

---

# LES CONCEPTS DE LA MARCHE

*C'est en marchant que j'ai eu mes pensées les plus fécondes.*

*Kierkegaard*

## INTRODUCTION

Dans le mouvement II que nous entamons maintenant, nous nous proposons d’appréhender la marche dans toute sa complexité de pratique urbaine au sens large ; nous alimenterons ainsi notre analyse par certaines approches conceptuelles tirées de la littérature dédiée dans le triple champ de la littérature, de l’urbanisme et des sciences sociales.

Ces réflexions vont nous permettre de consolider nos propres concepts qui émergent des études de terrain que nous avons réalisées : il s’agit tout d’abord du dialogue entre qualité de la marche et qualité des espaces, qui introduit les notions de *texturisation de la marche* et son complément naturel, l’*espace palimpseste*. Nous aborderons les principales spécificités de la marche qui la distinguent des autres modes de déplacement : la rugosité, les prises, la latéralisation et la texturisation. Ces spécificités créent la nécessité d’une attention particulière pour les aménagements d’espaces dédiés à la marche. L’espace palimpseste offre un cadre propice à la marche texturisante, puisqu’il traduit une approche d’aménagement qui tient compte de la multiplication des usages de l’espace public. Un soin particulier doit y être apporté à trois aspects : l’équilibre entre transit et séjour, l’intégration de temporalités plus étendues et la pondération plus forte de la texture du trajet, qui prend alors plus d’importance que sa rapidité.

Dans les chapitres suivants, nous aborderons successivement :

- le *cabotage urbain*, avec les différentes stratégies adoptées par les piétons ;
- les *repérages*, qui comprennent les repères d’orientation actifs, les repères de balisage passifs ainsi que les *lignes de désir* ;
- la *signalétique intuitive*, qui soutient les stratégies piétonnières ;
- la *ludification*, qui dynamise le cabotage et lui donne du sens.

### **PRIVILEGIER L'URBANITE SUR LA VITESSE : LE CAS DE CHEONGGYECHEON A SEOUL**

L'existence même d'un modèle qui assume pleinement la ville comme horizon sociétal suffit à rééquilibrer le débat entre « ville » et « urbain ». La ville est de retour, non comme nostalgie mais comme enjeu de débat.

Jacques Lévy

#### INTRODUCTION : VERS UNE NOUVELLE DEFINITION DE L'ACCESSIBILITE

Le renouveau de la marche urbaine est un phénomène historiquement situé. Nous entendons par là que loin de surgir *ex nihilo*, il est concomitant d'un changement de paradigme sociétal rédéfinissant la notion d'accessibilité. Jacques Lévy voit ce changement paradigmatique comme le passage d'une accessibilité centrée sur la notion de vitesse à une accessibilité centrée sur la notion d'urbanité (Lévy in Allemand, Lévy et al., 2004). Avant d'entamer la discussion théorique de ce changement de paradigme « vitesse versus urbanité », nous pensons utile de l'illustrer concrètement avec le cas de Séoul, capitale de la Corée du Sud. Cette ville a récemment décidé d'appliquer ce changement de paradigme de manière exemplaire, en renonçant à une autoroute existante pour créer en lieu et place un espace public majeur pour la cité. Nous commencerons donc ce chapitre avec une analyse de cet exemple emblématique. Puis nous poursuivrons avec la démonstration du lien entre la montée en puissance de l'accessibilité fondée sur l'urbanité et le retour en grâce de la marche en milieu urbain, en nous appuyant sur les analyses de Jacques Lévy et notamment son concept de « vitesse contextuelle ».

Nous terminerons ce chapitre par l'analyse de deux notions idéaltypiques qui ont émergé au fil de nos analyses de terrain : la notion de **marche texturissante** et son pendant, la notion d'**espace palimpseste**. Nous commencerons par énumérer les quatre caractéristiques principales propres à la marche et qui la distinguent des autres modes de transport : **rugosité, prises, latéralisation et texturisation**. Ces caractéristiques font que ce comportement complexe nécessite au plan des aménagements urbains une attention particulière. En élaborant la notion d'espace palimpseste nous avons voulu comprendre comment s'organise le pendant de cette complexité de la marche du point de vue de l'aménagement de l'espace urbain. Au cœur des stratégies d'aménagement qui donnent à ses espaces palimpsestes leurs lettres de noblesse nous avons pu identifier un soin particulier accordé à trois aspects : **l'équilibre entre transit et séjour, une intégration de temporalités plus étendues et une pondération plus forte de la texture du trajet**, qui compte désormais autant, sinon plus, que sa rapidité. Nous allons décrire ci-après tout d'abord la marche texturissante et ses caractéristiques, puis l'espace palimpseste et ses qualités.

