public dès le lancement du projet a largement contribué à sa réussite, encourageant l'adhésion progressive de la collectivité à cette démarche (Lavadinho, 2004). La communication s'est faite sur le terrain de différentes manières. D'une part, la présence régulière de la Municipalité dans des stands lors d'évènements festifs majeurs, qu'ils soient ponctuels ou qu'ils aient lieu de manière récurrente (fête du développement durable, semaine de la Mobilité, Diplomate d'un jour - 60^{ème} anniversaire de l'ONU, etc.) a permis le dialogue entre citoyens et autorités. D'autre part, plusieurs éléments graphiques ont été créés¹¹⁴ dont la distribution auprès du public a assuré une meilleure visibilité du concept. Ces démarches ont permis de vulgariser la démarche urbanistique et de faciliter son appropriation par les citoyens, en les invitant en douceur à choisir d'autres manières de se déplacer en ville.

¹¹⁴ Parmi ceux-ci, nous pouvons citer des dépliants, un Leporello et divers types de gadgets (jeux de l'oie, frisbee, t-shirt, banderoles et oriflammes).

LES PROMENADES PIETONNES CONÇUES DANS LE CADRE DU VOLET I

La crédibilité et l'opérationnalité de toute planification doivent pouvoir reposer sur un processus de communication s'inscrivant dans la durée et la régularité des messages et des actions. C'est la raison pour laquelle le réseau des promenades, qui constitue le volet « promotionnel » du Plan-Piétons, a donné lieu chaque année durant dix ans à la diffusion de dépliants en français et en anglais, inaugurés dans le cadre de conférences de presse et d'événements orientés vers différents publics, afin de sensibiliser les citoyens, les élus et les acteurs de la société civile à la cause piétonne.

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève

Le premier volet « Encourager la promenade » est « la partie visible de l'iceberg » du Plan-Piétons. A la fois son moteur premier et sa dimension promotionnelle la plus en vue, ce projet s'est construit sur une décennie. Entre 1996 et 2005, la Ville de Genève a inauguré chaque année un parcours urbain, soit en améliorant un tracé existant soit en créant un nouvel itinéraire de toutes pièces. L'inauguration annuelle d'une nouvelle promenade piétonne a permis de faire vivre au cours de ces dix années le processus et de fédérer les représentants politiques autour de cette démarche de longue haleine. Le réseau de promenades piétonnes qui en résulte constitue un maillage de cheminements qui sillonne la ville de long en large. Les itinéraires ainsi conçus rendent clairement visible la continuité piétonne à travers les quartiers et constituent un levier stimulant pour les collaborations avec les communes avoisinantes. En prolongeant les cheminements au-delà des frontières de la ville-centre, les promenades piétonnes constituent la face visible d'une planification qui veut privilégier la marchabilité à l'échelle de l'agglomération.

Les Promenades Piétonnes ont ainsi permis d'asseoir la marche urbaine à la fois sur le terrain et sur le papier. Sur le terrain, elles constituent autant d'agrafes urbaines (Pech, 2009) qui couturent le territoire en reliant la ville-centre aux communes avoisinantes par des itinéraires d'une durée moyenne de trois heures. Sur le papier, elles constituent un puissant outil de communication pour le Plan-Piétons. Les dépliants, édités en français et en anglais, sont distribués à raison de 40 000 exemplaires par an à la population et aux visiteurs de Genève.

Le réseau de Promenades Piétonnes s'organise de manière thématique, chaque promenade permettant de découvrir la ville sous un angle particulier. Chacun des dépliants comporte ainsi une partie infographique comprenant une représentation assez précise de l'itinéraire de promenade et de ses alentours immédiats et une section à teneur plutôt historique et/ou poétique, réalisée avec le concours d'un auteur qui connaît bien la ville. Chacun des parcours contient ainsi des détails inédits et des anecdotes sur les transformations du territoire genevois. Ce texte d'accompagnement est dans certains cas également le fruit d'un travail de collaborations avec diverses institutions (Organisation Mondiale de la Santé (OMS), World Wild Foundation WWF, Société protectrice de l'environnement SPE, Ecole de Lullier, etc.), variant ainsi les points de vues sur la ville.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Le réseau comporte actuellement 10 promenades. Une onzième promenade, « Savants Citoyens », a été lancée en 2009 de manière exceptionnelle, en collaboration avec l'Université de Genève à l'occasion des célébrations de son 450^e anniversaire. Les thèmes de ces promenades sont variés et s'inspirent de la culture locale :

- 1996 : « de domaine en domaine » met en scène la transformation des anciens domaines patriciens;
- 1997 : « de site en musée » s'attarde sur l'histoire de la ville à travers ses musées,
- 1998 : « de quai en quai » montre l'évolution des moyens de transport en lien avec la nature,
- 1999 : « de ville en ville » relie Genève à Carouge au fil de l'eau sous toutes ses formes (traversée de l'Arve, fontaines, etc.),
- 2000 : « d'amont en aval » met en évidence les alliances entre la technique et l'eau, depuis la Rade du Léman en amont jusqu'aux limites de la ville en aval du Rhône,
- 2001 : « d'ici et d'ailleurs » associent travail et loisirs le long des berges de l'Arve jusqu'à la France,
- 2002 : « de corps en cœur » met la santé à l'honneur,
- 2003 : « d'histoire en modernité » relate le développement du territoire sur la rive droite,
- 2004 : « de cèdre en cèdre » va à la rencontre d'arbres centenaires classés et démontre chemin faisant que le paysage informe souvent sur l'extension urbaine,
- 2005 : « L'esprit de Genève » dévoile le quartier des Organisations internationales.

En 2008, en réponse à la fréquente demande des usagers, un recueil de ces dix promenades thématiques a été édité. Le public lui a réservé un très bon accueil lors du Salon du livre de Genève. En plus de réunir en un seul document toutes les promenades créées au fil de ces dix années, cet ouvrage offre un regard pointu sur les différents parcours, portés en préambule par diverses plumes genevoises et illustrés par un travail photographique réalisé par Nicolas Crispini.

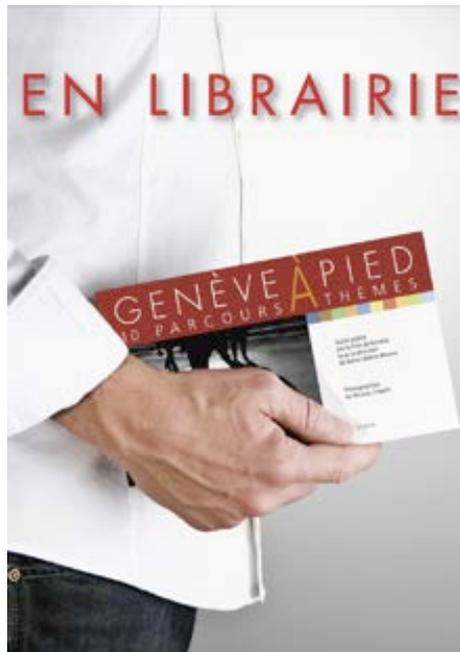


Figure 97 – « Genève à pied, 10 parcours à thèmes », est le nom du recueil des 10 promenades conçues dans le cadre du Volet 1 du Plan-Piétons de la Ville de Genève. Ici la publicité faite lors de la sortie du livre aux éditions Slatkine.

Source : extrait du bulletin de commande de la publication, Service d'Urbanisme de la Ville de Genève

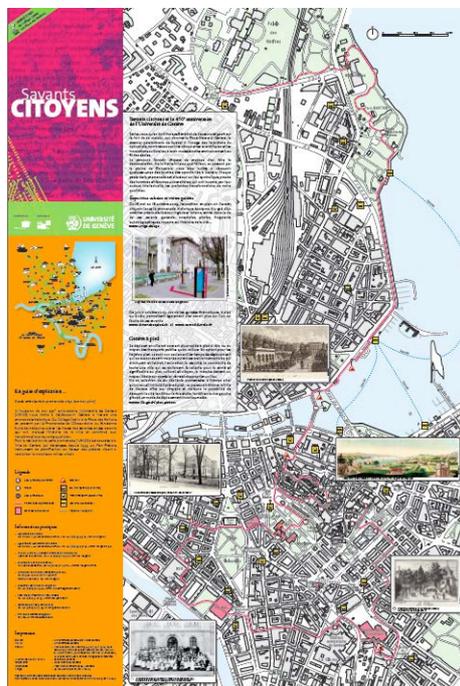


Figure 98 - Dépliant de la promenade « Savants Citoyens », conçue en 2009 en partenariat avec l'Université de Genève pour célébrer le 450^e anniversaire de l'institution fondée par Calvin. Cette promenade relie le Collège Calvin à la Place des Nations en passant par les plus célèbres institutions du savoir genevois.

La promenade « De corps en cœur », un exemple de partenariat réussi

L'opération « Bancs rouges » du parcours santé « Sli nà Sainte » menée en ville de Genève est pensée dans le cadre plus large du réseau de promenades ; elle contribue à en renforcer la continuité (Hillman, 2001). Ce parcours peut être considéré comme un aménagement de type systémique : une série d'interventions dans le tissu urbain qui se veulent volontairement modestes car leurs concepteurs comptent plus sur la synergie de leur ensemble et l'effet d'entraînement de leur multiplication que leur impact individuel. Tels les cailloux du petit Poucet, ces bancs ponctuent des cheminements qui se donnent enfin à voir comme des parcours continus et non comme des segments erratiques à travers la ville. Ces aménagements offrent une clé de lecture simple mais cohérente du paysage urbain. On sait combien la marche ordinaire est faite de petits événements, de « petits bonheurs », autant que de répétitions et de banalités. Marcher dans la ville, c'est à la fois se rassurer grâce à des indices de prévisibilité, des rites et des rythmes qui confortent la prévisibilité du parcours, mais tout autant se surprendre et se faire plaisir grâce à des petites surprises, de petites découvertes, de petits inattendus. Ces lieux qui constituent autant de souffles sur le parcours se constituent en vecteurs d'appropriation personnelle : « mon banc-paysage à moi » (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008 ; Lavadinho et Lensel, à paraître). Ce sont aussi des ambiances dont on sait toute l'importance dans l'émergence d'un plaisir d'être en ville (Amphoux et al., 2004).



Figure 99 - Leporello conçu en partenariat avec *Sli na Sainte* pour la Promenade Piétonne « De corps en cœur ». Composé de 8 panoramas de Jacques Berthet, chacun retraçant l'un des 8 bancs publics sérigraphiés par les artistes Carmen Perrin et Carlos Lopez qui accompagnent le poème de Antonio Machado sur les 7 kilomètres reliant le parc des Eaux-Vives au siège de l'OMS en faisant le pourtour de la Rade.

Une évaluation globalement positive

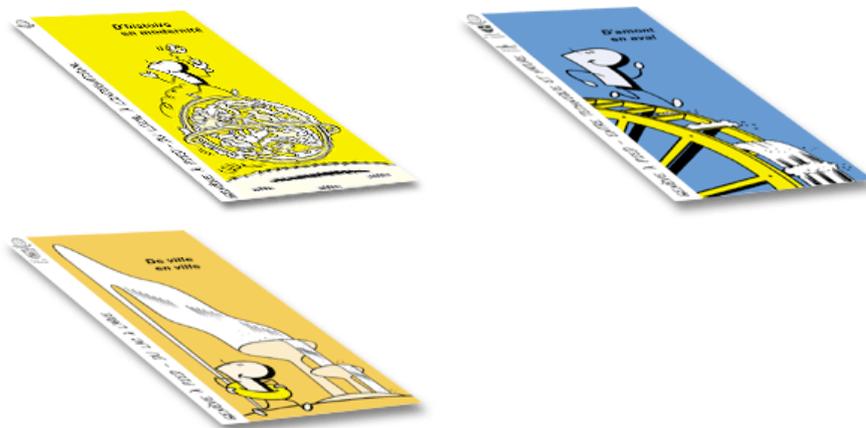


Figure 100 - Les dépliants des trois Promenades piétonnes que ont fait l'objet d'une évaluation par enquête quantitative *in situ* auprès de 600 usagers (Lavadinho, 2004).
Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève

Notre évaluation (Lavadinho, 2004) du Volet 1 du Plan-Piétons et de ses promenades piétonnes a été effectuée après 9 années de réalisations. Sous mandat du Service d'Urbanisme de la Ville de Genève, une enquête auprès de 600 usagers a été réalisée *in situ* sur 12 stations choisies tout au long des itinéraires de trois Promenades Piétonnes sur les neuf publiées à l'époque. Notre enquête a pu montrer que globalement les itinéraires proposés sont assez fréquentés par des passants qui les empruntent sur des tronçons assez courts, ainsi que des promeneurs, qui usent leurs semelles sur de plus longs parcours.

Parmi les améliorations demandées, la grande majorité concerne la mise en place de mobilier urbain et d'éclairage nocturne de qualité. Le renforcement de la protection contre les nuisances liées au trafic, notamment pour faciliter les traversées, est également un aspect souvent mentionné. Il est à noter que depuis 2004, des efforts considérables ont été consentis en ce sens par la ville : l'ensemble du parc de bancs publics a été renouvelé, le nombre de bancs a été augmenté et de nombreuses traversées piétonnes ont été sécurisées, notamment par l'implantation d'îlots-refuges. La ville a également réaménagé un nombre important d'espaces résiduels et de places qui, pour la plupart, avaient été envahis par le stationnement au cours des décennies précédentes, ponctuant ainsi les parcours d'autant de *souffles* dédiés au séjour qui rendent le trajet plus agréable pour les marcheurs. Un point souligné par les usagers qui n'a pas en revanche encore fait l'objet d'une réponse systématique est celui de la signalétique. Les usagers réclament notamment une meilleure visibilité aux points d'entrée et sortie des parcs. Ceci est en corrélation avec la pratique courante de « couper par les parcs » que nous avons également décelé sur des terrains genevois au cours de nos études effectuées de 2005 à 2007 dans le cadre du projet ANR « Villes qui marchent : tendances durables en santé, mobilité et urbanisme » (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

CONCEPT DIRECTEUR DU MOBILIER URBAIN DE LA VILLE DE GENEVE

A2

CONCEPT DIRECTEUR DU MOBILIER URBAIN DE LA VILLE DE GENEVE

Contexte

La Ville de Genève mène depuis plusieurs années une politique de mise en valeur des espaces publics. L'une de ses priorités est de renforcer la qualité de vie en ville, en associant les habitants à l'amélioration de l'environnement urbain dans les quartiers, en encourageant un urbanisme à visage humain et une réappropriation de l'espace public.

Différentes actions sont privilégiées pour restituer l'espace public aux habitants, réduire les encombrements et promouvoir la mobilité douce et les transports publics. Une attention particulière est accordée à la qualité de l'espace urbain, à l'aménagement des espaces publics et aux divers éléments qui les composent.

Fig. 1 :
Place du Pré-L'Evêque
Aménagement 2004

Place du Molard
Aménagement 2004

Source : Documentation
photographique



Le développement d'un mobilier urbain de qualité, adapté aux aménagements réalisés ou créé pour eux dans une conception globale, contribue à la mise en valeur des espaces publics et à l'image de la ville.

La nécessité de la réalisation d'un concept directeur en la matière s'est imposée progressivement vu le nombre croissant de projets développés autour de cette thématique et vu le manque de cohérence dans le choix d'équipements d'équipement pratique jusqu'alors, menant à une sur occupation hétéroclite du domaine public municipal.

Fig. 2
Situation actuelle
Exemples d'équipement
désuet et hétéroclite :
les caissettes à journaux

Source : service
de l'aménagement urbain
et de la mobilité



La réalisation d'un concept directeur du mobilier urbain pour Genève, répond d'autre part à plusieurs motions du Conseil municipal, dont la motion M-508 : « Pour un concept clair du mobilier urbain ». Le Conseil municipal avait relevé également que plusieurs cités proches ou lointaines avaient réussi un véritable embellissement urbain grâce à un design citadin unifié et moderne et qu'un aménagement urbain digne de ce nom doit viser à une harmonie et à une cohérence entre ses différentes composantes.

Figure 101 – La politique de mise en valeur des espaces publics passe par le réaménagement des places, qui reprennent à nouveau leurs droits en tant que centralités de quartier. L'un des éléments-clés du succès est celui du mobilier urbain.

Source : Concept Directeur du Mobilier Urbain, Plan directeur communal de la Ville de Genève.

Fig. 3 :
Situation actuelle
Exemples d'équipement
désuet et hétéroclite :
la signalétique d'informa-
tion sur la Rade et
dans les parcs

Source : service de
l'aménagement urbain et
de la mobilité



Objectifs

Le Concept directeur du mobilier urbain explicite une vision globale et cohérente du mobilier urbain, définit des principes directeurs et des lignes d'action pour la création ou le choix de nouvelles pièces de mobilier urbain, et leur intégration dans l'espace public. Il vise notamment à :

- ▶ améliorer la lisibilité de l'espace urbain, encourager l'usage de l'espace public par tous, apporter un confort supplémentaire et renforcer l'identité des lieux ;
- ▶ contribuer à la qualification de l'espace public en visant à une unification et en limitant la prolifération des éléments de mobilier urbain (voir aussi chapitre 2.3) ;
- ▶ définir les règles d'une approche spécifique pour les sites protégés et historiques ;
- ▶ développer ou choisir des éléments urbains respectueux des principes du développement durable ;
- ▶ aider à la coordination et à la transversalité des projets entre les départements et les services ;
- ▶ fonder une référence commune et claire en matière d'études, de réalisations, de gestion et d'entretien.

Ainsi, le Concept directeur du mobilier urbain synthétise les options retenues quant à la création ou le choix de nouvelles pièces de mobilier urbain et leur intégration dans l'espace public.

Ce concept global a valeur de ligne directrice et de guide pour les services de l'administration, ainsi que pour les mandataires qui réalisent des projets d'aménagement de l'espace public.

Il propose des axes d'actions et de recommandations sur le choix du mobilier urbain optimisant sa conception, son usage et son entretien et donne ainsi une vision globale de la manière dont la Ville de Genève choisit, développe, installe et gère son mobilier urbain, dans une optique d'aménagement cohérente de l'espace public.

Fig. 4 :
Nouveaux modèles
de bancs « Léman »
et de caissettes à
journaux.

Source : service de l'amé-
nagement urbain et de la
mobilité/ Documentation
Photographique



Figure 102 – La nouvelle génération de bancs « Léman » a pour vocation de remplacer progressivement tout le parc de bancs publics genevois.
Source : Concept Directeur du Mobilier Urbain, Plan directeur communal de la Ville de Genève.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Notre enquête a par ailleurs montré qu'au niveau des pratiques, les circuits qui épousent pendant plusieurs heures la totalité des trajets proposés sont plutôt rares. Ces circuits longs sont réalisés soit dans le cadre d'activités de loisirs, majoritairement pendant le weekend, soit surtout par des non-actifs (retraités, étudiants, mamans avec enfants, etc.).