### LORSQUE LA VITESSE CEDE LE PAS A L'URBANITE

Lorsque le choix des aménagements se porte résolument sur le fait de privilégier l'urbanité plutôt que la vitesse – suivant en cela la proposition de Jacques Lévy (2008), à laquelle nous consacrerons la section suivante –, la ville et tous ses habitants en ressortent gagnants.

L'exemple de la revitalisation de la rivière Cheonggyecheon, qui traverse la ville de Séoul, nous montre que la création de nouvelles centralités renforce les sociabilités et par là-même les liens entre les citoyens (Da Cunha, 2010). Cet exemple nous montre surtout que ces liens se nouent d'autant plus facilement que la ville fait le choix du couple urbanité / proximité, plutôt que du couple vitesse / distance. En effet, pour Jacques Lévy, il est difficile désormais de soutenir une argumentation selon laquelle le choix modal n'est pas simultanément le choix d'un modèle d'urbanité, qui est aussi un modèle de société. Et l'auteur de faire remarquer que ce sont dans les mêmes villes que l'on trouve associées, ou que l'on ne trouve pas du tout, les dimensions de densité, diversité fonctionnelle et sociologique, transports publics et espace public, orientation vers le projet collectif et gouvernement commun de l'urbain (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 705).

Dans les années 1970, il a été considéré comme une marque de progrès d'enterrer la rivière Cheonggyecheon au profit d'une autoroute surélevée. Cela a permis d'éliminer les odeurs nauséabondes de ce cours d'eau, devenu à cette époque un véritable égout à ciel ouvert. Lors du tournant du millénaire, cependant, tous les acteurs concernés ainsi que la population étaient d'accord pour pointer du doigt le secteur de Cheonggyecheon comme l'un des plus congestionnés et bruyants de Séoul. Ce secteur nécessitait une forte revitalisation.

Lee Myung-bak, l'actuel maire de Séoul, en avait fait l'un des enjeux de sa campagne électorale. Lorsqu'il a été élu en 2001, il a immédiatement attelé son équipe au travail afin de tenir cette promesse, en démolissant l'autoroute pour pouvoir faire renaître le cours d'eau de ses décombres. Il fallait d'abord trouver une solution pour éliminer le trafic de transit sur ce corridor. Un système de bus à haut niveau de service (BHNS) a donc été mis en service dès 2003 pour écouler le trafic : 120 000 voitures empruntaient en effet l'autoroute chaque jour. Un corridor BHNS de 15 km a pu être intégré au réseau de métro de la ville, augmentant ainsi son efficacité en tant que levier du report modal pour le trafic qui traversait ce secteur. En 2005, une fois les travaux terminés, la rivière « aux eaux claires », puisque telle est la signification de son nom en Coréen, a retrouvé sa splendeur d'antan, devenant à nouveau le centre névralgique de la ville et une destination de loisirs très appréciée des autochtones autant que des touristes. L'homme qui a su mener à bien ce rêve, que tant prenaient pour irréalisable, a été élu président de la Corée du Sud en 2007. Le fait d'avoir réussi au niveau local à transformer aussi radicalement l'image de la capitale et le vécu quotidien de ses habitants a joué un rôle crucial dans son élection au niveau national. Ce geste politique a été considéré comme un tour de force qui correspond bien à l'état d'esprit d'une nation qui se cherche dans un futur urbain qui ferait plus de place à la qualité de vie. Cette exigence de

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

---

---

---

qualité de vie va désormais de pair, en Corée comme ailleurs, avec un développement urbain durable qui fait de l'accessibilité un enjeu majeur, comme le souligne Antonio da Cunha : « Au regard des enjeux de la polycentralité, de l'agencement des densités urbaines et des réseaux qui les relie, la prévention et la gestion des inégalités écologiques et environnementales nous semblent devoir être reliées à l'accessibilité des équipements urbains et à l'habitabilité des lieux » (Da Cunha, 2010, p. 20).