En revanche, l'effet de levier des Promenades piétonnes pour les trajets courts qui s'effectuent au quotidien est avéré. En effet la grande majorité des trajets inspirés par ces promenades ne se réalise pas, dans la pratique, de manière linéaire et continue sur toute la longueur du trajet, mais plutôt en boucle et dans un périmètre plutôt restreint autour du lieu d'habitation ou de travail, sur une durée de l'ordre de 15 à 30 minutes. La marche-promenade est souvent combinée à des déplacements pour d'autres motifs : achats de proximité, services administratifs (banque, poste, pharmacie, etc.), services à la personne (coiffeur, ostéopathe, médecin, etc.) et accompagnement (majoritairement d'enfants ou de personnes âgées lors de déplacements pour réaliser leurs propres activités). Les usagers suggèrent de ce fait de créer également des dépliants pour un usage lié à la vie de quartier. Cette démarche a été suivie par la Ville en ce qui concerne les Petits Plans-Piétons à l'usage des enfants (voir ci-après). En revanche une version pour adultes déclinant les promenades par quartier n'a pas été réalisée, car cette démarche aurait été contraire à l'idée de décloisonnement interquartiers, qui était l'objectif premier du Volet 1 du Plan-Piétons. Ainsi, la démarche de représentation cartographique d'itinéraires en boucle au sein du quartier reste sans suite, n'ayant pas été étendue à d'autres quartiers. Les approches expérimentées avec le petit dépliant édité en 2003 « Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales » (voir ci-après le paragraphe dédié à la Genève Internationale), ainsi que la 10^e et dernière Promenade Piétonne planifiée, intitulée « De l'esprit de Genève » et réalisée en 2005 (voir ci-après le paragraphe dédié à la Genève Internationale), qui constituaient toutes deux de premières ébauches en ce sens, restent donc sans suite.

En ce qui concerne la visibilité de la démarche, notre enquête (Lavadinho, 2004) a pu montrer que les dépliants sont relativement bien connus du grand public (1 personne sur 3 les connaît). Une fois familiarisés avec les dépliants lors de l'entretien, les usagers qui ne connaissaient pas ces Promenades Piétonnes ont émis des avis globalement très favorables. Si le contenu des dépliants est très apprécié, le format l'est un peu moins, soit pour des raisons de maniabilité, soit pour des raisons liées aux illustrations. Les avis sont mitigés : certains apprécient beaucoup les dessins qu'ils trouvent ludiques, d'autres les trouvent trop infantiles et penchent plutôt en faveur des photographies.

De substantielles transformations ont eu lieu entre les premières versions, datant du milieu des années 90 – la première promenade, «de domaine en domaine », est parue en 1995 – et les dernières versions éditées. Les documents, globalement plus riches en informations, sont devenus avec chaque nouvelle édition plus précis en termes de navigation et de légendage, répertoriant avec plus de finesse toute la gamme de services dont les piétons peuvent bénéficier en chemin. Ces améliorations ont été généralement bien reçues par les usagers, qui apprécient particulièrement le degré de fiabilité des cartes et la qualité des informations sur les services à disposition aux alentours du parcours, qui figurent sur la carte au sein d'un

« buffer » de 500 mètres qui entoure l’itinéraire proprement dit. Ce « buffer » favorise tout particulièrement les opérations de latéralisation que les piétons ont tendance à réaliser chemin faisant et que nous avons analysées au sein du mouvement II.

Le plan ci-après illustre avec précision l’itinéraire et les limites de ce « buffer » autour du tracé. Les pictogrammes jaunes indiquent clairement les divers services à disposition des marcheurs tout au long du cheminement.

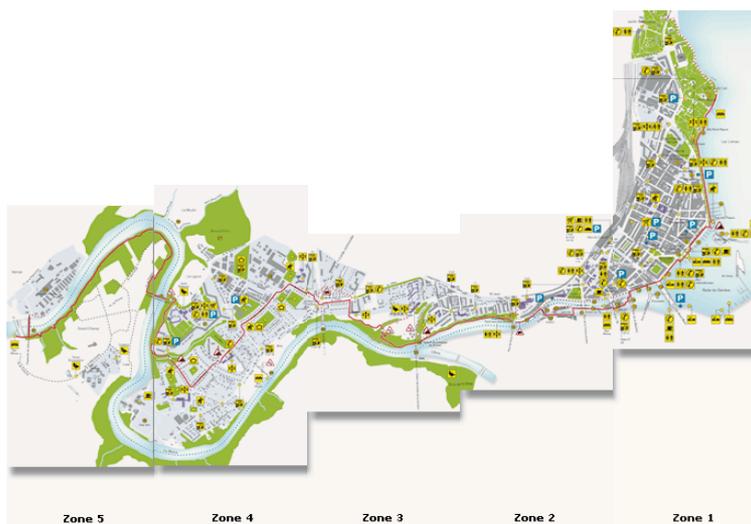


Figure 103 - L'infographie de la carte de la Promenade Piétonne « d'amont en aval » indique avec précision le tracé des cheminements piétons, la voirie et les volumes bâtis, permettant ainsi une orientation et une navigation aisées. Les pictogrammes jaunes, très abondants, renvoient aux multiples aménagements et services à disposition des marcheurs tant sur le parcours même que dans un « buffer » d'environ 300 à 500 mètres autour du tracé.

Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

Reste encore à régler l'épineux problème lié à la distribution des dépliants explicatifs des promenades, déjà soulevé au cours de notre enquête en 2004 (Lavadinho, 2004). En effet, la majorité des usagers interrogés dans le cadre de notre enquête estime que ces dépliants doivent être mieux connus et suggèrent des campagnes de publicité et d'affichage plus nombreuses. Les lieux de distribution en vigueur (Office du Tourisme, Arcade d'Information de la Ville de Genève et Service d'Urbanisme) sont perçus comme répondant bien à la demande du touriste mais pas à celle de la population locale. Pour mieux y répondre, les usagers interrogés suggèrent plutôt des lieux de diffusion plus proches du quotidien des citoyens : des lieux de transit liés aux transports comme les gares et les parkings, mais aussi des centralités de proximité (kiosques à tabac, commerces, poste, écoles, bibliothèques, associations de quartier, etc.). Mettre l'information directement à portée des marcheurs, sur les lieux mêmes de la promenade et en particulier aux entrées des parcs traversés, est aussi une solution préconisée. La Ville est consciente du problème, mais la diffusion a un coût et demande des forces vives pour être efficace. Le réseau de distribution n'est pas encore assez étendu et il s'agit de trouver une nouvelle formule pour diffuser l'information à l'avenir.

Un focus particulier sur la Genève Internationale

« La dernière promenade, intitulée « De l'esprit de Genève », a été inaugurée dans le cadre du 60^{ème} anniversaire des Nations Unies et servi de parcours pour la journée « Diplomate d'un jour », dont l'objectif consistait à créer des moments de rencontre et d'échange entre la Genève internationale et les Genevois. »

Marie-Josée Wiedmer-Dozio, Directrice du Service d'urbanisme de la Ville de Genève

Plusieurs actions ont été réalisées pour mieux intégrer la Genève Internationale dans cette démarche à large échelle en faveur des piétons. Nous allons en décrire trois parmi les plus importantes :

- la carte « Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales », qui applique à la Genève Internationale le concept auparavant conçu pour la carte Genève en Temps-Piétons ;
- la 10^{ème} promenade piétonne « De l'esprit de Genève », qui traverse le secteur des organisations internationales ; et
- l'aménagement de la Place des Nations, espace public emblématique de la Genève Internationale, connu dans le monde entier par la médiatisation des nombreuses manifestations qui ont lieu devant le Palais des Nations, siège européen de l'ONU.

Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales

Au départ réalisé à l'échelle de l'ensemble de la ville, le concept cartographique « Genève en Temps-Piétons » a été décliné spécifiquement pour le secteur des Organisations Internationales, traditionnellement perçu comme relativement peu desservi par les transports publics et dont les métriques favorisent plutôt l'usage de l'automobile.



Figure 104 - La Genève Internationale en temps-piétons. Cette infographie montre que ce secteur, traditionnellement considéré comme peu dense et peu propice à la marche malgré qu'il soit jalonné de nombreux parcs et espaces verts, est en fait un secteur où la marche s'avère très concurrentielle pour se rendre d'un attracteur à l'autre. Il est même possible, en passant par les parcs qui ponctuent la promenade « de quai en quai », de se rendre du centre-ville de Genève à l'aéroport en à peine une heure de marche.



Figure 105 - Le dépliant « Marcher à Genève dans le secteur des organisations internationales » est le seul dépliant qui travaille les itinéraires en boucle au sein d'un secteur donné. Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La Promenade Piétonne « De l'esprit de Genève »

L'arrivée du tramway 13, venu desservir le Palais des Nations, et le renforcement des lignes de bus urbaines et périurbaines ont transformé la place des Nations en véritable hub de transports publics pour la desserte du nord de l'agglomération genevoise. D'importants aménagements piétons et de nouveaux cheminements ont été réalisés dans ce secteur afin d'accompagner le changement de vocation de celui-ci. Ces améliorations du réseau marchable, devenu ainsi beaucoup plus agréable à pratiquer, ont été relayées auprès du grand public par le lancement de la 10^{ème} promenade piétonne. Celle-ci traverse l'ensemble du secteur en effectuant une boucle¹¹⁵ depuis la place des Nations.

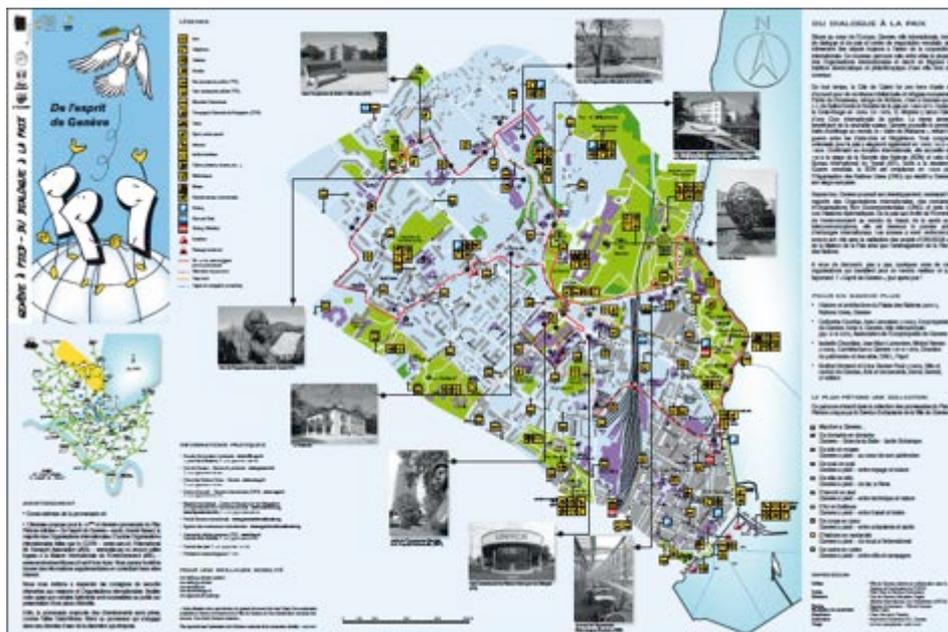


Figure 106 - Dépliant de la 10^{ème} Promenade Piétonne « De l'esprit de Genève », qui traverse le cœur du quartier des Organisations Internationales.

La place des Nations réaménagée à la hauteur de son image internationale

Notons encore que la Place des Nations, symbole par excellence de la Genève Internationale, a pu bénéficier d'un réaménagement récent à la faveur de l'arrivée du tramway. Tout en restant à notre avis améliorabile du point de vue des usages et de la convivialité, le nouvel espace public s'inscrit dans le sillage des actions de revitalisation des places commandé par le volet 2 du Plan-Piétons. Cet

¹¹⁵ Cette dixième promenade a pu intégrer l'une des recommandations de l'évaluation que nous avons réalisée en 2004 et qui prônait la réalisation de parcours en boucle plutôt que linéaires. (Lavadinho 2004).

aménagement, qui a eu le mérite de rendre aux piétons une partie de l'espace qui avait été dévolu dès les années 1950 aux voies de circulation, bénéficie notamment d'une fontaine sèche qui a la faveur des enfants du quartier et dont le succès ne se dément pas les week-ends par de grandes chaleurs. La présence de l'élément eau contraste avec cet espace très minéralisé, où nous pouvons déplorer l'absence quasi totale de végétation. D'autre part, Les traversées sont facilitées sur le pourtour de la place, qui reste néanmoins imposante en raison de sa superficie et de l'importance des flux motorisés qui la traversent.

Une démarche qui fait des émules

Le Plan-piétons de la Ville de Genève a été récompensé à l'échelle nationale à trois reprises pour une démarche considérée exemplaire dans son ensemble. En 2001, le « Prix de l'Innovation » de Mobilité suisse et le « Prix de la sécurité » du Bureau Suisse de prévention des accidents (BPA) lui ont été décernés, et en 2002, c'est au tour du prix « projets régionaux HEPA » du Réseau activité physique et santé de lui être remis.

Depuis son lancement en 1995, le Plan-Piétons suscite un fort intérêt de la part d'autres villes et communes de Suisse et d'ailleurs en Europe qui souhaitent se lancer dans une démarche similaire. Dans le canton de Genève, en particulier, un grand nombre de plus petites villes et de communes ont suivi l'exemple de la ville-centre et ont élaboré leur propre Plan-Piétons. Cette démarche d'harmonisation à l'échelle cantonale est désormais encouragée par le canton (voir plus loin le paragraphe qui analyse en détail le Plan Directeur Cantonal de Mobilité Douce).

Une impulsion pour de nouvelles actions de promotion de la marche

Au fil des ans, le concept initial du Plan-Piétons a su s'élargir à d'autres contextes et un certain nombre d'actions complémentaires, associant de manière plus large la société civile, ont vu le jour. Nous décrivons ci-après brièvement quatre de ces initiatives : Genève en temps-piétons, le Petit Plan-Piétons, l'action « Dimanches à pied » et les campagnes de multiplication des zones 30 et des zones de rencontre.

Genève en temps-piétons

Le concept cartographique « Genève en Temps-Piétons » a été l'une des premières actions lancées par le Plan-piétons pour sensibiliser les genevois au fait que leur ville est une ville compacte et une ville des courtes distances. Il montre, par une infographie très simplifiée, que les principaux attracteurs de la ville sont généralement atteignables en moins d'un quart d'heure. De proche en proche, en s'appuyant sur le principe de cabotage urbain décrit au mouvement II, les piétons ne mettent que 5 à 10 minutes pour parcourir la distance entre deux attracteurs donnés.

Le plan initial a été récemment revu et amélioré. Il intègre désormais un nombre plus grand d'attracteurs et prolonge son aire d'influence aux confins de la ville consolidée, incluant désormais Carouge. Il s'intitule dorénavant « Genève, une ville en marche ».

D'autres villes ont également importé ce concept de mesure temporelle des espaces de vie. Citons en

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

particulier Londres, qui emploie la notion de cercles d'accessibilité dans son projet *Legible London* que nous avons décrit au sein du mouvement II, ainsi que Bruxelles, dont le plan TAP-TAP conçu par Bruxelles-environnement est directement inspiré de celui de Genève.



Figure 107 – L'édition la plus récente (2011) du plan « Genève, une ville en marche » indiquant les temps de parcours à pied entre les principaux attracteurs. Le territoire de la Ville de Carouge est désormais inclus.
Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

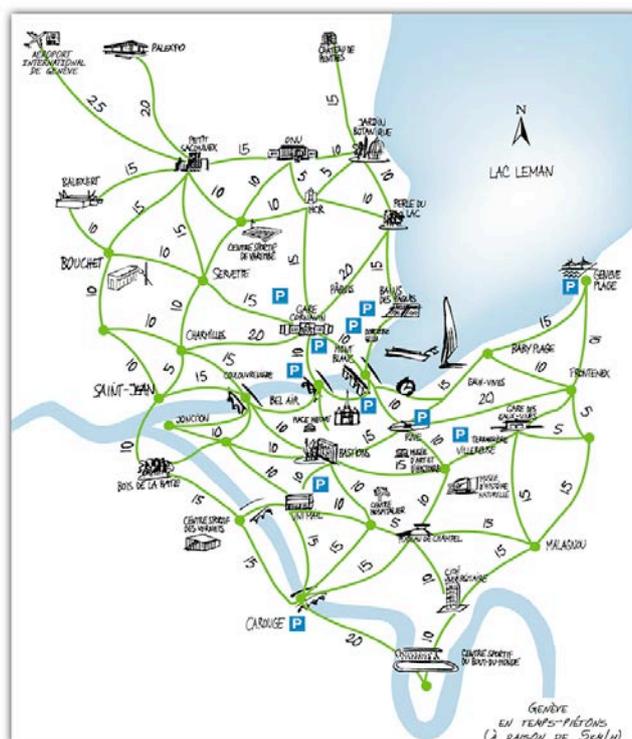


Figure 108 – L'édition originale (2000) du plan « Genève en temps-piétons » indiquant les temps de parcours à pied entre les principaux attracteurs.
Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

Le Petit Plan-Piétons

Depuis 2005, le « Petit Plan-Piétons – A pied sur le chemin de mon école » a vu le jour dans plusieurs quartiers genevois. Directement issu de la démarche de planification originale, le Petit Plan-Piétons est décliné pour les enfants à l'échelle de leurs quartiers de vie. Il met en particulier l'accent sur les problèmes de sécurité mais aussi de trafic, de pollution et de nuisances sonores qui existent aux abords des écoles. Ce projet mené en lien avec l'Association Transports et Environnement (ATE) associe les enseignants, les élèves des écoles concernées et les familles impliquées dans la vie de quartier. A ce jour, six écoles ont participé à la démarche.

La conception de ce Petit Plan-Piétons est participative : il y a tout d'abord un travail didactique fait en classe avec les élèves et les enseignants, qui vise à rendre les petits usagers conscients des diverses problématiques qu'ils peuvent rencontrer. Un document inspiré par le travail des enfants est par la suite conçu et distribué en grand nombre dans le périmètre scolaire afin de proposer des astuces pour se déplacer sainement et rapidement sans utiliser les moyens motorisés. Il est prévu de poursuivre l'action sur le terrain en lien avec d'autres écoles de la Ville de Genève.



Figure 109 - Petit Plan-Piétons élaboré pour les secteurs de la Jonction et Plainpalais, quartiers populaires de la rive gauche de Genève.
Source : Service d'Urbanisme de la Ville de Genève.

Les Dimanches à Pied

Depuis 2007, pour faire écho aux Samedis du Vélo (samediduvélo.ch), ont été créés les Dimanches à Pied (dimancheapied.ch) pour offrir aux promeneurs genevois, le temps d'un week-end, une nouvelle façon de redécouvrir la ville. Guidés pour la première édition par l'association Atelier Portes Ouvertes (APO), ces dimanches ont ouvert les portes des ateliers d'artistes genevois à trois reprises. Chaque année le programme continue de s'étoffer et propose davantage de parcours urbains. Ces balades servent de prétexte à des découvertes et proposent une façon agréable de tester la marche comme un mode alternatif de déplacement plus responsable face aux défis de l'environnement. Ce programme est victime de son succès. En effet, le nombre limité de participants (une dizaine) est souvent atteint, ce qui crée un sentiment d'insatisfaction auprès des usagers potentiels.



Figure 111 - La diffusion des dimanches à pied se fait sur Internet, par bouche à oreille et par le relais associatif.
Source : www.dimancheapied.ch

La multiplication des zones 30 et des zones de rencontre

Le Plan-Piétons a également donné une forte impulsion à la réalisation de nombreuses zones de modération du trafic. Treize zones 30 ont été réalisées entre 1995 et 2005, ce qui représente une superficie d'environ la moitié de la Ville de Genève. D'autres zones sont encore à l'étude. Cette action a également été reprise à l'échelle cantonale, où un nombre conséquent de zones 30 ont été également réalisées (voir plus loin). De plus, la Ville a aménagé des zones de rencontre dans lesquelles le piéton est prioritaire sur les véhicules motorisés, qui doivent respecter une limitation de vitesse à 20km/h. Enfin, de nombreuses places ont été revalorisées par des aménagements en faveur des piétons.



Figure 112 - Affiches des campagnes de promotion des zones 30 et des zones de rencontre.
Source : Ville de Genève.

LA PROMOTION DE LA MARCHÉ A SU SE PROPAGER AUX ECHELLES SUPERIEURES

Ces dernières années, bien des choses ont évolué sur l'échiquier politique genevois. La volonté d'agir en faveur de la marche est désormais affirmée avec encore plus de force à l'échelle de la ville. Elle est aussi perceptible à l'échelon territorial supérieur par un engagement plus marqué de la part du canton. De surcroît, les impulsions fédérales en faveur de la mobilité douce dans le cadre de la politique des agglomérations ont favorisé la valorisation des modes actifs par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Celle-ci se concrétise notamment par une mesure-phare en faveur de la marche et du vélo : la création d'une Voie Verte d'agglomération (voir plus loin l'analyse détaillée de cette action).

Au cours de ces dernières années, et tout particulièrement en 2011, ce renversement des priorités s'est traduit par de fortes actions politiques en faveur des modes actifs. Celles-ci vont de l'échelle de la ville-centre à l'échelle de l'agglomération dans son ensemble, en passant par l'échelle cantonale. Citons notamment :

- l'adoption en 2011 par le Conseil Municipal de la Ville de Genève de l'initiative du parti des Verts « 200 rues sont à vous », qui prône la création de 200 rues piétonnes pour agrémenter tous les « quartiers de vie » en ville de Genève.
- l'acceptation le 15 mai 2011 en votation populaire de l'initiative cantonale lancée par l'ONG Actif-Trafic « Pour la mobilité douce (initiative des villes) », qui impose aux autorités cantonales de réaliser en 8 ans, jusqu'en 2018, un réseau continu et sécurisé d'aménagements cyclables et piétonniers.
- l'élaboration en mars 2011 du Plan directeur de la mobilité douce 2011-2014 à l'échelle cantonale. Piloté par la Direction générale de la mobilité, il consacre la mobilité comme le troisième pilier du système de mobilité genevois, à égalité avec les deux piliers traditionnels que sont les transports individuels motorisés et les transports publics. Ce document stratégique permet au Canton d'agir en faveur de la mobilité douce selon une stratégie globale et planifiée à l'échelle de l'ensemble de son territoire, en concertation avec les communes genevoises.
- la Voie Verte d'agglomération, qui vise la création d'un itinéraire continu de 22 km qui traversera d'ici 2020 le bassin de vie genevois de part en part depuis les zones frontalières françaises d'Annemasse et Saint-Genis/Pouilly. Elle sera réalisée dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

L'ensemble de ces initiatives crée, à l'échelle du bassin genevois, un cadre général favorable à la promotion de la marche, Analysons maintenant comment chacune de ces initiatives développe ses propres effets, et quelles sont les synergies qui émergent de leur coexistence.

L'initiative municipale des Verts « 200 rues sont à vous »

Fin 2009, après plusieurs mois de concertation avec les milieux concernés, le Conseil administratif de la Ville de Genève est arrivé à un projet commun de stratégie de piétonisation de la Ville de Genève. Ce concept, basé sur la proximité, la convivialité et la sécurité, concerne prioritairement les quartiers de St-Gervais, des Rues Basses et des Pâquis. Les élus de trois départements ont travaillé de concert, indépendamment de leur étiquette politique, pour élaborer une démarche stratégique d'étude et de mise en œuvre d'un nouvel équilibre des modes de déplacement en ville ; la piétonisation d'un certain nombre d'espaces publics en constitue un pan stratégique. Cette stratégie veut intervenir sur une trentaine de lieux (rues ou places) et assainir le bruit routier d'une quinzaine d'axes. Elle répond aux différentes demandes exprimées par le Conseil municipal et par la population ainsi qu'à l'objectif de piétonisation inscrit dans le « Plan directeur des chemins pour piétons », adopté le 13 décembre 2004, ainsi que dans le Plan directeur communal approuvé par les instances politiques communales et cantonales en 2009.

Trois quartiers sont jugés prioritaires : le quartier Saint Gervais, les Rues Basses de la rive Gauche et le quartier des Pâquis, sur la rive Droite.

- Le quartier de St-Gervais est situé entre le quai des Bergues et le square de Chantepoulet et constitue la partie du centre historique située sur la rive droite du Rhône ; la volonté est de redonner une véritable identité à ce quartier, à la fois résidentiel et populaire, et de permettre aux petits commerces et aux habitants de créer des liens de proximité tout en se réappropriant un espace public qui est peu propice à l'automobile.
- Les Rues Basses de la rive Gauche sont le pendant de Saint Gervais sur l'autre côté du Rhône, à proximité de la Vieille Ville ; le projet de piétonisation s'étend du rond-point de Rive jusqu'à la place Longemalle, ce qui permettrait d'élargir le périmètre fermé à la circulation autour des Rues Basses. Le quartier de Rive est actuellement une zone de trafic intense pour les transports publics, qu'il s'agit de rendre compatible avec une utilisation piétonne déjà affirmée, hors voitures.
- Le quartier des Pâquis, qui prolonge celui de Saint Gervais vers le lac, est en recherche de la création d'un « cœur piétonnier » qui permette de progresser en terme de qualité de vie et de sécurité, tous domaines confondus. Le square Pradier et la rue de Fribourg sont notamment deux lieux emblématiques à retraiter.

L'objectif d'ensemble est de rassembler les différents acteurs de ces quartiers, sans aller chercher des solutions trop onéreuses, et de concilier les différents intérêts dans le cadre d'une véritable « paix piétonne ».

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La section genevoise du parti des Verts, qui militait déjà depuis 2008 pour plus de rues piétonnes à Genève, estime cependant que la stratégie élaborée par l'Exécutif de la Ville ne va pas assez loin et reste trop cantonnée à l'hypercentre de Genève.

En 2010, le parti fait ainsi effectuer via les associations d'habitants de nouveaux sondages auprès de la population, élargis à un périmètre plus large qui englobe toute la ville-centre, sur le thème de la piétonisation des espaces. Les quartiers concernés sont principalement ceux des Acacias, de la Jonction, de Plainpalais, sur la rive Gauche du Rhône ; des Pâquis, de Saint Gervais et de Saint Jean, sur sa rive Droite.

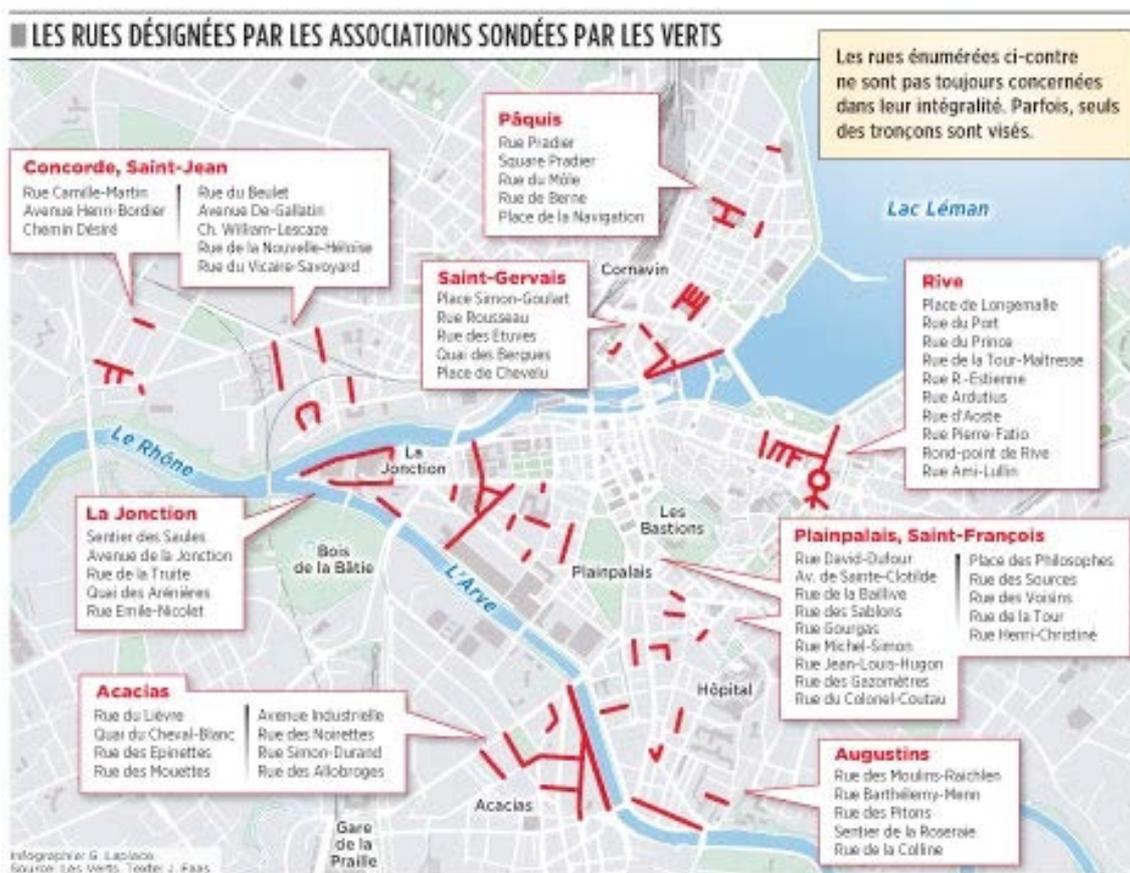


Figure 113 - Les rues désignées par les associations sondées par les Verts.

Infographie: G.Laplace. Texte: J. Faas

Source: Site internet des Verts, section genevoise.

L'initiative des Verts a recueilli 7 000 signatures, ce qui est assez important au regard du minimum de 4 000 signatures qui est requis pour des initiatives à l'échelle municipale. Au vu de l'intérêt manifesté par la population¹¹⁶, les Verts ont publié début 2011 une première liste de 50 rues¹¹⁷ qui sont proposées à la

¹¹⁶ Ayant été mandatée au printemps 2010 pour réaliser des sondages dans quatre quartiers de la Ville de Genève, l'une des associations les plus actives, actif-traffic, avait déjà pu constater que la population genevoise était très demandeuse de rues piétonnes, puisque plus de 97% des sondés s'y déclaraient favorables. Ce qui fait dire à la conseillère municipale Sarah Klopmann que «Tout le monde veut une zone piétonne devant chez soi». Si le propos mérite sans doute d'être nuancé, la participation à la

piétonnisation, sous le label « 200 rues sont à vous »¹¹⁸. La cinquantaine de rues énumérées par les Verts ont donc «été suggérées par les habitants eux-mêmes », explique Fabienne Fischer, présidente de la section Ville. « Souvent, pour ce type de projet, on fait appel à des experts. Là, nous avons sollicité les experts du quotidien ». La liste issue de ces rencontres « n'est donc pas une proposition, mais seulement un inventaire des demandes des habitants », précise Mathias Buschbeck, représentant des Verts. Elle n'est bien sûr pas exhaustive. « Il s'agit des demandes formulées à ce jour. Nous n'avons, par exemple, répertorié aucune rue aux Grottes car nous n'avons pas encore rencontré ses habitants ». Le caractère spontané de ces demandes implique que presque aucune n'a encore fait l'objet d'études de faisabilité. Ce à quoi les Verts entendent remédier rapidement.

Pour les Verts genevois, il s'agit d'un programme à effectuer rapidement puisqu'ils se donnent 4 ans pour le concrétiser, ce qui permet de noter une réelle ambition, en termes d'échéance temporelle, liée à ces réalisations. Il faut tout de même noter que cet intervalle correspond surtout à celui de la législature et qu'il est donc contraint par le calendrier politique, plus que véritablement inscrit dans une politique à long terme de la Ville qui saurait gagner en indépendance par rapport aux luttes partisans.

La première étape du projet a franchi le cap avec succès, puisqu'un crédit d'études de 2,225 Millions CHF proposé par le conseil législatif vient d'être accepté par le Conseil municipal pour lancer les expertises qui permettront d'identifier et de caractériser les 200 rues à traiter. Par la suite, un crédit de 5 Millions CHF par an est envisagé sur 4 ans pour la réalisation de ces mesures, ce qui permettrait d'aménager environ 50 rues par an et d'affecter la somme d'environ 100 000 Francs par rue piétonnée¹¹⁹. Le type de piétonnisation proposé reste relativement souple, laissant l'accès aux véhicules de livraison, d'urgence et aux taxis. De façon complémentaire, pour équilibrer le partage de l'espace et résoudre les problématiques que cette piétonnisation soulève à l'égard du stationnement, trois mesures sont proposées par actif-traffic : rationaliser la gestion des parkings existants, en rééquilibrer les prix et favoriser l'autopartage. Afin de minimiser les frais, les Verts préconisent d'utiliser des méthodes simples dans un premier temps, telles que l'utilisation de barrières ou de chaînes pour fermer les rues à la circulation. Nous pouvons noter ce budget et ces solutions minimalistes comme l'une des faiblesses de ce projet. Il propose, en effet, des interventions souvent mineures, dont la qualité urbanistique et architecturale ne sera pas assurée, ou alors de manière très contraignante.

Le débat contradictoire promet, malgré les sommes relativement faibles en jeu, d'être assez virulent, car les opposants au projet, notamment la droite, font état de nombreux arguments pour en freiner la réalisation. Les pouvoirs du Canton pour prendre les décisions en termes de circulation sont ainsi évoqués ; la Ville ne pourrait que proposer de fermer les rues concernées à la Direction générale de la

récolte de signatures reste tout à fait remarquable et dénote le grand consensus qui existe au sein de la population pour améliorer la qualité de vie en ville.

¹¹⁷ Source : www.actif-traffic.ch/pdf/Cinquante-premieres-rues-ouvertes-a-la-vie.pdf.

¹¹⁸ Selon le site internet du quotidien « 20 minutes ». Source : <http://www.20min.ch/ro/news/geneve/story/Les-Verts-veulent-200-rues-piétonnes>.

¹¹⁹ Source : http://fr.wikinews.org/wiki/Suisse:_les_Verts_veulent_200_rues_piétonnes.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

mobilité du Canton, dont le directeur, Yves Delacretaz, précise néanmoins, dans une interview donnée à la Tribune de Genève¹²⁰, que le projet serait regardé d'un œil favorable et qu'il n'entend pas décourager des réalisations sur le réseau de desserte de quartier.

Il reste à prendre toutes les décisions politiques et financières pour mener à bien la démarche des « 200 rues sont à vous » jusqu'à sa réalisation totale.



Figure 114 – « Les Verts militent pour 200 rues piétonnes en ville de Genève », article paru dans le journal « 20 min » du 19 décembre 2008.

¹²⁰ Source : <http://www.tdg.ch/geneve/actu/ville-valide-initiative-verte-reclamant-200-rues-pietonnes-2009-06-23>.

L'initiative cantonale lancée par l'ONG Actif-Trafic « Pour la mobilité douce (initiative des villes) »

Cette initiative, déposée au Grand Conseil (organe législatif du Canton de Genève) le 4 septembre 2009, exige des autorités l'achèvement en 8 ans d'un réseau continu dédié aux modes actifs. Elle a été acceptée le 15 mai 2011 en votation populaire par 50,3% de oui. Ce résultat tangent montre le net clivage entre la dizaine de villes et les communes agglomérées que compte le canton et les communes du tissu périurbain. En effet parmi les 45 communes que compte le canton de Genève, 36 communes, toutes périurbaines, ont rejeté le texte, par crainte surtout que cette nouvelle loi n'ait un impact restrictif sur la mobilité motorisée au sein de l'agglomération, plus que par réelle opposition à la mobilité douce, selon les analystes qui ont commenté les résultats du vote¹²¹. Sans surprise, Cologny, l'une des communes les plus riches, abritant pour l'essentiel de l'habitat individuel et traditionnellement pro-voiture, est celle où le vote a été le plus négatif (72% de refus). A l'inverse, les communes urbaines et suburbaines ont nettement plébiscité le oui. Les citoyens de la ville de Genève sont évidemment en tête, avec 55,8% de oui.

Plus surprenant peut-être : ce sont surtout les zones denses de la première et de la deuxième couronne de l'agglomération qui ont contribué de manière décisive à faire pencher la balance dans le camp du oui. Les villes de Carouge, Lancy et Vernier abritent chacune plus de 20 000 habitants et autant d'emplois et connaissent donc des flux internes importants et des entrées pendulaires non négligeables. Les votes majoritairement en faveur du oui constatés à Plan-les-Ouates et Chêne-Bourg peuvent s'expliquer par le fait que ces communes se sont toutes les deux développées le long des grands couloirs frontaliers et qui ont chacune plus de 10 000 habitants, voient dans cette initiative une bonne solution pour fluidifier le trafic, dans une forte complémentarité avec le tramway. Confignon figure aussi parmi les communes qui ont dit oui. Cette commune, rurale jusqu'à il n'y a pas si longtemps et qui comptait uniquement 3 500 habitants, a connu au début des années 2000 un développement rapide avec la construction du nouveau quartier de Cressy, qui a fait doubler sa population et a *de facto* intégré le territoire de la commune de Confignon au destin urbanisé du couloir pénétrant de Bernex et Lancy, qui regroupe au total un peu moins de 50 000 habitants.

Il faut ici remarquer que cette initiative bénéficiait avant le vote d'un large consensus officiel. Soutenu par la gauche et le PDC et approuvé par le Conseil d'Etat, le texte soumis aux Genevois a certes divisé le canton en deux, mais sans être approuvé ou rejeté massivement dans la plupart des communes. Les principaux opposants à l'initiative – le Groupement transports et économie réunissant les clubs automobiles et les associations patronales – ont accepté ce verdict des urnes tout en laissant planer le spectre d'oppositions et recours en cas d'application trop stricte de la loi. Pendant ce temps, dans le camp des partis en faveur de l'initiative, les analyses prennent acte du fait que ce vote signifie une véritable révolution des mentalités. «Même si cela avait été non de justesse, cela aurait quand même signifié une

¹²¹ Voir l'article publié dans la tribune de Genève du 16 mai 2011, «A Genève, les Villes imposent leur vision à la campagne », par Eric Budry.