La qualité des espaces publics ainsi créés à Séoul a permis de transformer radicalement le rapport de la population à la marche, à la ville et à autrui, avec la mise à disposition d'une centralité offrant de nouvelles opportunités pour à la fois goûter l'anonymat urbain et développer des sociabilités.

La ville, comme nous le constatons encore une fois au travers de cet exemple concret, n'est pas une réalité statique qui resterait à jamais figée. Au contraire, elle est en perpétuelle mutation et devient à chaque instant ce que nous en faisons – que nous soyons décideurs, concepteurs ou usagers.

Avec cet exemple à l'échelle d'une agglomération toute entière, nous avons voulu démontrer qu'en tout temps, et quelle que soit l'importance des infrastructures déjà en place, il est toujours possible, moyennant un débat citoyen et un choix politique fort, de remettre celles-ci en question. Dans le temps long de la ville, le changement reste toujours du domaine du possible et même, parfois, du désirable.



**Figure 13 -Une nuit au bord de la rivière Cheonggyecheon restaurée (en médaillon, la situation avant la restauration) © Charles Siegel, The Preservation Institute, preservenet.com, 2007, Séoul**

L'autoroute n'est plus qu'un lointain souvenir pour les milliers d'habitants de Séoul qui chaque jour, la nuit tombée, convergent vers les abords de la rivière Cheonggyecheon, dont les 7 kilomètres qui ont été revitalisés constituent le nouveau cœur de la ville. Cette réalisation, qui a bénéficié d'un immense soutien de l'opinion publique lors de sa réalisation, est appréciée pour son haut niveau d'agrément. Support privilégié de nombreux usages, cet espace public est aussi devenu un symbole d'orgueil civique pour toute une génération de Coréens qui y voient le début d'une époque où l'urbanité connaîtra un nouvel essor au sein de leurs villes.

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

---

---

S'il est l'un des plus réussis, Séoul n'est pas le seul exemple de ce changement de paradigme « vitesse versus urbanité ». D'autres exemples de démolition de voies rapides, remplacées par des espaces publics, notamment des parcs linéaires, existent aussi aux Etats-Unis et au Canada<sup>55</sup>. En Europe, c'est plutôt la voie plus timide de la requalification de voies rapides en boulevards urbains qui est actuellement le plus souvent envisagée. Les réalisations ont été nombreuses, notamment à la faveur du renouveau du tramway en milieu urbain depuis le début des années 1990. Pour Marc Wiel, les réseaux de tramways ou de métros qui fleurissent dans de nombreuses agglomérations<sup>56</sup> sont les outils d'une nouvelle mise en relation des équipements métropolitains dispersés (Wiel, 2002, p. 92). Nous rejoignons l'analyse de Marc Wiel (2002, p. 93), qui voit cette transformation du rôle des transports collectifs comme une opportunité pour l'aménagement du territoire. Ceux-ci ne chercheront plus la couverture spatiale exhaustive du territoire, aux dépens d'un niveau de service médiocre. Si la couverture sera désormais partielle, l'on atteindra en contrepartie un niveau de service beaucoup plus élevé.

Ce changement sera rendu possible par le développement de l'intermodalité et par la promotion des transports à la demande et des transports partagés, qui assureront, en complémentarité avec les transports publics, la desserte des zones de moindre densité. Cela suppose donc de mieux organiser les ruptures de charge et les correspondances, pour ce qui relève de la politique de la carotte, et de renforcer une politique plus contraignante du stationnement non résidentiel, y compris dans les quartiers périphériques, pour ce qui est de la politique du bâton. Tant Genève que Bilbao, comme nous le verrons au mouvement IV, ont commencé à déployer ces deux types de politiques simultanément, avec succès. Cela implique de coordonner les localisations nouvelles en matière d'habitat, d'équipements ou d'emploi avec l'architecture des réseaux de déplacements urbains et régionaux. Les possibilités d'interconnexions deviendront alors autant d'opportunités d'aménagement, à condition de garantir la maîtrise des sols.