évolution de la mentalité de notre canton à propos des transports », note ainsi François Gillet, président du Parti démocrate-chrétien. « Qu'un Genevois sur deux admette qu'il faut développer les infrastructures destinées à la mobilité douce représente un sacré changement. Chacun utilise, selon le moment et ses besoins, un mode transport différent. Il nous faut développer une vraie complémentarité entre eux et arrêter de les opposer ».

S'il est encore trop tôt pour juger ses effets, l'on peut d'ores et déjà avancer que l'acceptation par le peuple de cette initiative aura des répercussions importantes sur la politique de mobilité douce du canton, notamment en donnant une impulsion accélératrice aux mesures prévues par le Plan directeur cantonal de la mobilité douce, qui nous détaillons ci-après.

Le Plan directeur cantonal de la mobilité douce

La mobilité douce présente de nombreux avantages pour celui qui la pratique aussi bien que pour la collectivité : elle favorise la **liberté de déplacement et la rapidité pour les trajets courts**, ainsi que la **santé et la bonne forme physique**. Elle n'a aucun impact sur l'environnement (air, bruit, énergie), ne nécessite pas d'infrastructures coûteuses et ne met pas en danger la vie des autres utilisateurs. Enfin, faible consommatrice d'espace, la mobilité douce constitue sans aucun doute une solution très efficace aux problèmes d'engorgement du trafic.

Argumentaire en faveur de la mobilité douce, Canton de Genève

Le Plan directeur cantonal de la mobilité douce est un document cadre¹²² visant à mettre à disposition des pratiquants de la mobilité douce des réseaux de parcours attrayants, sûrs et continus ainsi que des infrastructures appropriées couvrant le territoire genevois à l'échelle cantonale.

Des différents modes de déplacement, la mobilité douce était le seul à Genève qui ne faisait pas encore l'objet d'un plan directeur. Mais cette lacune vient d'être comblée le 31 mars 2011, lorsque le Conseil d'Etat, organe exécutif de l'Etat de Genève, a adopté le Plan directeur de la mobilité douce élaboré par la Direction générale de la mobilité du Canton de Genève. La réalisation de ce Plan directeur a fait l'objet, comme pour tous les Plans directeurs en Suisse, de consultations des milieux associatifs, des communes et des services étatiques concernés.

En effet, compte tenu de son importance en tant que forme de mobilité autonome et comme moyen d'accéder aux autres formes de transport, il était important que la mobilité douce fasse à son tour l'objet d'une stratégie globale. Le Plan directeur vise un rééquilibrage de l'importance des modes de déplacement et traite notamment de :

¹²² La loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) de 1979 impose à chaque canton l'obligation d'établir un plan directeur cantonal. C'est un document contraignant pour les autorités qui concrétise la politique cantonale en matière d'aménagement du territoire. Il est revu périodiquement, généralement tous les dix ans. Le Plan directeur cantonal de la mobilité douce est un plan directeur cantonal sectoriel qui s'inscrit dans le Plan directeur cantonal global et qui déploie, à l'instar de celui-ci, ses effets sur l'ensemble du territoire cantonal genevois.

- l'établissement d'une planification pour un réseau cantonal intégrant une vision transcantonale et transfrontalière avec l'identification d'itinéraires-clés à renforcer ou à développer
- l'amélioration des coordinations entre l'État et les communes, ainsi qu'à l'interne de l'État, pour la planification, l'aménagement et la gestion de la mobilité douce
- l'établissement d'un programme des mesures prioritaires à mettre en œuvre (réseaux, vélos en libre-service, équipements de stationnement, communication, etc.)

Basé sur un diagnostic précis qui prend acte du fait que la sous-estimation générale de la mobilité douce pendant les décennies précédentes se traduit encore aujourd'hui, malgré les efforts persistants des collectivités publiques et des associations, par un manque d'attractivité, le Plan directeur cantonal de la mobilité douce comporte un programme de sept actions accompagné d'autant de fiches de mesures relatives aux objectifs stratégiques définis.

Le constat est clair ; les réseaux piétons et vélos ne présentent pas aujourd'hui un standard de qualité suffisant pour attirer tous leurs utilisateurs potentiels. En particulier, ils posent trois problèmes persistants : l'inachèvement des réseaux, le faible respect des espaces dédiés aux piétons et aux vélos par les autres modes et un rythme de réalisations ralenti.

En ce qui concerne la mise en œuvre concrète sur le terrain des mesures en faveur de la mobilité douce, l'État de Genève renforcera donc son recours à trois types d'outils :

- des aménagements cyclables et piétons
- des zones à vitesse modérée (30 km/h)
- des zones de rencontre (20 km/h)



Figure 115 - État des zones 30 dans le canton de Genève en 1999, 2004 et 2009.
Source: Plan directeur cantonal de la mobilité douce, p. 11.

Un diagnostic qui ne prend pas assez en compte les chiffres qui montrent l'importance des pratiques de la marche à l'échelle de l'agglomération

Malgré ses nombreuses qualités, dont un diagnostic qui met clairement en lumière les enjeux à l'échelle cantonale et une vision politique qui va globalement dans la bonne direction, le Plan directeur déçoit par la relative timidité de ses mesures en faveur de la promotion de la marche, alors même que le contexte se révèle favorable, comme le révèlent les chiffres avancés par ce document même.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Nous pouvons en effet déplorer au sein de ce Plan directeur la forte inégalité de traitement entre la marche et le vélo. La marche, à laquelle ne sont consacrées qu'une seule action et une seule mesure sur les sept actions et mesures proposées, se voit battue en brèche par l'omniprésence du vélo, qui semble être encore perçu comme le seul mode actif pertinent à l'échelle de l'agglomération, malgré des chiffres éclairant des pratiques qui démontrent, au contraire, la prégnance de la marche à cette échelle. En effet, le gain total de la mobilité active pour tout le canton est de 8% en cinq ans, passant de 33% en 2000 à 41% en 2005 et rattrapant presque les transports individuels motorisés, qui passent largement en-dessous de la barre des 50% pour ne représenter plus que 44% de la part modale (-8% par rapport à 2000), les 14% restants échouant aux transports publics (+1% par rapport à 2000). Cet important report modal de la voiture (-8%) s'est fait ainsi quasi exclusivement vers les modes actifs.

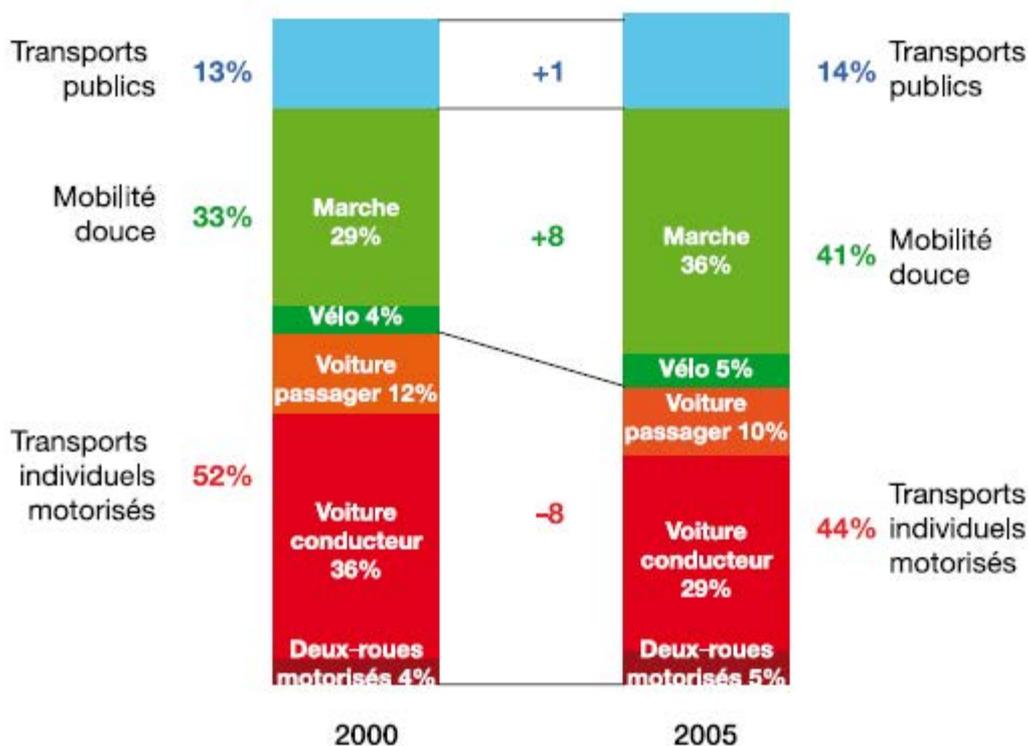


Figure 116 – Évolution de la répartition modale dans le canton de Genève entre 2000 et 2005 en % du nombre de déplacements. L'analyse graphique provient du rapport cantonal « La mobilité des Genevois et son évolution depuis 1994, analyse du suréchantillonnage des microrecensements transports 1994-2000-2005 », novembre 2008.

Source : Extrait du Plan directeur cantonal de la mobilité douce, p. 5.

Ces chiffres, spectaculaires à l'échelle d'un canton, fût-ce un canton-ville dense comme celui de Genève, ne doivent pas occulter, contrairement à ce que l'on aurait pu croire à cette échelle, que le véritable moteur de cette croissance sans précédents des modes actifs est la marche, et non le vélo. La marche a en effet gagné 7% de part modale au niveau cantonal entre 2000 et 2005, alors que la part modale du vélo n'a cru pendant ce temps que de 1%.

Nous pouvons faire le pari que, très probablement, cette tendance favorisant le report modal vers les modes actifs s'accroîtra de manière notable ces prochaines années, à mesure que les nouvelles politiques qui viennent d'entrer en vigueur à l'échelle cantonale en 2011 porteront leurs fruits et les améliorations projetées dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois seront réalisées.

La force de ce Plan directeur est de vouloir prendre acte de cette réalité pour imposer désormais la mobilité douce comme le troisième pilier¹²³ de la politique des transports à Genève. Sa faiblesse provient pour l'essentiel du fait qu'il reste prisonnier de ce que nous pourrions décrire comme un « dogmatisme des infrastructures » et une vision dépassée de « l'accessibilité par la distance ». Cette vision voit dans le vélo la réponse principale aux enjeux de mobilité à l'échelle de l'agglomération, en contradiction patente avec ce que les chiffres sur les pratiques réelles laissent entendre, à savoir la forte présence de la marche au sein de toute l'agglomération, y compris dans les tissus périphériques.

Ce parti pris nous semble d'autant plus regrettable qu'il handicape sérieusement dans le futur les possibilités de mettre à profit les complémentarités naturelles entre marche et transports publics, que nous avons résumées dans le concept de l'itération « proximité & connectivité » au sein du mouvement III. Les lourds investissements que le Canton de Genève a mobilisés pour mettre en route le projet ferroviaire CEVA, prolonger son réseau de tramways et de manière plus générale étoffer son réseau de transports publics risquent ainsi de ne pas être valorisés à la hauteur de leur plein potentiel, faute de liaisons piétonnes suffisamment attractives en périphérie.

Pendant ce temps, les investissements majoritaires qui seront consacrés au vélo pour la réalisation de 6 mesures prioritaires sur un total de 7 vont absorber la majeure partie des ressources humaines et financières disponibles pour la mise en œuvre de ce Plan directeur cantonal de la mobilité douce, sans que les gains en termes de report modal vers le vélo soient avérés. La littérature montre généralement qu'il faut beaucoup d'années et d'investissements pour gagner à peine quelques pour-cent de part modale pour le vélo, alors que les investissements pour la marche, et notamment ceux effectués dans un contexte multimodal favorable, montrent généralement très rapidement des gains de part modale importants tant pour la marche que pour les transports publics.

A l'enjeu de l'équité sociale – pourquoi favoriser un mode durable très minoritaire au sein de la population au détriment d'un mode tout aussi durable largement majoritaire au sein de la population, à tout point de vue (répartition plus équilibrée selon les critères de genre, âge, classe sociale) ? –, s'ajoute ainsi un enjeu d'efficacité économique – pourquoi investir autant dans un mode dont la complémentarité

¹²³ Il y a vingt ans, Genève instaurait la complémentarité des modes de transport. Le plan OPAir visait à provoquer un « transfert modal » de la voiture vers les transports publics, de façon à répondre à la demande croissante de mobilité tout en soulageant les réseaux routiers et en améliorant l'environnement (air, bruit). Cette politique des transports à deux modes s'est concrétisée par des programmes d'investissement (notamment réseau de tramway) et des réformes institutionnelles. Dans un premier temps, elle a produit les effets prévus : les transports publics ont gagné de nouveaux voyageurs et la progression du trafic automobile a été freinée, malgré l'augmentation du nombre total de déplacements. Mais entre 2000 et 2005, c'est un autre transfert modal qui s'est réalisé, cette fois-ci en faveur de la mobilité douce, qui confirme l'importance de celle-ci dans le bouquet de déplacements des genevois. Dès lors, il semble légitime d'instaurer la mobilité douce comme troisième pilier du système de mobilité, jouant un rôle aussi significatif que les transports individuels motorisés et les transports publics (Plan directeur de la mobilité douce, 2011, p.5).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

avec les autres modes se révèle problématique et dont les gains de part modale risquent de rester bien en-deçà de ce que l'on serait en droit d'attendre, en regard de l'ampleur des investissements ?

Les modes actifs au cœur de quatre enjeux d'intérêt cantonal

Le nouveau positionnement politique de la mobilité douce la fait passer d'un mode qui encore hier était considéré comme allant de soi ou réductible à une activité de loisir (promenade à pied, sport cycliste) à un mode qui personnifie quatre enjeux de première importance pour le Canton :

- mode le plus efficace en milieu urbain
- mode le plus économe en ressources
- alliée indispensable des transports publics
- enjeu majeur de santé publique

Le premier argument considère la mobilité active comme une composante essentielle de l'urbanisme de la « ville compacte » (Beaucire in Allemand et al., 2004). La mobilité active a le potentiel d'attirer encore plus d'usagers dans le futur. À Genève, l'un des cantons les plus denses de Suisse, bien des déplacements sont de relativement courte distance. Dès lors le potentiel de transfert modal en faveur des modes actifs est considérable: 30 % des déplacements motorisés portent sur moins de 3 km, 45 % sur moins de 5 km, et pourraient s'effectuer tout aussi bien à pied ou à vélo. L'enjeu pour le canton est clair : soulager les réseaux routiers et ceux des transports publics. A cet égard, nous pouvons remarquer que Genève emboîte le pas de grandes agglomérations comme celles de Londres ou de Paris, pour qui l'une des motivations premières à promouvoir la marche est justement la saturation des réseaux de transports publics (Lavadinho 2009, Lavadinho et Lévy, 2010).

Le deuxième argument sur l'économie des ressources semble être porteur en ces temps de crise, sur fond de pénurie énergétique mais aussi du relatif manque de ressources des collectivités publiques qui semble caractériser notre époque par rapport aux précédentes. Les modes actifs, peu énergivores si ce n'est en calories, ont aussi l'avantage de préserver l'environnement (pas de pollution, pas de bruit) et d'occuper peu de surfaces de circulation et de stationnement (7 à 10 fois moins qu'une voiture). De surcroît leurs coûts sont faibles en comparaison des autres modes, d'autant qu'ils sont largement intégrés par les ménages eux-mêmes. L'enjeu pour le canton est là aussi très clair : une politique publique en faveur de la mobilité douce est réalisable « sans amputer significativement les budgets des deux autres modes de transport »¹²⁴, tout en offrant un levier d'action efficace pour répondre à une part importante des besoins de déplacement en consommant un minimum de ressources environnementales, spatiales et financières.

Le troisième argument porte sur la complémentarité avec les transports publics. Comme nous l'avons vu dans le mouvement III, la marche en est l'alliée naturelle, puisqu'elle officie comme le pivot de la multimodalité. De surcroît, la marchabilité du premier et du dernier kilomètre influent énormément sur

¹²⁴ Notons tout de même qu'il n'est pas réellement question d'une redistribution financière des budgets alloués aux différents piliers du transport, ce que nous aurions été en droit d'espérer attendant au fait que si la marche et le vélo acquièrent le statut de troisième pilier de la mobilité, le déséquilibre des ressources allouées aux trois piliers est encore plus patent qu'auparavant.

l'appréciation de la qualité générale des déplacements en transports publics.

Avec le quatrième argument, qui porte sur les modes actifs en tant que vecteurs de santé, le Canton de Genève se range du côté des recommandations émises par l'OMS mais aussi, au niveau local, des arguments mis en avant par son Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé, qui prône l'intégration d'activité physique dans la vie quotidienne pour réduire les coûts liés à la morbidité et à la mortalité induites par la sédentarité.

Une base légale forte qui s'appuie sur les échelons fédéral et cantonal

Au-delà de cet argumentaire écologique, économique et social ancré autour des principes de durabilité, le plaidoyer pour la mise sur un pied d'égalité des modes actifs face aux deux autres piliers de la mobilité est ancré sur plusieurs articles de loi aux divers échelons territoriaux suisses.

Base légale

La vision d'un système de mobilité à trois piliers fonde plusieurs politiques et directives fédérales allant dans le sens du développement durable, notamment celles qui conditionnent le soutien fédéral au financement des infrastructures de transport dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Elle est conforme aux articles 160 A à E de la Constitution genevoise :

- > art. 160 A « La liberté individuelle du choix du mode de transport est garantie. »
- > art. 160 B, al. 1 « Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, de manière à assurer un équilibre entre les divers modes de transport. Il doit répondre aux besoins de mobilité de la population, des entreprises et des visiteurs par une bonne accessibilité de l'agglomération urbaine et de l'ensemble du territoire cantonal. »
- > art. 160 B, al. 2 « Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, par les autorités cantonales de manière à assurer la meilleure fluidité possible du trafic privé, ainsi qu'une accessibilité optimale au centre-ville en complémentarité avec les transports publics. »
- > art. 160 C, al. 1 « L'État, dans les limites du droit fédéral, prend les mesures nécessaires à l'organisation et au développement du réseau des lignes de transports publics. »
- > art. 160 D, al. 1 « L'État veille à maintenir l'équilibre entre les exigences de la vie économique et sociale et la préservation du milieu naturel ainsi qu'à assurer un environnement sain et une bonne qualité de la vie. »
- > art. 160 E, al. 3.b « La conservation de l'énergie est obtenue notamment (...) dans le secteur des transports, en favorisant les déplacements en transports publics, à vélo et à pied, notamment sur le plan des investissements et des équipements. »

Sur le plan légal, l'établissement d'un plan directeur de la mobilité douce n'est pas une innovation. Il ne fait que préciser et fixer des délais sur une démarche déjà engagée sur la base de la législation actuelle : la Loi sur les routes (Lroutes - rsGE L 1 10), le Règlement portant sur l'organisation du réseau routier (RORR - rsGE L 1 10.04) et la Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LaLCPR - rsGE L 1 60).

Figure 117 – Les articles de loi qui constituent la base légale de la vision d'un système de mobilité à trois piliers incluant la mobilité douce se basent, au-delà du socle assuré par la Constitution genevoise, sur les politiques fédérales, en particulier celles qui concernent les Projets d'agglomération et conditionnent le financement des infrastructures du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, mais aussi la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

Source : Plan directeur cantonal de la mobilité douce.

La place du plan directeur de la mobilité douce dans la planification cantonale de la mobilité

À Genève, la planification du système de mobilité repose sur deux plans directeurs principaux, le plan directeur des transports collectifs 2011-2014 (adopté par le Conseil d'État le 23 juin 2010), et le plan directeur du réseau routier 2011-2014 (en cours d'élaboration), complétés par le plan directeur du stationnement (élaboré en août 2010).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La reconnaissance de la mobilité douce comme troisième pilier du système de mobilité genevois a engendré la mise en place d'un plan directeur comparable, établi pour la même période 2011-2014 et élaboré en étroite coordination avec les planifications directrices existantes et en cours.

La stratégie générale du Plan directeur cantonal de la mobilité douce

Dans un contexte qui prévoit une croissance exponentielle de la mobilité à l'horizon 2040, le développement des modes actifs se présente comme un enjeu de première importance pour prendre en charge une partie de la demande de déplacements et soulager les réseaux routiers et les transports publics, aussi surchargés les uns que les autres aux heures de pointe, ainsi que pour attirer plus de voyageurs vers les transports publics, en élargissant leurs bassins de clientèle autour des gares et stations.

Point important pour notre propos, le canton souhaite appliquer cette stratégie générale aux trois échelons de la commune, du canton et de l'agglomération transfrontalière, notamment pour renforcer les complémentarités avec la mise en service du RER franco-valdo-genevois et des lignes de rabattement correspondantes, dont elle sera le complément direct.

En revanche, nous pouvons nous étonner de la prudence quasi excessive des objectifs chiffrés, qui restent très conservateurs en l'attente de la confirmation, par les chiffres du microrecensement 2010, de la poursuite (ou non) de la très forte croissance des modes actifs observée entre 2000 et 2005 (OFS-ARE, 2001, 2007).

La Voie Verte d'agglomération dans le cadre du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois

Comme nous venons de le voir, la mobilité douce a été désormais intégrée aux grands projets de mobilité du canton de Genève sous la forme du Plan directeur cantonal de la mobilité douce. Mais en termes d'échelle, il est possible d'aller encore plus loin, ce que les genevois ont fait.

En effet, dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, c'est toute l'agglomération fonctionnelle qui est considérée, additionnant au territoire cantonal des portions de territoire de la France voisine et du Canton de Vaud en étroite liaison avec Genève, soit un bassin de vie de plus d'un million d'habitants – contre 464 000 dans le canton et 191 000 en ville de Genève, selon les chiffres fournis par l'Office Cantonal de la Statistique (OCSTAT) fin 2010.

Le projet franco-valdo-genevois s'inscrit dans le cadre de la politique fédérale des agglomérations, ce qui a incité ses acteurs français, vaudois et genevois à travailler ensemble, puis à signer un premier accord en décembre 2007. Et la signature par les 18 partenaires concernés de cette charte a démontré la faisabilité politique d'un projet de territoire ambitieux pour l'agglomération transfrontalière, fondé sur le slogan d'une ville durable « compacte, multipolaire et verte » (Tranda-Pittion in Da Cunha, 2010, p. 102).

Pour Michèle Tranda-Pittion, l'agglomération Franco-Valdo-Genevoise sera ainsi structurée « par des axes de transport public où seront localisés les pôles d'emploi et les lieux urbains les plus intenses. Les densités seront coordonnées avec les niveaux de desserte par transports publics avec une montée en

puissance des centralités périphériques (Da Cunha, 2010, p. 15).

Le projet d'agglomération se déroule en deux étapes, dont la première est désormais achevée, tandis que la deuxième est en cours. L'essentiel de l'approfondissement spatial du premier Projet d'agglomération s'est fait par le biais de projets à l'échelle des différents axes de développement de l'agglomération – les « périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération » (PACA), localisés le long des axes structurants de transports en commun, sur des longueurs de 5 à 10 km. En complément une approche thématique a lancé un certain nombre d'études sur des sujets-clés, comme les transports, l'économie, l'agriculture ou le logement (Tranda-Pittion in Da Cunha, 2010, p. 103). Cette démarche transversale vise une cohérence d'ensemble – un « fil rouge » - entre la vaste échelle de l'agglomération et l'ensemble de ces enjeux politiques et spatiaux, et l'échelle locale du quartier, à laquelle des logements, des locaux d'activités, des infrastructures de transports et des espaces publics seront réalisés (Tranda-Pittion in Da Cunha, 2010, p. 106).

Ce projet véritablement titanesque, à la fois en termes de jeu d'acteurs, de processus de concertation et d'investissements, n'a été possible que grâce à l'impulsion fédérale offerte par le biais de l'instrument des Projets d'agglomération, que nous avons déjà décrit de manière plus détaillée plus haut. La Confédération suisse accorde en effet une contribution financière aux projets novateurs en matière de mobilité à l'échelle de l'agglomération. La manne que représente ce fonds d'infrastructure n'est attribuée que si l'évaluation des projets soumis par les agglomérations démontre une prise en compte suffisante des modes actifs.

C'est dans ce contexte qu'est née l'idée de la Voie Verte d'agglomération, qui voit le début de sa réalisation programmée entre 2011 et 2014. Un fonds de 850 Millions CHF est prévu par la Confédération pour le début de sa réalisation¹²⁵ et des tranches de financement ultérieures seront débloquées entre 2015 et 2019. Les fonds complémentaires seront fournis par les autres acteurs, le Canton, les communes et les CFF.

La Voie Verte d'agglomération vise à un transfert des modalités de déplacement, en complétant le concept de voie cyclable par d'autres modes actifs, principalement la marche à pied, mais aussi le roller, la trottinette, etc. Loin d'être exclusivement vouée au transport, fût-il actif, elle se veut surtout un vecteur privilégié de convivialité et de découverte. En relation avec les quartiers traversés, il y aura ainsi un certain nombre d'animations qui ponctueront son trajet et créeront du lien entre les fonctions de transit et de séjour.

La Voie Verte d'agglomération traversera l'agglomération de part en part, en mettant en valeur sur son tracé les paysages très divers du Genevois, les différents quartiers traversés en milieu dense ainsi que les corridors écologiques existants ou à créer. Ceux-ci feront d'autant plus sens qu'ils seront pensés à cette échelle élargie, en concertation avec toutes les autorités des différents territoires concernés¹²⁶.

¹²⁵ Source : etat.geneve.ch/dt/mobilite/participation_financiare_confederation-874-5000-11985.html.

¹²⁶ Source : etat.geneve.ch/dt/mobilite/voie_verte-874-5005-12001.html.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 118 - Le trajet emprunté par la Voie Verte d'agglomération est marqué en vert sur la carte. Les frontières communales apparaissent en jaune, la frontière nationale franco-suisse en rouge.

Source : etat.geneve.ch/dt/mobilite/voie_verte-874-5005-12001.html.

La Voie Verte d'agglomération devra à terme relier Saint Genis Pouilly, dans le pays de Gex à Ambilly, à proximité d'Annemasse, en Haute Savoie, avec un trajet total de 22 km. Elle passe successivement par les communes de Prévessin-Moëns, Satigny, Meyrin, Vernier, Genève, Carouge, Coligny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex, Gaillard et Ambilly.

L'itinéraire emprunté par la Voie Verte d'agglomération existe déjà en partie. Il sera complété sur le secteur nord de l'agglomération et conforté sur son secteur sud, où il se superpose au tracé de la voie ferrée du CEVA (Cornavin - Eaux Vives – Annemasse). Celle-ci sera mise en tranchée couverte pour libérer la surface à cet effet. La perméabilité transversale envers les quartiers traversés sera également renforcée au moyen de liaisons piétonnières et cyclables¹²⁷.

¹²⁷ Source : idem.



Figure 119 - Genève, un canton aux frontières floues. Le bassin de vie fonctionnel dépasse largement les limites du canton, débordant sur les territoires limitrophes de la France voisine et du Canton de Vaud. La métropole Lémanique qu'a si bien analysée Michel Bassand (Leresche et al., 1993 ; Bassand et Leresche, 1994 ; Poschet, Wust et Bassand, 2001 ; Bassand, 2004) s'étend aujourd'hui de Genève jusqu'en Valais et accueille une population de 1,4 million de personnes.
 Source : article paru dans la Tribune de Genève du vendredi 15 août 2003.

UN BILAN GLOBALEMENT POSITIF : LES CHIFFRES DU CHANGEMENT A GENEVE

L'argument le plus éloquent du succès de la politique de promotion de la marche entamée à l'échelle de l'agglomération successivement par la Ville et le Canton de Genève reste celui de l'évolution des pratiques des citoyens genevois, telle qu'elle est montrée par l'analyse des chiffres récoltés par les Microrecensement Transports 2000 et 2005.

En effet, le Plan-Piétons, processus de planification et de réalisation d'aménagements poursuivi avec constance par la Ville de Genève depuis 15 ans, semble de ce point de vue payer largement ses dividendes, surtout depuis qu'il déploie ses effets en conjonction avec les autres politiques d'écomobilité à l'échelle cantonale. Les chiffres parlent d'eux-mêmes¹²⁸ :

Les jeunes n'adhèrent plus forcément au modèle du tout-voiture

La baisse dans la possession d'un permis de conduire est frappante pour la population jeune âgée de 18 à 25 ans : de 62% en 2000, les jeunes ne sont plus que 55% en 2005 à posséder un permis. De plus, la part de détenteurs de permis ne possédant pas de voiture a augmenté de 9% en 2000 à 12% en 2005.

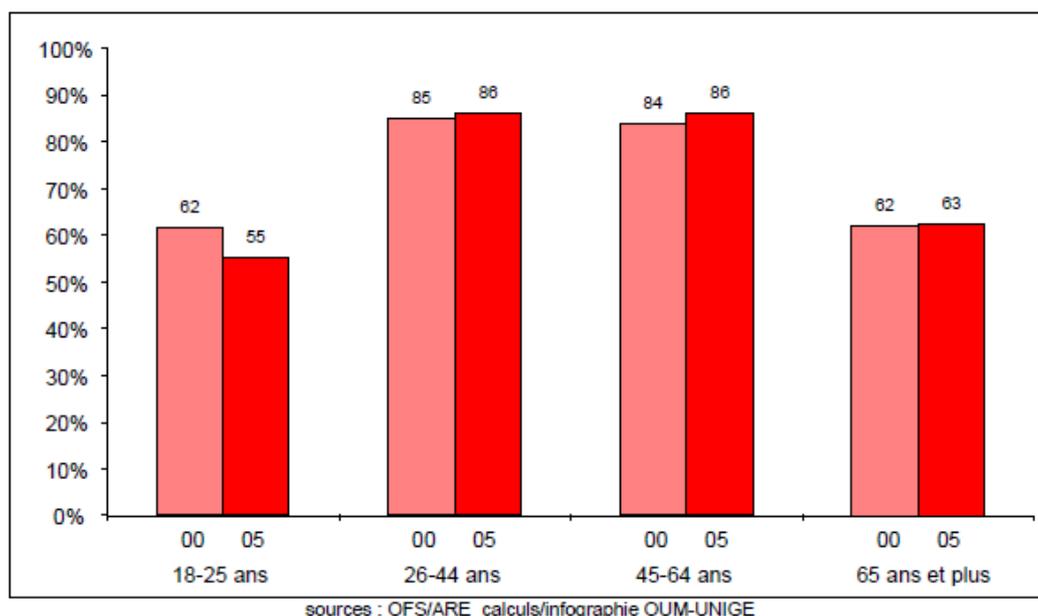


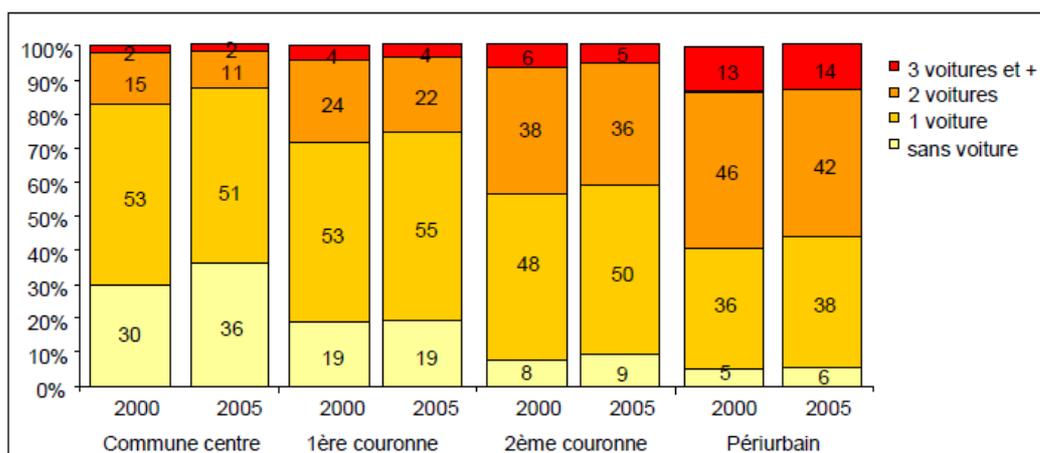
Figure 120 – Évolution de la part de détenteurs de permis de conduire dans le Canton de Genève, en %, selon l'âge

¹²⁸ Sources : OCSTAT, Communiqué de presse du 3.10.1992, Genève ; OCSTAT, Aspects statistiques n°1992/88, Genève, octobre 1992 ; OCSTAT, Coup d'œil n°20, Genève, janvier 2005 ; OCSTAT, Comportement des habitants de Genève en matière de mobilité, Résultats du microrecensement des transports de 2000, Communications statistiques n°21, Genève, mai 2005 ; OCSTAT, Communiqué de presse du 16.6.2005, Genève ; DGM/OCSTAT/DGAT, La mobilité des Genevois et son évolution depuis 1994. Analyse du suréchantillonnage des microrecensements transports 1994-2000-2005 (tous les graphiques présentés sont issus de cette publication), Genève, novembre 2008 ; OCSTAT, Coup d'œil n°40, Genève, juin 2009.

Le nombre de voitures par ménage diminue, surtout en ville de Genève

Entre 2000 et 2005, le nombre moyen de voitures par ménage recule globalement dans le canton de Genève, passant de 1,14 à 1,05. A l'échelle cantonale, on note une augmentation significative entre 2000 et 2005 de la part des ménages ne possédant aucune voiture. Ces derniers voient en effet leur poids augmenter de 20% à 24%. 51% des ménages sont équipés d'une seule voiture en 2005, une valeur stable par rapport au recensement précédent. Enfin, les ménages multimotorisés voient leur poids décliner et passer de 29% en 2000 à 25 % en 2005.

Si nous regardons en détail la répartition territoriale (cf. graphique ci-dessous), nous constatons une augmentation du poids des ménages sans voiture entre 2000 et 2005. Celle-ci se concentre en Ville de Genève (commune centre), où la part des ménages sans voiture passe en effet de 30% à 36% en 2005. En revanche, dans les autres types de communes, l'importance relative des ménages sans voiture reste stable. Quant à la diminution du poids des ménages multimotorisés, elle concerne tous les types de communes et varie entre -2 et -4 points.



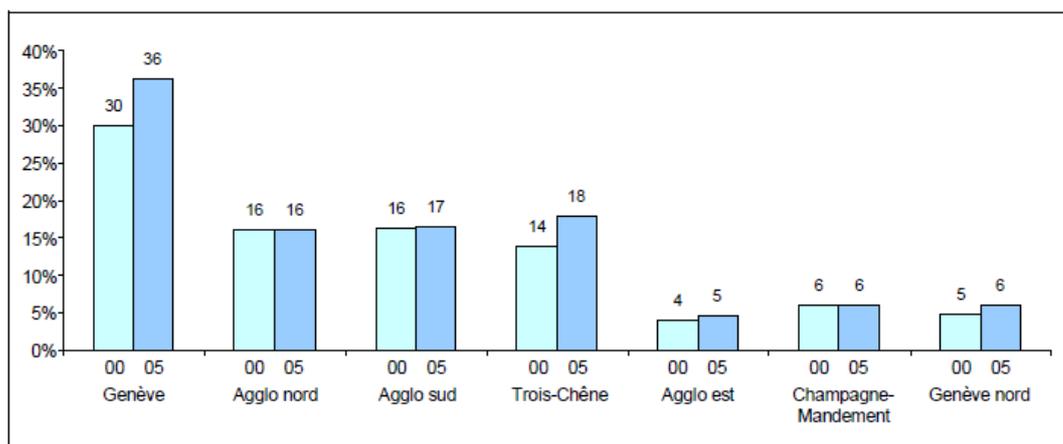
sources : OFS/ARE calculs/infographie OUM-UNIGE

Figure 121 – Évolution de la répartition des ménages selon le nombre de voitures dans le Canton de Genève, selon le type de commune, en %

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La proportion de ménages sans voiture doit sa hausse essentiellement à la ville de Genève, où elle passe de 30% en 2000 à 36% en 2005. Notons aussi la hausse des ménages sans voiture observée sur le secteur des Trois-Chêne. Ce secteur bénéficie depuis 1998 d'une nette amélioration de la desserte en tramway suite à la mise en service de la ligne 16, qui double sur ce tronçon la ligne 12 existante. Mais les effets ont été décuplés surtout depuis 2003, avec les synergies introduites par les prolongements de la ligne 13 sur d'autres secteurs de l'agglomération (Nations et Acacias).



sources : OFS/ARE calculs/infographie OUM-UNIGE
Figure 122 – Évolution de la part des ménages sans voiture dans le Canton de Genève, selon la zone DPTR de domicile, en %

Il est probable que les chiffres du micro-recensement 2010 (qui seront disponibles en 2012) pointent une accentuation de cette tendance à la hausse des ménages non-motorisés, eu égard aux synergies importantes qui émergent d'un réseau de tramways largement étoffé au cours des dernières cinq années combiné aux améliorations notables des conditions infrastructurelles pour les modes actifs qui ont eu lieu pendant cette même période.

Les déplacements en voiture diminuent au profit des modes actifs

Les déplacements en voiture dans le canton ont baissé de 52% en 1989 à 36% en 2000 et à 29% en 2005 (en tant que conducteur, auxquels s'ajoutent respectivement 12% et 10% en tant que passager), au profit surtout d'une croissance forte de la marche, qui a pu passer d'environ 24% en 1989 à 29% en 2000 et à 36% en 2005. Le vélo, quant à lui, malgré toutes les mesures infrastructurelles dont il a pu bénéficier (création de pistes cyclables, publication d'une carte d'itinéraires préférentiels adaptés aux vélos à l'échelle du canton, etc.) n'a que faiblement évolué pendant cette période, passant de 4% en 2000 à 5% en 2005.