---

<sup>55</sup> Pour une liste mise à jour, visiter le site « Removing freeways, restoring cities ».  
<http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html>

<sup>56</sup> En France, nous pouvons citer Paris, Grenoble, Strasbourg et Nantes parmi les agglomérations pionnières en la matière. En Suisse, Zurich, Berne et Genève ont radicalement transformé la plupart de leurs pénétrantes au fur et à mesure de l'avancée de leurs projets de tramway et/ou de RER. Ailleurs, Copenhague et Bilbao montrent aussi d'excellents exemples de requalification liés à l'amélioration des infrastructures de transports publics.



### LA VITESSE CONTEXTUELLE COMME NOUVELLE MESURE DE L'ACCESSIBILITE

Nous venons de montrer, avec l'exemple de Séoul, que lorsqu'une ville empoigne avec détermination une nouvelle politique d'aménagement urbain qui opère un renversement de valeurs entre vitesse et urbanité, les résultats peuvent encourager de manière spectaculaire la marche urbaine.

Nous allons maintenant décrire les conditions de possibilité permettant d'envisager l'accessibilité non plus sous le prisme du paradigme « toujours plus de vitesse » mais plutôt du paradigme « toujours plus d'urbanité ».

Pour Jacques Lévy, la vitesse ne peut être définie qu'en termes relatifs, d'une relation entre une durée de parcours et l'accessibilité à de réalités déterminées. Cela conduit à remettre en question les vitesses nominales, exprimées en km/h, et à établir des mesures qui tiennent mieux compte d'aspects plus complexes de l'accessibilité. Jacques Lévy distingue dès lors la *vélocité*, correspondant aux vitesses des véhicules exprimées en unités conventionnelles, de la *vitesse contextuelle*, qui prend en compte la capacité d'atteindre, dans un temps donné, une quantité donnée de réalités sociales. Dans cette perspective, plutôt que d'avoir recours à une mesure de la vitesse sur un espace linéaire, il est souvent plus réaliste de raisonner en termes de cercles d'accessibilité à partir d'un point. Nous illustrerons ce type de mesure plus loin dans le chapitre dédié à la signalétique intuitive avec l'exemple du projet *Legible London*.

Pour Jacques Lévy, la marche peut dès lors être considérée « comme un moyen de transport parmi d'autres, tout à fait comparable à d'autres par sa capacité à relier un grand nombre de réalités sociales spatialement disjointes » (Lévy 2008; Lavadinho et Lévy, 2010). Dans des contextes urbains à la fois denses, mixtes et compacts, la marche se révèle même le meilleur choix mobilitaire en termes d'accessibilité aux multiples opportunités que la ville peut offrir, puisque ce mode offre une parfaite « adhérence » au territoire. C'est pour Lévy l'un des moyens de transport les plus fiables par la prévision du temps de parcours. Lorsqu'il peut utiliser la voirie primaire, ce mode dispose d'une excellente couverture qui se révèle encore meilleure que la voiture puisque le « véhicule », notre corps, est immédiatement accessible. L'avantage incontestable de la marche et des métriques pédestres (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) est que l'on reste en coprésence : la coprésence (ce que vous avez à côté de vous et qui n'exige pas que vous vous déplaciez) et la quantité de réalités accessibles (ce à quoi vous pouvez accéder en vous déplaçant) priment donc sur la vitesse du déplacement.

En vitesse contextuelle, les métriques publiques – qui sont, au sens large, les métriques pédestres – sont ainsi globalement les plus rapides (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 710). Car la vitesse observable au sein d'une ville donnée dépend largement de ses modes de gestion de la distance : ses métriques dominantes le sont uniquement dans la mesure où la ville elle-même a été fabriquée pour leur convenir. Ainsi pour Jacques Lévy « l'automobile n'est rapide que dans la ville automobile, étalée et fragmentée,

avec ses immenses surfaces de voirie ainsi que, le plus souvent, ses espaces résidentiels étalés et sa fragmentation démographique et fonctionnelle. Inversement, la mobilité pédestre est rapide dans la ville dense et diverse. En vitesse contextuelle, la ville la plus rapide est, de loin, la ville pédestre » (Lévy 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