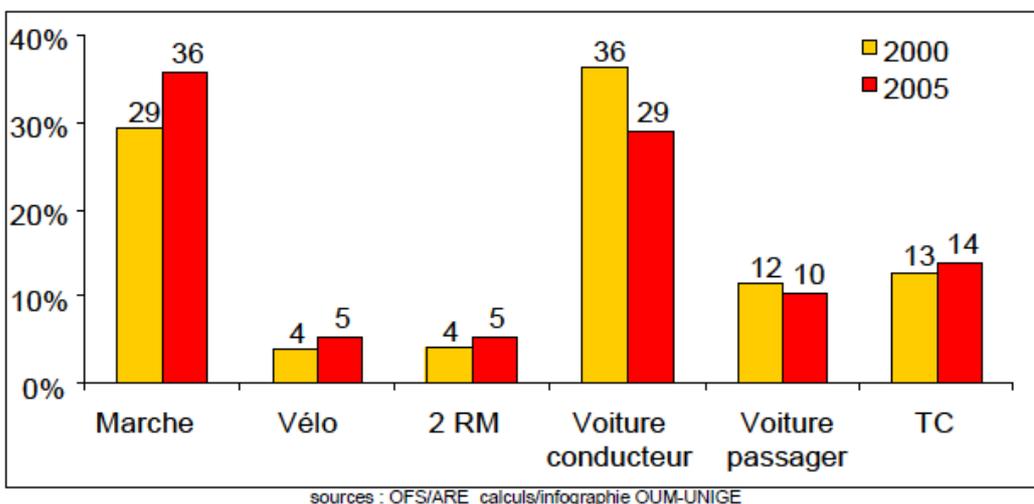


Figure 123 – Évolution de la part modale des déplacements pour le canton de Genève, en % du nombre total de déplacements

La marche gagne du terrain partout, y compris en périphérie

Pour la marche à pied, l'augmentation de la part modale s'observe partout. Ce gain se fait surtout au détriment de la voiture (en tant que conducteur), dont la baisse s'observe également dans tous les types de communes, même si elle reste dominante pour les habitants des communes de la 2^{ème} couronne et du périurbain.

Si la marche reste sans surprise le mode dominant pour les habitants de la Ville de Genève, avec une progression de 4 points pour atteindre 43% en 2005 (contre 39% en 2000), elle le devient aussi et surtout pour ceux des communes de 1^{ère} couronne, en passant de 27% à 34%. Cette augmentation est la plus frappante pour les habitants du périurbain, où la marche gagne +9 points entre 2000 et 2005.

Ce gain de la part modale de la marche se fait surtout au détriment de la voiture. En effet, la part des déplacements effectués en voiture (en tant que conducteur) par les habitants de la Ville de Genève diminue de 27% en 2000 à 20% en 2005. Elle est de 32% dans la 1^{ère} couronne, en baisse de -4 points depuis 2000. Encore plus frappante est sa baisse dans le périurbain, qui atteint -13 points.

La marche dépasse donc désormais la voiture en termes de part modale, non seulement au centre-ville mais aussi dans le tissu suburbain et périurbain.

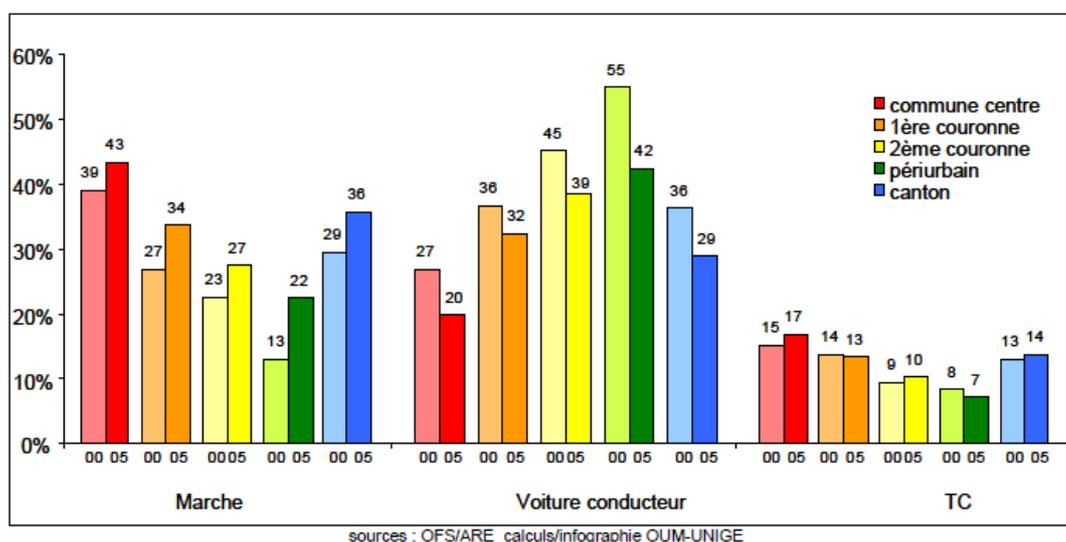


Figure 124 – Évolution de la part modale des déplacements selon la commune de domicile, pour le canton de Genève, en % des déplacements

Les loisirs comme premier moteur de la marche

Ces évolutions dans les choix du mode pour se déplacer ont beaucoup à voir avec l'évolution des motifs pour lesquels on se déplace. Cette évolution est directement corrélée à la prépondérance croissante des activités non contraintes au sein de notre société des loisirs. Ainsi en 2005, 38 % des déplacements sont dus aux loisirs (39 % en 2000) et seulement 21% au travail (23 % en 2000).

A Genève, les déplacements qui visent des activités de loisirs au sein des zones vertes dédiées et de la campagne toute proche font partie des comportements couramment observés le week-end (Charollais et Messner, 2007).

La durée journalière moyenne de déplacements la plus élevée est aussi due à des déplacements pour le motif loisirs : 40 minutes par personne, alors que le motif travail en totalise à peine 15. **La marche doit dès lors une part de son considérable progrès à cette montée en puissance des loisirs**, puisqu'elle a gagné 7 points entre 2000 (31%) et 2005 (38%) pour ce motif.

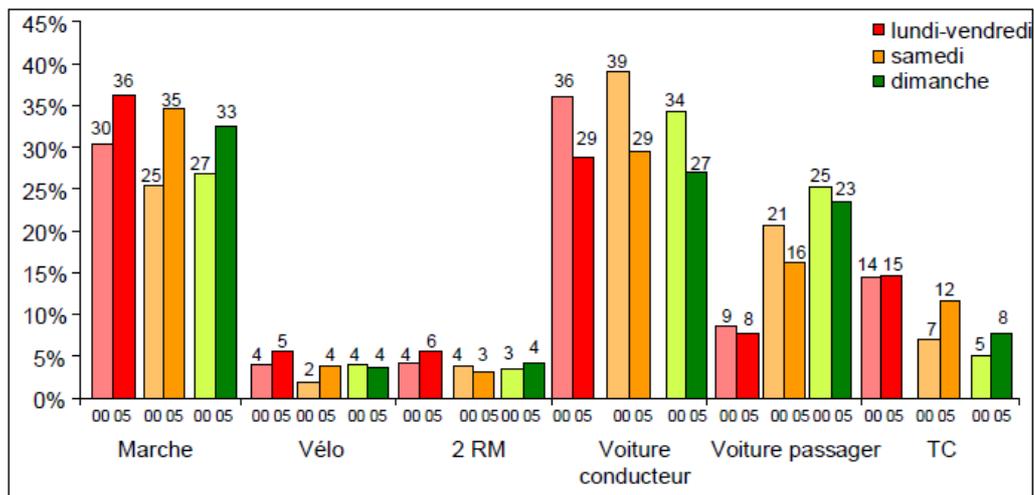
Les achats comme deuxième moteur de la marche

Derrière les loisirs, le motif achats ravit la deuxième place au motif travail, passant de 19% du total des déplacements en 2000 à 23% en 2005. Le motif achats joue, de pair avec le motif loisirs, un rôle important dans la diminution de l'usage de la voiture au profit de la marche et des transports publics.

Nous pouvons notamment déceler ce motif à l'œuvre en analysant la répartition fine de l'usage des divers modes de transport en fonction des jours de la semaine (cf. graphique ci-après). Ainsi, la voiture perd 10 points le samedi entre 2000 et 2005 (contre 7 points les jours de la semaine). De même, et contrairement à ce que l'on pouvait attendre, c'est aussi le samedi que la baisse de l'usage de la voiture en tant que passager est la plus forte. Cette baisse profite avant tout à la marche, qui gagne 10 points le samedi, passant de 25% en 2000 à 35% en 2005. Elle profite également aux transports publics, auxquels les usagers font le plus recours justement le samedi (12% en 2005 contre 7% en 2000). Cette augmentation est nettement plus importante que pour les jours de semaine. Pour le vélo, même si c'est moins notoire, c'est également le samedi que l'évolution est la plus marquée (+2 points contre +1 point du lundi au vendredi et stabilité le dimanche).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



sources : OFS/ARE calculs/infographie OUM-UNIGE

Figure 125 – Évolution de la part modale des déplacements selon le jour de la semaine, pour le canton de Genève, en % des déplacements

CONCLUSION : GENEVE, OU LA MARCHABILITE COMME UN PARI SUR LA COHESION DU TERRITOIRE

Les chiffres qui nous viennent du dernier micro-recensement transports 2005, publiés en 2008, sont encourageants pour Genève: la marche en grande couronne périurbaine y a gagné 8 points entre 2000 et 2005, au détriment de l'usage de l'automobile. Ce constat, qui a de quoi réjouir, nous interpelle. En effet, qu'est-ce donc qui pousse les genevois, suivis en cela par d'autres populations urbaines ailleurs en Europe, à délaissier leur voiture pour marcher, de surcroît en périphérie ?

La réponse à cette question nous semble d'une importance capitale pour mieux comprendre les facteurs qui peuvent mener à l'essor de la marche à l'échelle de l'agglomération et constituer un futur de nos villes qui se veut marchable.

Ainsi, l'une des stratégies payantes adoptées par Genève, mais aussi par les autres agglomérations que nous avons étudiées, consiste à cibler les efforts à l'échelle de l'agglomération toute entière de manière à échapper au traditionnel débat centre-périphérie et à ne pas s'en tenir, par exemple, à l'aménagement d'espaces publics de certains secteurs centraux, pour investir également les secteurs diffus et *a priori* délaissés de la périphérie. Il s'agit aussi, lors des interventions en périphérie, de travailler systématiquement en composant avec l'existant et en valorisant tout ce qui peut l'être. A l'instar de ce que pratiquent déjà les usagers quotidiennement, il s'agit encore de savoir détourner un certain nombre de lieux et d'objets vers d'autres usages auxquels on n'avait pas pensé !

Cela a pour effet bienvenu de conforter le sentiment, chez les usagers qui pratiquent des bassins de vie couvrant toute l'agglomération, de se sentir considérer par une politique cohérente qui favorise partout l'émergence de la ville marchable.

L'expérience de Genève apporte plusieurs enseignements précieux : le saut d'échelle entre la ville-centre, avec déjà plus de 190 000 habitants et la République et Canton de Genève, qui comporte plus de 430 000 habitants, est l'élément le plus remarquable qui ressort de notre analyse. Ceci est d'autant plus intéressant que les tissus urbains sont très différenciés entre le centre et la périphérie, ce qui induit toute une panoplie de conditions et de comportements pour la marche urbaine.

Comme nous l'avons vu, la méthode qui a consisté à passer de la planification, aux différentes échelles, aux réalisations proprement dites a occasionné une durée assez longue pour le processus global ; en revanche, nous pouvons constater, d'une part, que les réalisations se sont enclenchées et, d'autre part, que des projets emblématiques sont programmés ; nous en voulons pour preuve les 200 rues piétonnes dont la réalisation est maintenant clairement annoncée, ainsi que la conception au stade de la planification avancée de la Voie Verte, qui est un projet fort ambitieux, à la fois par sa dimension spatiale et les investissements qu'il requiert, et par le fait qu'il se dote, en tant que véritable étendard de la nouvelle vision de l'agglomération Franco-Valdo-Genevoise, d'une grande valeur symbolique, puisque il relie des communes suisses et françaises, ainsi que des secteurs urbains et des secteurs périphériques.

BILBAO : DES ACTIONS CONCRETES POUR COUTURER LE TERRITOIRE AUTOUR DE LA MARCHE

« Bilbao est une cité minière riche et laide » ; ainsi Hemingway réglait son compte à cette ville qui, au faite de sa gloire industrielle, se souciait peu d'être belle : elle était riche.

Ariella Masboungi

INTRODUCTION

Bilbao représente à nos yeux le cas idéaltypique d'une agglomération qui a fait sa mue vers la marchabilité. Ceci est d'autant plus remarquable que la marchabilité n'était pas un objectif explicite au départ, lorsqu'en 1992 est prise la décision de procéder à une profonde requalification du territoire urbain pour pallier la profonde crise économique des années 1970 et 1980, qui avait laissé Bilbao exsangue et en mal de vocation urbaine.

La vision d'une agglomération marchable a finalement découlé d'une double volonté : celle de rendre aux citoyens le territoire confisqué par les grandes industries d'antan et celle de prendre à bras le corps les opportunités offertes par la mutation urbaine pour faire émerger une métropole culturelle digne du XXI^e siècle (Fleury, 2010 (1^{ère} éd. 2006)). Cette double volonté a trouvé sa concrétisation à la fois dans une politique d'investissements lourds en faveur d'une accessibilité multimodale structurante pour tout le territoire et dans une politique forte de création d'espaces publics vus comme le moteur des grandes opérations urbaines menées ces deux dernières décennies.

Le montage photographique ci-après énumère l'ensemble des grandes opérations de régénération urbaine qui contribuent à la restructuration de tout le territoire métropolitain de Bilbao. Toutes ces opérations se distinguent par un soin particulier apporté au piéton. Décideurs et concepteurs s'unissent ainsi dans une même vision qui garantit aux nouveaux espaces publics et aux nouvelles interfaces multimodales un haut degré de marchabilité.

DE LA CULTURE DE L'INDUSTRIE A L'INDUSTRIE DE LA CULTURE, UNE VILLE QUI FAIT SA MUE

La Ría est la véritable origine de l'importance de Bilbao, le Nervión, le nerf de son commerce, le véritable père de la Ville. Lui seul explique l'histoire de Bilbao.

Miguel de Unamuno, in Plaquette de présentation Bilbao Ría 2000

La municipalité de Bilbao est le cœur d'une métropole formée de plusieurs municipalités unies par une communauté de destin liée à leur partage d'un même bassin de vie, autour de l'estuaire du fleuve Nervión, qui se jette dans l'Atlantique à quelques kilomètres à peine au nord de l'agglomération.

Fondée comme municipalité en 1300 sur l'emplacement qui marquait la limite de la zone navigable du fleuve, Bilbao trouve sa vocation originaire dans le commerce maritime et existait déjà comme enclave économique avant sa fondation officielle. « Les marchands de la ville créent une Confrérie de Navigateurs et entretiennent des relations intenses avec Bruges, Nantes et d'autres villes maritimes de l'Atlantique européen. Puis débute le commerce avec l'Angleterre et, plus tard, avec les colonies américaines. Bilbao est également incorporée à la route des Indes » (Wessel-Cessieux, non daté, p. 61). Aux XIXe et XXe siècles, son développement sera dû principalement à l'essor de l'industrie minière, la sidérurgie et la construction navale, activités qui s'implantent le long du fleuve et conditionnent fortement tout le développement urbain de la métropole portuaire et industrielle pendant cette période. « Avec le développement du système ferroviaire et les débuts de l'industrialisation, la ville ancienne ne peut plus contenir dans ses étroites limites une telle croissance et entame, en 1876, sa première extension vers la Ría pour acquérir de nouveaux territoires sur la rive gauche du fleuve. Ce nouveau quartier bourgeois (Ensanche), aux avenues rectilignes et à l'élégante architecture fin de siècle, est symbolique de l'époque faste que vit la ville » (Wessel-Cessieux, non daté, p. 62).

Mouvement IV – Les terrains de la marche

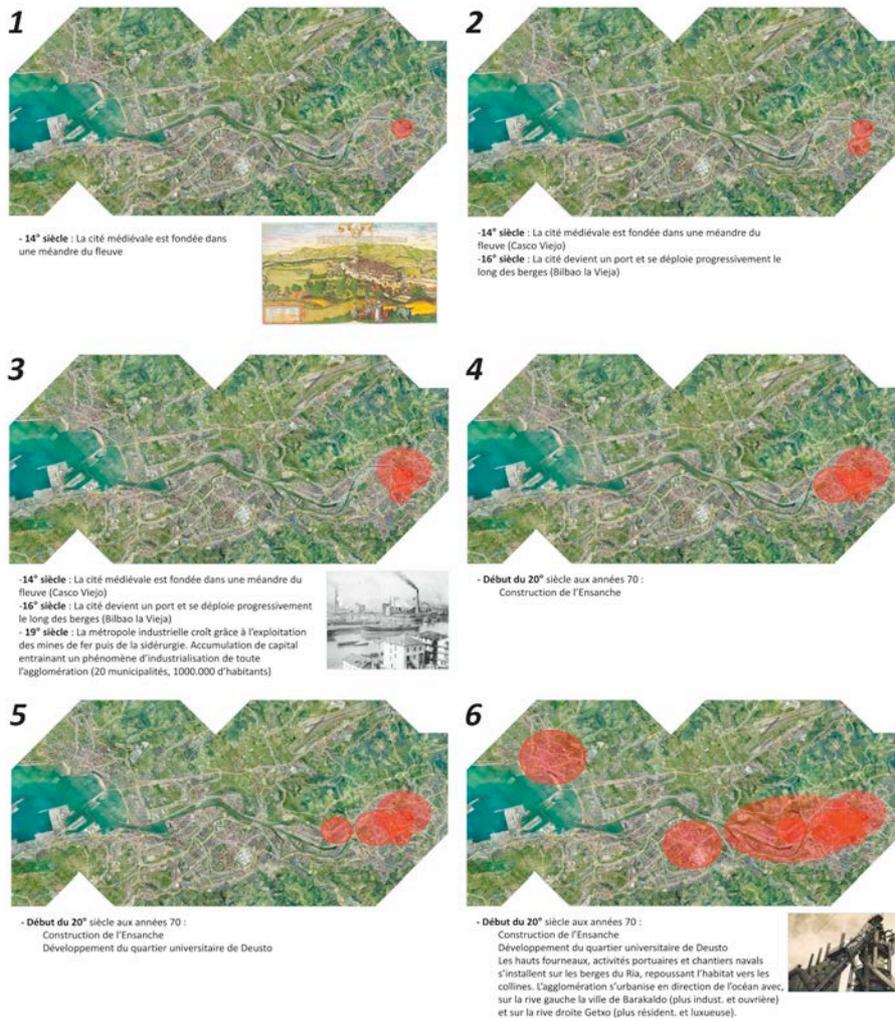


Figure 126 - Développement historique de la métropole de Bilbao. © Jean-Christophe Culot (2008) Bilbao Ria 2000, Master complémentaire en Urbanisme et en Aménagement du territoire.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Ainsi, l'évolution du territoire métropolitain du Grand Bilbao ne peut être comprise, pour Thomas Wessel-Cessieux, qu'à la lumière du rôle qu'a joué cet estuaire navigable de quatorze kilomètres dans son développement économique et urbain.