Jacques Lévy démontre encore que la ville automobile la plus performante ne peut pas être aussi rapide qu'une ville conçue pour les métriques pédestres, par le fait que la métrique du transport privé consomme une surface toujours plus grande qui, ajoutée aux autres composantes de l'étalement (Cattin, 2006 ; Da Cunha, 2005 ; Wiel, 2010), accroît fortement les distances à parcourir sans pouvoir pour autant augmenter les vitesses à l'infini. La ville pédestre, quant à elle, est pour Jacques Lévy la ville rapide par excellence : « économe en étendue, elle peut supporter des densités de plusieurs dizaines de milliers d'habitants au kilomètre-carré et des masses de plusieurs dizaines de millions de personnes sans atteindre un niveau de viscosité dirimant. Au contraire, on a là des systèmes à rendement croissant : plus la masse et la densité augmentent, plus les transports publics sont rentables, ce qui permet d'augmenter leur efficacité dans l'ensemble de l'aire desservie. Dans ce cercle vertueux, ce sont les « fondamentaux » de l'urbanité, densité et diversité, qui, au bout du compte, fondent la vitesse effective de la ville pédestre » (Lévy, 2008).

### **Un lien avéré entre la forme urbaine et le choix du mode de déplacement**

Le graphique ci-après illustre, à l'aide de données grenobloises, un principe plus général qui lie la forme urbaine au choix du mode de déplacement. Nous voyons ainsi que métriques de déplacement et morphologie urbaine vont de pair (Flitti et Piombini, 2003). Si l'on change de métriques de déplacement, l'on change finalement aussi de ville, et vice-versa. C'est ce qui explique, aux yeux de Jacques Lévy, que l'on ne peut correctement évaluer les performances des métriques pédestres dans un espace urbain étalé et fragmenté, de même que, inversement, l'automobile perd son efficacité dans une ville compacte. Les options mobilitaires mises en avant par une société donnée impliquent dans un même mouvement d'« inventer la ville qui va avec ». Les choix de mobilité sont dès lors pour cet auteur indissociables des choix urbanistiques. Ces choix n'impliquent pas seulement des options techniques mais aussi des choix de vie quotidienne, de modes de vie et, finalement, des orientations politiques. « Il existe une relation fondatrice entre modèles de mobilité et modèles d'urbanité, car c'est dans la mobilité que se joue, pour une grande part, la possibilité d'une densité et d'une diversité élevées et la place des espaces publics » (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

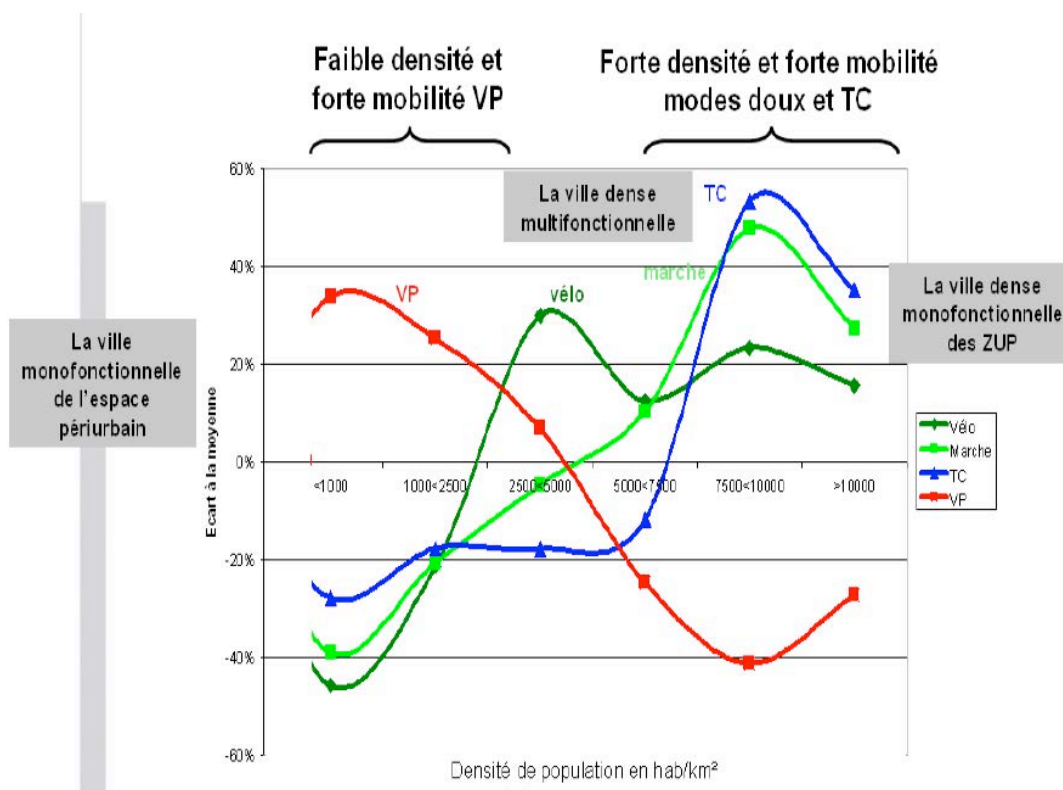


Figure 14 – Ce graphique<sup>57</sup> représente les écarts de mobilité des habitants par rapport à la moyenne de l'agglomération grenobloise selon la densité de population. Source : Enquête Ménages Déplacements 2002.

L'exemple concret offert par les données grenobloises montre comment le choix du mode de transport varie avec la morphologie urbaine. La densité joue un rôle primordial dans la montée en puissance en termes relatifs des modes actifs et des transports en commun face à la voiture, dont l'usage en termes relatifs diminue fortement au sein de la ville dense et multifonctionnelle. Nous pouvons aussi remarquer que la densité n'est pas le seul critère en jeu. La mixité fonctionnelle joue également un rôle favorable dans l'essor à la fois des modes actifs et des transports en commun, alors que la haute densité, si elle se révèle monofonctionnelle, est au contraire favorable à nouveau à une hausse de l'usage de la voiture. Il faut ici toutefois noter que ce résultat peut également être influencé par une mixité sociale faible : la prédominance des classes populaires, très attachées à la voiture, au sein de ce type d'habitat et son relatif enclavement peuvent jouer un rôle important dans cette préférence à l'égard de la voiture.

<sup>57</sup> Extrait de la présentation « La charte "urbanisme et transports" de l'agglomération grenobloise et le contrat d'axe de la ligne E de tramway » de Stéphane Gasmérolis - Ingénieur territorial, Responsable des études mobilité et transports (France), Agglomération Grenoble Alpes Métropole (La METRO), Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (SMTC), lors de la 8ème Rencontre franco-suisse des urbanistes qui a eu lieu le 8 juillet 2011 à L'Université de Lausanne.

### QUALITES DE LA MARCHÉ, QUALITES DE L'ESPACE : UN DIALOGUE FRUCTUEUX

Dans cette section nous introduirons tout d'abord deux notions idéal-typiques qui ont émergé au fil de nos analyses de terrain : la notion de **marche texturissante** et son pendant, la notion d'**espace palimpseste**. Nous reprenons ici la notion d'idéal-type au sens weberien, à propos de laquelle nous aimerions faire remarquer, avec Hannah Arendt, que « le grand avantage de l'idéal-type, c'est de ne pas être une abstraction personnifiée dotée de quelque sens allégorique, mais plutôt d'avoir été choisi, parmi une foule d'êtres vivants dans le présent ou le passé, pour sa valeur représentative au sein de la réalité » (Arendt, 1996 (éd. orig. angl. 1971)).

Nous commencerons par énumérer les quatre caractéristiques principales propres à la marche et qui la distinguent des autres modes de transport : **rugosité, prises, latéralisation et texturisation**. Ces caractéristiques font de la marche un comportement hybride et complexe qui nécessite, au plan des aménagements urbains, une attention particulière.

En élaborant la notion d'espace palimpseste nous avons voulu comprendre comment s'organise le pendant de cette hybridation et de cette complexité de la marche du point de vue de l'aménagement de l'espace urbain. Au cœur des stratégies d'aménagement qui contribuent à l'essor de ces espaces palimpsestes, nous avons pu effectivement identifier le soin particulier accordé à trois aspects : **l'équilibre entre transit et séjour, une intégration de temporalités plus étendues et une pondération plus forte de la texture du trajet**, qui compte désormais autant, sinon plus, que sa rapidité.