Figure 127 – Le Bilbao Métropolitain qui se déploie le long de la Ria à partir de son cœur, la Ville de Bilbao. © Bilbao Ria 2000, Présentation powerpoint de J. Alayo (2008), « L'expérience de Bilbao Ria 2000 dans la régénération urbaine de la métropole de Bilbao ».

Pour Thomas Wessel-Cessieux, « La naissance et le développement de Bilbao sont intimement liés à sa géographie. L'estuaire et l'environnement montagneux sont en effet les caractéristiques d'une orographie qui conditionnera la croissance urbaine de la ville au long de son histoire. Bilbao fera de son estuaire navigable et de sa position stratégique à la confluence de la Castille et de la France, les atouts de son essor économique. Avec l'exploitation des gisements de charbon situés à proximité de l'estuaire, Bilbao deviendra, dès le début de la révolution industrielle, la capitale industrielle de la Bizcaye et fera de la région le fer de lance de l'industrie espagnole. Avec la crise de la fin des années 70, qui laisse derrière elle un champ de ruines, se révèlent les limites d'un site enclavé et à l'expansion industrielle aussi rapide que désordonnée » (Wessel-Cessieux, non daté, p. 61).

En effet, la crise industrielle des années 1970-1980 a fortement impacté Bilbao et entraîné dans son sillage la fermeture ou la modernisation d'une grande part des industries. Ibon Areso, Adjoint au maire chargé de l'urbanisme, décrit la situation héritée de la crise comme apocalyptique : « La richesse de la ville était fondée sur une monoculture – sidérurgie, chantiers navals, biens d'équipement – et la crise l'a durement frappée : décadence industrielle, taux de chômage supérieur à 20%, dégradation de l'environnement et du tissu urbain, marginalisation sociale... Tous effets qu'ont connus Glasgow, Hambourg, Rotterdam ou Turin » (Masbouni, 2001, p. 34).

Un constat de crise partagé par François Chaslin : « Région industrielle en déshérence, elle déploie sur les

douze kilomètres des rives de son fleuve un long bastringue délabré, bâtiments de briques aux structures rouillées, silos, tours et hauts fourneaux abandonnés, navires cabossés en attente de rien, lignes ferroviaires envahies par les herbes, pylônes et caténares, pontons à demi basculés dans la vase » (Chaslin, 1997, p. 45).

Les raisons d'une métamorphose

C'était pour Bilbao une question de vie ou de mort : toutes les villes évoluent pour progresser, mais nous aurions péri si nous n'avions pas lancé ce processus.

Ibon Areso, Adjoint Chargé de l'Urbanisme de la Municipalité de Bilbao, in Masbounji, 2001, p. 34

Une restructuration était dès lors nécessaire, et même vitale aux yeux d'Ibon Areso, qui, avant de devenir élu municipal, avait eu, en tant qu'urbaniste, la responsabilité du Plan général de la ville de Bilbao. Il cite l'exemple des Etats-Unis pour illustrer cette profonde mutation de la ville sous l'impact de la tertiarisation: « Aux Etats-Unis, les secteurs primaire et secondaire, qui ont donné du travail à l'humanité pendant 4000 ans, n'en fournissent plus que 15% ; le reste vient des activités tertiaires et quaternaires – loisirs, communications et culture, dont l'importance économique va augmenter » (Masbounji, 2001, p. 34).

Selon Antonio da Cunha, dans le débat sur le renouvellement urbain, la question de l'avenir des friches industrielles des espaces centraux en mutation est devenue majeure dans l'ensemble des pays européens. Les exemples de Bilbao, de la Ruhr, de Manchester, du Confluent lyonnais, de l'Estuaire de Nantes-Saint-Nazaire etc., témoignent de ce nouvel enjeu de la revitalisation urbaine (Da Cunha, 2010, p. 18). Une restructuration de cette ampleur ne va pas sans occasionner, à l'instar de ce qui s'est passé pour d'autres villes-port européennes, un déplacement majeur des activités portuaires et des infrastructures de transport de marchandises à l'extérieur de la ville, libérant ainsi d'immenses friches. L'impact de cette libération de terrains sur les contours du fleuve est énorme. Mais ces friches importantes, qui bénéficient d'une localisation centrale stratégique, constituent également une opportunité sans précédent pour récupérer des espaces de grande valeur pour le développement urbanistique de la métropole de Bilbao, qui a pu ainsi renouer avec son front d'eau et initier plus largement un processus global de régénération urbaine.

Une métropole contrainte dans son expansion par un site enclavé

La conurbation de la Ría prend la forme d'une agglomération sans limites géographiques précises, marquée par un éclatement en une succession de satellites autonomes. Mal reliés entre eux, particulièrement sur la rive gauche qui est la plus industrialisée des deux, ceux-ci sont également coupés des rives par l'enchaînement des friches industrielles, seuls occupants des sites bordant la Ría. Cette rupture est d'autant plus marquée que les liaisons entre les deux rives sont quasi inexistantes. Sur les quatorze kilomètres qui séparent Bilbao de la mer, on ne compte, en effet, que le seul pont autoroutier. Il faut arriver à l'embouchure de l'estuaire pour traverser la Ría, grâce au Puente Colgante.

Thomas Wessel-Cessieux, non daté, p. 69

L'aire métropolitaine de Bilbao compte aujourd'hui un million d'habitants et représente la zone démographique la plus importante du Pays Basque. Conséquence du développement anarchique de l'époque de croissance industrielle, sa population se répartit sur trente municipalités d'une grande disparité de taille et de poids, dont six dépassent 50.000 habitants : Bilbao (350 000 habitants), Barakaldo (100 000 habitants), Getxo, Portugalete, Santurtzi et Basauri. En sus de Bilbao même, les municipalités de Barakaldo, Santurtzi et Basauri ont fait l'objet jusqu'à présent de grandes opérations de valorisation urbaine. Dans ce travail de thèse, nous traiterons uniquement des opérations de requalification réalisées à Bilbao et à Barakaldo, premières à avoir été réalisées et sur lesquelles il est possible d'avoir le plus de recul.

Le site de l'aire métropolitaine est caractérisé par une géographie très contrainte : l'agglomération s'étend le long de la vallée étroite creusée par le Nervión, enserrée entre les montagnes, et les importantes pentes sont difficiles à négocier, y compris au centre de Bilbao.

Ce caractère enclavé est déterminant dans la réponse apportée par le projet stratégique de l'urbaniste basque Eduardo Leira : « Le point de départ du projet est donc ce constat des points de blocages que connaît Bilbao : l'estuaire du fleuve et les montagnes escarpées environnantes, le caractère linéaire du développement de la métropole, le manque de communication entre les zones résidentielles disséminées entre les sites industriels, l'estuaire s'imposant comme un obstacle, la pauvreté de l'axe de transport qui relie la côte aux villages à l'intérieur des terres, le tout constituant un environnement hostile et hautement pollué » (Leira, 1995, p. 69).

La proposition d'Eduardo Leira pour l'avenir du Bilbao métropolitain est radicale : faire *tabula rasa* du passé en engageant de vastes opérations de démolition. Il s'appuie sur le constat suivant : « Il ne sera pas possible d'attirer de nouvelles activités économiques qui permettent la diversification et la modernisation de l'économie de Bilbao. Cette réalité ne peut pas être occultée – et ceci est la thèse fondamentale – parce que le passé de Bilbao ne peut être son présent » (Leira, 1995, p. 69).

Cette politique de *tabula rasa* qui conserve à peine une cheminée de-ci et une grue de-là comme seuls

vestiges d'un passé industriel si riche est critiquée par certains auteurs comme étant trop radicale. « Destinés à ne produire qu'une image, ces vestiges fossiles consentent à témoigner du passé mais, transformés en de simples objets esthétiques, ils n'ont pas de légitimité à incarner une mémoire urbaine, faite de traces d'un tissu urbain et de mémoire collective. Symboles creux car esthétisés et dépourvus d'usage, ils servent finalement d'alibi à une politique de rupture avec le passé » (Wessel-Cessieux, non daté, p. 80).

Il est vrai que les approches plus patrimoniales appliquées dans la Ruhr avec la requalification du Emscher Park ou encore à Saint-Nazaire avec la récupération par Yann Kersalé de la base navale par une opération-lumière montrent qu'il existe bel et bien d'autres pistes possibles mêlant conservation d'un passé identitaire et refonte d'une nouvelle identité.

Une vision pour l'agglomération : requalifier par les espaces publics

Or la coexistence du monde ville et de la ville monde a pour premier effet de brouiller les images, ne serait-ce que parce que, à l'articulation des deux, se créent des zones de vide, inqualifiables, zones de friches industrielles, terrains vagues livrés provisoirement à la solitude ou à la colonisation des squatters, mais qui se situent parfois au plus près des installations qui mondialisent la ville : autoroutes, voies ferrées, aéroports.

Marc Augé

Les modèles du nouveau Bilbao post-industriel sont Barcelone (Capel, 2009 (éd. orig. esp. 2005)) et Séville, transformées respectivement par les Jeux Olympiques et l'Exposition Universelle de 1992. Ses dirigeants pensent à des services haut de gamme dans le secteur tertiaire, à un modèle de ville post-industrielle élaboré à partir de quatre points stratégiques: le rôle de la formation, l'amélioration de la communication, de l'environnement urbain, la dynamique et le rayonnement culturels (Wessel-Cessieux, non daté, p. 69). Des équipements culturels, sportifs et de loisirs desservent de nouveaux quartiers d'habitat et des secteurs voués au commerce et à des activités tertiaires. Les universités ont gagné un nouveau lustre avec des équipements dédiés, comme la bibliothèque de Deusto, et des infrastructures qui en améliorent l'accessibilité à pied, à l'instar du pont Pedro Arrupe. Partout, une architecture singulière est convoquée pour donner du caractère à cette nouvelle ville qui émerge des décombres de la ville industrielle. Les espaces publics sont les piliers de cette métamorphose (Capron et Haschar-Noé, 2007) en une ville post-industrielle... et marchable.

Bilbao s'est dès lors engagée dans une dynamique forte de reconversion de ses friches industrielles et portuaires, dont l'emprise territoriale est immense, en grands espaces publics structurants pour l'agglomération.



Figure 128 - Emprise des zones industrielles et portuaires sur le territoire de la Ria. Source : Thomas Wessel-Cessieux (non daté), *Cities : mixed. Pour une esthétique de la collision*, p. 73.

Les espaces auparavant dévolus aux chantiers navals, aux containers et aux hauts fourneaux sont désormais consacrés pour une grande part aux marcheurs : promenades et parcs s'alignent sur les berges du fleuve et se prolongent en de nombreux endroits par des escaliers monumentaux qui partent vers les hauteurs rejoindre la ville. Effacer les fortes coupures entre les quartiers introduites par une topographie difficile, le fleuve et les infrastructures ferroviaires sera un objectif déterminant dans le choix de certains aménagements, et les agrafes urbaines (Pech, 2009) conçues pour vaincre ces divers obstacles vont se révéler cruciales, comme nous le montrerons, pour augmenter la marchabilité de l'agglomération.

Les deux lignes de force de la régénération métropolitaine

Le processus de régénération de Bilbao initialisé par la société publique Bilbao Ria 2000 – « Sociedad para la regeneración urbanística de Bilbao y su entorno » (<http://www.bilbaoria2000.org>), est actif simultanément dans plusieurs secteurs de l'agglomération, choisis en fonction de deux lignes de force :

- la revitalisation de la Ria de Bilbao par la création d'espaces publics et d'équipements le long des berges du Nervión – ainsi d'**Abandoibarra**, le premier secteur réaménagé où se situe notamment le Guggenheim, de **Bilbao La Vieja**, le centre historique de la ville, et de **Barakaldo**, une centralité secondaire de la couronne de l'agglomération sise également sur la Ria à quelques kilomètres au nord de la ville-centre ;
- l'accompagnement de la restructuration de l'armature rail et métro et la création d'une ligne de tramway en surface par des opérations urbanistiques d'intégration de ces infrastructures dans le tissu urbain – ainsi d'**Ametzola**, quartier populaire à l'ouest de l'agglomération, et de la zone de **Basurto - San Mamès - Olabeaga**, au nord-ouest de l'agglomération. Par ailleurs, des opérations spécifiquement dédiées au système des transports incluent la construction de nouvelles interfaces pour la RENFE (opérateur rail) et la FEVE (opérateur métro), la mise en souterrain de la ligne FEVE à Basurto et la construction de la *Variante Sur* ferroviaire.

Nous allons maintenant décrire plus en détail les processus et les jeux d'acteurs qui ont encadré ces opérations, afin de montrer comment les synergies qui émergent de leur articulation créent des conditions favorables à la marche à l'échelle de toute l'agglomération.

UNE PLANIFICATION COMPLEXE QUI COMBINE QUATRE INSTRUMENTS

« Par la grâce d'un projet urbain et culturel cohérent, cette ville vers laquelle les guides touristiques déconseillaient le détour est passée en peu de temps d'une situation de désindustrialisation et de déshérence urbaine extrême, à celle d'un phare du développement urbain et de capitale mondialement célébrée. »

Paul Schwach, *in* Masbounji, 2001, p. 6

Le projet urbain de Bilbao est le fruit d'une planification complexe qui combine quatre instruments agissant à différentes échelles : tout d'abord le plan stratégique, document politique conçu à l'initiative des institutions basques, se fonde sur un plan de revitalisation de Bilbao conçu en 1987 et élargi en 1989 aux trente communes de l'agglomération. Il fixe en 1991 les grandes orientations de développement de la métropole pour 15 ans. Parmi ses objectifs prioritaires se trouve la régénération urbaine des berges du Nervión. Deuxièmement, le plan territorial, esquissé en 1993-1994 par Eduardo Leira, aborde les modalités d'aménagement du territoire métropolitain. Jamais approuvé ni achevé, il reste une « vision », autour d'une idée, un grand axe urbain le long de la Ria. A l'échelle municipale, nous retrouvons ensuite le plan général de Bilbao et celui de Barakaldo, qui définissent le projet général de ces deux villes, les usages des sols et les atouts. Puis ces plans trouveront leur déclinaison concrète dans les plans partiels, comparables aux *Bebauungspläne* en Allemagne, aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) en France et aux Plans partiels d'affectation (PPA) en Suisse, qui déterminent à une échelle plus fine les règlements d'urbanisme des différents secteurs à aménager. Plus concrets, ils sont préparés par Bilbao Ria 2000 pour certains secteurs d'intervention comme Ametzola, Abandoibarra et Galindo et ils évoluent par étapes en fonction des choix stratégiques (Masbounji, 2001, p. 36).

Nous pouvons ici établir une comparaison avec la très grande flexibilité qui a caractérisé le processus de l'aménagement de l'île de Nantes, un projet également novateur dans le contexte français, dans la mesure où le programme laissait une grande latitude aux choix des affectations au gré des opportunités. D'autres exemples récents en Europe et ailleurs montrent que cette souplesse semble être la mieux adaptée à ce type d'aménagements dont le moteur principal est culturel (Haëntjens *in* Da Cunha, 2010).

La marche peut avoir beaucoup à gagner de cette flexibilité introduite dans les affectations. Ce n'est en effet pas rare que de nouveaux espaces publics surgissent au gré des étapes de planification ou même déjà au niveau des étapes de réalisation, alors qu'ils n'avaient pas été planifiés au départ. Il est alors plus facile de faire évoluer les affectations pour accommoder ces nouveaux usages de l'espace.

Le Plan de rénovation métropolitain offre une nouvelle armature à l'accessibilité à l'échelle de l'agglomération

L'architecture comme outil de management urbain, *leitmotiv* de la ville, ne peut se contenter de jouer sur l'exceptionnel. C'est la qualité ordinaire de l'architecture qui constituera la trame et l'identité du nouveau Bilbao.

Ariella Masboungi

Regardons d'un peu plus près le Plan de rénovation métropolitain rédigé par Eduardo Leira, qui avait auparavant dirigé celui de Madrid en 1985. Cette sorte de schéma directeur, selon les dires de son auteur, « a d'abord constaté la faillite du modèle industriel. Il préconisait une nouvelle armature métropolitaine pour accueillir une nouvelle économie – à laquelle personne ne croyait. Il a fallu le Guggenheim pour en confirmer l'idée et créer de nouveaux espoirs » (Leira in Masboungi, 2001, p. 42).

Une fois constituée l'agglomération, le Plan proposait de construire la métropole, en s'appuyant sur la Ria, le meilleur atout urbain de Bilbao. Une « armature urbaine » doit se construire le long du Nervión et sur ses berges, terrains les plus cotés. Les 600 hectares concernés, de la ville à l'embouchure, devaient être radicalement transformés pour mettre en valeur des sols auparavant inaccessibles et hostiles, méconnus des bilbaisiens eux-mêmes. Cela impliquait la démolition de tous les vestiges industriels et portuaires et d'importantes restructurations routières, notamment des avenues qui longent le fleuve, qui ont connu d'importantes remodelages à la faveur de l'arrivée du tramway et de l'aménagement d'importants espaces voués à la promenade urbaine, ainsi que la création de plusieurs ponts bas dédiés aux piétons reliant les deux rives. Ce paysage de verdure et d'eau contraste aujourd'hui fortement avec celui de fer et béton qui encomrait les abords du fleuve jusqu'aux années 1990 (Leira in Masboungi, 2001, p. 42).

Le plus important pour donner corps à cette vision est de garantir une cohérence à l'aire globale de la Ria, qui peut dès lors monter en puissance pour devenir l'« axe génétique » de toute l'agglomération. Eduardo Leira explicite l'importance d'une telle vision pour structurer les opérations autour d'un seul et unique élément fédérateur qui serait la Ria: « J'ai proposé de réaliser un axe le long du fleuve, composante fondamentale de cette nouvelle armature. Un axe emblématique et rectiligne, en conférant une pleine urbanité aux terrains à reconquérir, susciterait de nouvelles centralités et créerait une continuité du centre jusqu'à la mer, une appartenance à la métropole, évitant de produire des opérations isolées, sans responsabilité structurelle » (Leira in Masboungi, 2001, p. 42).