Nous allons décrire ci-après tout d'abord la marche texturissante et ses caractéristiques, puis l'espace palimpseste et ses qualités. Pour un approfondissement de la déclinaison concrète du concept d'espace palimpseste en milieu urbain, nous renvoyons le lecteur au chapitre dédié aux hubs de vie, que nous illustrons avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne, dans le mouvement IV.

### La marche texturissante

Nous avons élaboré le concept de **marche texturissante** en combinant les propriétés du concept de « rugosité » tel qu'il a pu être développé par Jacques Lévy et du concept de « prises » (*affordances*) au sens gibsonien du terme (1977, 1979).

- La **rugosité** d'abord : Lévy (2008) affirme que grâce à ses propriétés de rugosité, la marche est très bien placée comparée à d'autres modes de transport en milieu urbain, ce qui n'est bien entendu pas le cas lorsque l'on caractérise uniquement la marche sous l'angle de vue traditionnel de la vitesse nominale donnée par le couple distance/temps. C'est donc la notion de lenteur qui est ici relativisée, pour embrasser plutôt la notion de reliance (Bolle de Bal, 2000) telle que la prône Georges Amar (2010) et qui se traduit, pour Jacques Lévy, par la capacité de la marche à relier le plus grand nombre de réalités sociales.
- Les **prises**, ensuite : la marche possède un pouvoir texturant en ce qu'elle donne du relief au contexte du marcheur et lui offre en continu des opportunités, des prises sur ce qui l'environne

(Gibson, 1977, 1979). L'attention du marcheur est continuellement sollicitée par ce qui se déroule devant lui et à côté de lui. Ces prises servent de points de repère qui ponctuent le cheminement et guident les pas du marcheur. Lorsqu'il s'agit d'attracteurs, ces prises constituent également des destinations en soi. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette notion dans le chapitre consacré au cabotage urbain.

Nous avons encore attribué à la marche texturisée deux autres propriétés qui nous semblent essentielles pour décrire les stratégies piétonnes : la **latéralisation** et la **discrétisation**.

- La **latéralisation** (*lateral grasping*) (Lavadinho 2009f, 2010<sup>e</sup>; Lavadinho et Lévy 2010) différencie fortement la marche des autres modes. Cette notion fait référence à la capacité que possède le marcheur de pouvoir, à tout moment, stopper sa progression pour se consacrer à des activités annexes, telles que acheter un journal, parler avec un connaissance rencontrée par hasard, s'arrêter à une terrasse pour boire un café, etc. Autant d'activités qui se déroulent « à côté » de la marche proprement dite. Ainsi la marche est par essence osmotique (Lavadinho, 2009), en ce qu'elle permet au piéton de rester en permanence perméable et réactif à son environnement. La latéralisation peut même être réalisée tout en marchant, pour autant que les activités latéralisées puissent être effectuées simultanément à l'acte de marcher<sup>58</sup>.
- La **discrétisation** (Lavadinho 2009f, 2010<sup>e</sup>; Lavadinho et Lévy 2010) reflète la capacité de la marche à différencier les espaces traversés. Chaque mètre parcouru a son importance, ses caractéristiques propres et peut potentiellement être ressenti comme fort différent du précédent. Des facteurs endogènes à la marche, comme ses rythmes, relativement peu contraints par les règles de circulation, permettent aux usagers de s'approprier différemment les espaces qu'ils parcourent. Des facteurs exogènes, propres à l'environnement construit<sup>59</sup>, comptent aussi parmi les multiples facteurs qui influencent la perception de cet environnement comme plus ou moins marchable.

Nous défendons l'idée que **plus un environnement est « texturisé », plus il est marchable**. Nous pensons qu'avant tout, l'amélioration qualitative d'aménagements visant à faciliter la marche doit chercher à rendre plus visible, plus marquée, cette texturisation que la marche opère déjà naturellement.