La place de la marchabilité au sein du Plan de rénovation métropolitain

Ibon Areso (Areso in Masboungi, 2001, p. 38) résume les quatre axes principaux du Plan de rénovation métropolitain :

1. L'accessibilité et la mobilité à l'intérieur de la métropole : port, aéroport, métro, chemins de fer, tramway et communications intelligentes.
2. La régénération environnementale et urbaine, fondamentale dans ce territoire marqué par l'industrie : qualité de l'air (création de parcs), assainissement de la Ria, qualité de l'urbanisme et de l'architecture.
3. L'investissement dans la société du savoir, valeur majeure amenant à relever des défis en matière de créativité, d'éducation et de capacité d'initiative – université, formation professionnelle et formation permanente.
4. La centralité culturelle, élément essentiel de dynamisme de la ville et de son image extérieure, tant la vie artistique, les sports et les loisirs sont les indicateurs de la vitalité d'une métropole, de sa capacité à attirer des activités nouvelles.

Si les questions d'accessibilité et de mobilité représentent le premier enjeu à résoudre à l'échelle métropolitaine, elles sont au départ considérées uniquement sous le prisme d'une amélioration des grandes infrastructures de transports (port, aéroport, chemins de fer) qui relie la métropole avec l'extérieur. L'amélioration du réseau de transports publics au sein même de l'agglomération est également pris en compte : métro et tramway sont expressément nommés. Fait assez rare pour être remarqué, les infrastructures routières sont passées sous silence, pour la bonne raison que la volonté politique d'en réaliser des nouvelles n'est pas présente, et ce malgré l'orientation très routière préconisée au départ par Eduardo Leira dans sa vision pour l'avenir de la Ria. Les autorités retiennent l'idée de l'axe génétique autour de la Ria comme élément fédérateur, mais leur volonté est de concrétiser cet axe par le métro et non par l'automobile. Ainsi, clairement, l'automobile ne bénéficie pas de la priorité dans l'armature de l'accessibilité métropolitaine.

Pour autant, la marche n'apparaît pas en toutes lettres sous ce premier axe associé à l'accessibilité et à la mobilité, la première priorité allant clairement aux transports publics. Cela est dû d'une part à l'ampleur des investissements consentis, qui se comptent en milliards, ainsi qu'au fait que les acteurs ici mobilisés se situent aux échelons supérieurs et peuvent agir surtout sur des leviers qui concernent ces grandes infrastructures. C'est ici que la marche revient « par la fenêtre », si l'on ose dire : c'est en mettant à profit les libérations du foncier qui résultent de ces remaniements de l'offre infrastructurelle pour la création prioritaire d'espaces publics que va se créer progressivement, par la suite, une véritable politique de promotion de la marche à l'échelle métropolitaine.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La place de la marchabilité dans ce Plan de rénovation métropolitain se lit cependant déjà en filigrane au sein de ses axes 2 et 4. La régénération urbaine tout d'abord, où la création de grands parcs urbains et l'assainissement de la Ria constituent deux éléments-clés pour augmenter le degré de marchabilité de l'agglomération dans son ensemble. Nous pouvons constater là encore que cet objectif n'est pas explicite, et que ce sont plutôt des raisons environnementales qui sont invoquées au premier chef pour justifier l'assainissement des pollutions de ces espaces publics régénérés. En second lieu, la centralité culturelle : les sports et les loisirs trouvent là, en revanche, une place importante et explicite (Escaffre, 2005), en ligne avec leur évolution historique décrite par Elias et Dunning (1998 (éd. orig. angl. 1986)). Ils sont en effet expressément nommés en tant qu' « indicateurs de la vitalité d'une métropole », suivant en cela les critères des *liveable cities* tels que nous les avons décrit dans le mouvement I.

Ce sont donc des raisons liées au marketing urbain qui motivent avant tout la réalisation de ces améliorations. Jouer sur le changement et l'adoption d'une nouvelle image de la métropole comme « centralité culturelle » implique de réussir à la positionner au sein du club des « villes créatives » (Vivant, 2009), ces villes « où il fait bon vivre ». Jean Haëntjens insiste sur le saut d'échelle qui positionne la qualité de vie comme une problématique qui dépasse de loin l'échelle locale du quartier. « La qualité du lieu (...) ne concernera plus seulement quelques rues piétonnes dans un centre historique. Elle pourra s'exprimer par des formes architecturales nouvelles, ou la réhabilitation de bâtiments insolites : locaux industrielles, entrepôts, silos, casernes (...). Elle devra prendre en compte la nature en ménageant des circulations vertes, ou en introduisant de nouvelles formes végétales. Et tous ces lieux serviront de cadre à de nouvelles formes culturelles (spectacles de rues, festivals, land art) rompant avec les canons convenus de la culture mainstream » (Haëntjens in Da Cunha, 2010, p. 87).

Pour conclure ce paragraphe, nous pouvons résumer l'enjeu de la prise en considération de la marchabilité au sein du Plan de rénovation métropolitain en faisant le constat que si la place de la marche n'y transparaît qu'en filigrane, les prémisses d'une politique de promotion de la marchabilité et de régénération des espaces urbains (notamment par une attention très soutenue à la création de nouveaux espaces publics et espaces verts) transparaissent déjà comme des préoccupations majeures à ce stade initial de la planification. Nous verrons par la suite comment ces préoccupations ont été prises en charge par les opérations concrètes d'aménagement urbain, où la marchabilité trouve très clairement son compte.

Les ingrédients du succès du Plan de rénovation métropolitain

Paul Schwach, Adjoint au Directeur Général de l'Urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGUHC, Ministère français de l'équipement), énumère les avantages de cette stratégie en 4 axes principaux, cohérente à la fois pour la métropole et pour la région de Bilbao, comparable, selon lui, au processus qu'a pu connaître la région de la Ruhr : « on a vu grand, on ne s'est pas attaqué seulement à tel ou tel quartier mais à tout un territoire, ce qui n'a pas empêché, bien au contraire, de soigner particulièrement les sites stratégiques, évitant ainsi le saupoudrage » (Schwach in Masbouni, 2001, p. 6).

Parmi les ingrédients du succès, nous dénombrons bien sûr tout d'abord une politique culturelle innovante

qui a su se donner les moyens de ses ambitions, en donnant notamment une grande place à une architecture de prestige avec de grands noms internationaux comme Gehry, Calatrava, Foster, ainsi que des équipes locales de talent. Mais aussi, et c'est primordial, comme nous le verrons dans notre analyse, en consentant de lourds investissements dans de grands travaux d'infrastructure. Ceux-ci ont permis de dégager des opportunités foncières, en s'appuyant sur une valorisation judicieuse des emprises foncières publiques, nombreuses dans le centre de Bilbao. Pour le financement des opérations, les autorités ont su « faire feu de tout bois », en sachant tirer profit des aides disponibles à chaque niveau de financement et se profiler pour obtenir tour à tour des subventions de diverses instances basques, de l'état espagnol et de l'Europe. Enfin, et c'est peut-être le plus important, il faut souligner un jeu d'acteurs qui force l'admiration par la cohérence d'une vision partagée et un consensus décisionnel qui a su outrepasser les clivages partisans et institutionnels pourtant nombreux (Masboungi, 2001, p. 6). Ariella Masboungi souligne l'importance primordiale de ce facteur pour assurer le succès de tout le processus : « Cela n'aurait guère été possible sans un partenariat puissant et institutionnalisé entre financeurs et décideurs publics où se côtoient l'Etat national, la Région, la Province, la Ville. Ce portefeuille commun pèse lourd et joue comme levier » (Masboungi, 2001, p. 20).

Une mise en réseau européenne pour faciliter le partage d'expériences

L'Euskadi est ce que nous pourrions appeler, à la suite de Alain Thierstein (2008), une *Mega City Region*, faite de liens fonctionnels intriqués entre des territoires qui peuvent sembler épars mais dont le niveau de connexité est en fait très élevé. Le territoire métropolitain de Bilbao est au cœur de cette région urbaine qui s'étend comme une grande et unique « ville » le long de la Ria. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si le nom Bilbao Ria 2000 a été choisi pour désigner la « fée marraine » de ce nouveau territoire émergent qui porte la connexité à son paroxysme : ses 30 municipalités ne forment plus en effet qu'une seule communauté de destin.

Paxti Ormazabal, Ministre de l'Aménagement du Territoire, du Logement et de l'Environnement du Gouvernement basque, estime qu'en tant que région-ville, l'Euskadi doit développer prioritairement une vision urbaine. Il décrit la participation de l'Euskadi au projet « Cités d'excellence » en ces termes : « Cette association internationale comporte vingt villes qui constituent un réseau d'innovation et connaissent des problèmes comparables au nôtres. Dans ce contexte, Bilbao, San-Sébastien et Vitoria, les trois capitales basques, travaillent en collaboration avec le Gouvernement basque et l'université à identifier et à mettre en commun leurs atouts spécifiques et leurs complémentarités, bases d'un projet de « Ville basque » à développer. Notre expérience, comme celle des autres villes impliquées dans « Cités d'excellence », confirment que les projets de rénovation urbaine jouent un rôle essentiel. Ils améliorent la qualité de vie des citoyens et récupèrent des territoires marginalisés qui sont autant d'opportunités de développement » (Ormazabal in Masboungi, 2001, p. 26).

LE JEU D'ACTEURS, FACTEUR-CLE DU SUCCES DU PROJET URBAIN¹²⁹

[La question] des rapports entre droit à la mobilité et droit à l'immobilité (...) pose d'une certaine manière la question de la démocratie (...). Un même citoyen habite en effet dans un endroit, travaille dans un autre, parfois très éloigné, se divertit dans un troisième, traverse de nombreux autres, etc. Mais il ne vote que là où il dort. Un pouvoir démocratique à l'échelle métropolitaine pourrait être une réponse, au moins partielle.

François Ascher

Les dynamiques d'urbanisation et les transformations portées par le déploiement d'un capitalisme de l'immatériel et des nouvelles technologies de l'information et des télécommunications font que, pour Thierry Paquot, la politique ne peut plus se satisfaire d'une démocratie du sommeil, du type « je vote là où je dors ». Elle doit, au contraire, se positionner sur des périmètres plus larges. Les échelles de la démocratie méritent alors d'être repensées pour mieux correspondre aux « milieux de vie » des citoyens mobiles, « en résonance avec leur géographie existentielle aux limites spatiales parfois hors-sol, parfois illimitées et discontinues, et aux temporalités variées et variables » (Paquot, 2010, p. 17).

L'immense chantier de transformation urbaine qu'a connu Bilbao a demandé l'implication d'un nombre d'acteurs important à toutes les échelles territoriales et institutionnelles (Bleton-Ruget et al., 2006). Leur coordination est devenue ainsi l'un des principaux enjeux pour la réussite du projet.

Nous pouvons distinguer trois types d'acteurs : les **acteurs institutionnels**, les **porteurs d'opérations** (structures collectives opérationnelles qui réunissent ces divers acteurs institutionnels pour donner forme à l'action publique) et les **acteurs privés** (qui dans le cas de Bilbao consistent pour l'essentiel en des opérateurs immobiliers). La marge de manœuvre stratégique des acteurs privés est dans le cas de Bilbao très réduite, contrairement à ce qui se passe pour d'autres agglomérations. Les promoteurs immobiliers n'interviennent ici qu'en aval des projets, une fois que les terrains sont viabilisés et prêts à la construction. Ils ne participent pas à la conception des opérations proprement dites, raison pour laquelle nous ne nous attarderons pas ici sur leur rôle, préférant nous concentrer uniquement sur le descriptif des rôles des deux premiers types d'acteurs.

Les acteurs institutionnels : pour décider ensemble du futur d'une Vision

Les acteurs institutionnels représentent toutes les échelles territoriales, du local à l'international. Nous allons ici passer en revue leurs palettes de compétences respectives, en commençant par l'échelle la plus large, jusqu'à l'échelle la plus restreinte.

A l'échelle internationale, la plus large, nous pouvons citer la Commission Européenne, qui a également

¹²⁹ Cette section a puisé ses sources d'information sur le site de Bilbao Ria 2000 (www.bilbaoria2000.org) et dans le document PDF de Jean-Christophe Culot (2008) Bilbao Ria 2000, Master complémentaire en Urbanisme et en Aménagement du territoire.

fourni les premières sources de financement, notamment par le biais des fonds FEDER et URBAN, l'un de ses nombreux programmes d'intervention pour imposer aux collectivités locales une vision stratégique à large échelle.

A l'échelle nationale, l'Etat central espagnol a joué un rôle-clé en reconnaissant l'importance stratégique de Bilbao pour le pays. « La modernisation de Bilbao est une affaire d'Etat à laquelle doivent participer toutes les administrations » déclare ainsi en 1991 le ministre des travaux publics, des transports et de l'environnement. L'aménagement urbain de Bilbao est donc clairement positionné comme une priorité d'aménagement de l'Etat central. Fernando Nasarre, Directeur Général du Logement et de l'Urbanisme au Ministère de l'Equipeement du Gouvernement espagnol, affirme ainsi que « la transformation de Bilbao est pour l'administration centrale un objectif-clé, même si ses compétences sont réduites au Pays basque » (Nasarre in Masbounji, 2001, p. 30). En plus de céder à la ville les terrains qui lui appartiennent, l'Etat central a également exercé des pressions sur les grandes entreprises publiques et en particulier sur la société des chemins de fer (RENFE) et la société du port pour déplacer leurs activités et vendre, ou céder, leurs terrain à la société Bilbao Ria 2000, en charge de l'opérationnalisation du projet urbain, dont l'Etat est actionnaire par l'intermédiaire du Sepes, un organisme du Ministère du Logement. L'Etat central a également impulsé les investissements lourds dans la construction des grandes infrastructures (le nouveau port, l'extension de l'aéroport, la nouvelle gare de marchandises, les nouvelles infrastructures ferroviaires et l'épuration de la Ria).

A l'échelle régionale, la Communauté Autonome du Pays Basque (le Gouvernement basque et son président) a en charge nombre de compétences d'un Etat traditionnel. Les communautés autonomes espagnoles assument, entre autres, la charge de l'aménagement et l'urbanisme dans les domaines du logement et de la culture. Le programme gouvernemental du pays basque a mis en avant trois lignes d'action en termes d'aménagement territorial. Il s'engage en particulier, aux dires de Paxti Ormazabal, Ministre de l'Aménagement du Territoire, du Logement et de l'Environnement du Gouvernement basque, à « réutiliser des friches industrielles, récupérer les berges et les espaces portuaires, réhabiliter les ensembles dégradés » (Ormazabal in Masbounji, 2001, p. 28). L'apport du Gouvernement basque au programme de rénovation urbaine et de logement (dans le cadre du Plan Euskadi 2000 de convergence avec l'Europe) se chiffre à 108 millions d'Euros, sur un investissement global de 522 millions. La régénération des friches industrielles en a été la première étape. Le Gouvernement basque a ainsi financé une partie des infrastructures de transport (métro), les deux projets culturels phares (Musée Guggenheim, Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna) et des opérations de rénovation urbaine (Bilbao La Vieja, Barakaldo). Il a aussi financé la dépollution de sols contaminés et de friches industrielles. Sur le plan de la planification, le Gouvernement basque est l'un des initiateurs des procédures de planification stratégiques, notamment le plan stratégique et le plan territorial. En ce qui concerne le Plan général, il n'exerce en revanche qu'une procédure de contrôle.

A l'échelle infra-régionale, la Province (Diputación Foral) de Bizcaye est l'une des quatre provinces qui composent le pays basque. La Province doit sa puissance financière considérable au fait qu'elle a le

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

pouvoir de lever et de répartir l'impôt entre l'Etat central et les collectivités territoriales. La Province a initié et subventionné en partie les deux grands projets culturels susmentionnés. Elle a également financé en partie des infrastructures de transport (métro, pont). Sur le plan de la planification, la Province a participé au processus stratégique (plan stratégique, plan territorial) et exerce par ailleurs un contrôle juridique sur les plans territoriaux des communes.

A l'échelle locale, la Municipalité de Bilbao gère le tiers de la population de l'agglomération et joue à ce titre un rôle central dans le choix d'implantation de ses équipements. Sa capacité financière est limitée. A l'image de ce qui se passe la plupart du temps pour les villes-centre, elle est fort endettée et ses ressources foncières sont rares. Elle est donc très dépendante des échelons territoriaux supérieurs, ainsi que des grands propriétaires fonciers, en particulier les autorités ferroviaires et portuaires. La ville a concentré son action sur ses nombreux quartiers en difficulté. Sur le plan de la planification, la ville est responsable des documents d'urbanisme conçus pour son territoire (plan général et partiel), mais reste tributaire des administrations territoriales en ce qui concerne les financements, ainsi que des institutions nationales en ce qui concerne la politique foncière.

La Municipalité de Barakaldo est la plus impliquée après celle de Bilbao. Quant aux autres municipalités de la métropole du Grand Bilbao, elles pâtissent du fait qu'elles ne sont pas regroupées en une structure de coopération, depuis que le « Grand Bilbao », imposé par l'Etat en 1946, a été supprimé par le Gouvernement basque en 1980. Il n'y a donc aucune unité de décision politique correspondant à l'échelle métropolitaine. Le pouvoir décisionnel reste partagé entre les mairies, la Diputación Foral et le Gouvernement basque. Les municipalités peuvent en revanche devenir des acteurs directement impliqués dans les processus décisionnels lorsque des projets urbains voient le jour directement sur leur territoire.

Mouvement IV – Les terrains de la marche

	Initiative et financement
Plan stratégique	Gouvernement Basque ; Diputacion de Biscaye ; Métropoli 30
Plan territorial	Gouvernement Basque ; Diputacion de Biscaye
Plan général	Mairie de Bilbao. Approbation définitive par la Diputacion de Biscaye et le Gouvernement Basque.
Musée Guggenheim	Diputacion de Biscaye. Gouvernement Basque (50 %) ; Diputacion de Biscaye (50 %) ; Mairie de Bilbao (fournit et prépare les terrains appartenant initialement à l'Etat)
Palais de la musique	Diputacion de Biscaye ; Gouvernement Basque ; Mairie de Bilbao (fournit et prépare les terrains appartenant initialement à l'Etat)
Centre d'affaires	Mairie de Bilbao (organise le concours pour définir l'aménagement de la zone d'Abandoibarra) ; Ria 2000.
Métro	Gouvernement Basque (50 %) ; Diputacion de Biscaye (50%) ; Mairie (participe au déficit d'exploitation alors qu'initialement elle devait financer 25 % du coût)
Déplacement du port	Etat / Port ; Ria 2000. Récupération des terrains par la ville pour les projet
Restructuration des voies ferrées	Etat / RENFE ; Ria 2000
Nouveau pont	Diputacion de Biscaye
Extension aéroport	Etat

Tableau récapitulatif de l'intervention des différents acteurs en fonction des opérations qui touchent d'autres intervenants que Bilbao Ria 200 seule © <http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/etabproj/bilbao.htm>

Figure 129 – Interventions des différents acteurs sur les grandes opérations qui composent le projet urbain de Bilbao. © Jean-Christophe Culot (2008) Bilbao Ria 2000, Master complémentaire en Urbanisme et en Aménagement du territoire.