Au sein de nos terrains d'étude, nous avons souvent pu observer des aménagements de réseaux piétonniers qui se révèlent propices à cette texturisation. Nous en donnons un bref survol ci-après et

---

<sup>58</sup> Cette multi-activité lors des déplacements peut par exemple inclure le fait de tenir une conversation avec autrui ou au téléphone, boire ou encore manger. François Ascher fait remarquer que le sandwich est de ce point de vue une invention décisive. Il note au passage qu'aujourd'hui, les industries de l'agroalimentaire travaillent beaucoup sur les conditionnements qui libèrent une main et qui permettent de manger ou de boire en se déplaçant (Ascher, 2009, p.130).

<sup>59</sup> Parmi ces facteurs exogènes, nous pouvons citer le revêtement du sol, les façades qui bordent le cheminement, les divers lieux qui s'offrent aux passants avec tous leurs potentiels d'activités, la présence de trafic, d'obstacles, de travaux, l'arborisation, l'éclairage, etc. Ces facteurs ont été bien analysés dans la littérature qui relève les facteurs de l'environnement construit qui influencent la marchabilité (WALCYNG 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Hillman, 2001 ; Saelens et al., 2003).

renvoyons le lecteur aux chapitres relatifs à chacun des terrains d'étude au sein du mouvement IV pour une analyse plus détaillée.

**A Lausanne**, c'est le nom même de la plateforme du Flon qui nous met en piste quant à la capacité de l'environnement construit à valoriser la texturisation de la marche. La plateforme officie en effet comme véritable plaque tournante : entre le haut et le bas de la ville, entre divers types de transports publics (bus, métro, RER), entre divers types d'aides à la marchabilité qui permettent de vaincre les fortes pentes (escaliers, ascenseurs, rampes) et surtout, diverses temporalités qui se superposent (Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Dommergues, 2001 ; Marzloff, 2005 ; Verchère-Tortel, 2010) sur des espaces publics qui ont su préserver leur multifonctionnalité.

**A Genève**, la texturisation de la marche est très valorisée par les aménagements transversaux du secteur de Plainpalais. Ceux-ci offrent une perméabilité très forte lors de la traversée, qui se voit encore facilitée par des rues apaisées. Celles-ci ont par ailleurs gagné en attractivité, puisque la marche peut y déployer une plus forte capacité de latéralisation. Là où auparavant le piéton pressait le pas, il rencontre désormais une multitude d'opportunités propices à des séjours plus prolongés : avec l'ouverture de nouveaux commerces et de nouveaux lieux de restauration, c'est toute l'attractivité économique du secteur qui s'est vue renforcée. De surcroît, les accès aux interfaces multimodales y ont été facilités, ce qui crée un effet d'appel qui se traduit par une augmentation du nombre de visites en provenance d'autres secteurs de l'agglomération. L'ensemble de ces améliorations a permis à ce quartier de retrouver sa vitalité et de rayonner bien au-delà de l'échelle locale.

**A Bilbao**, la revitalisation du Paseo Ubitarte dans le secteur d'Abandoibarra permet aux marcheurs d'à la fois longer la promenade le long de la Ria, traverser le fleuve Nervión à des endroits stratégiques, s'arrêter chemin faisant pour tirer parti des multiples occasions de latéralisation (cafés et restaurants, terrasses, commerces, etc.), profiter de la perméabilité des liens transversaux pour rejoindre rapidement la ville, ou encore profiter de la présence continue du tramway pour troquer à tout moment la marche contre les transports publics, et vice-versa. Cette grande flexibilité dans les usages est permise par des aménagements extrêmement perméables où tout est fait, non pas pour canaliser le piéton, mais bien pour maximiser sa liberté de mouvement.

### **L'espace palimpseste**

La texturisation que la marche opère sur l'environnement du marcheur pose la question de la nature de cet espace. Nous pensons que l'espace optimal pour la marche est **un espace palimpseste qui s'organise en de multiples couches d'activités qui se superposent et peuvent se dérouler simultanément** (Lavadinho 2004, 2006a, 2009f, 2010e ; Lavadinho et Lévy, 2010). On peut dès lors se rendre dans un seul et même espace pour une multitude de motifs. Cumuler les fonctions enrichit cet espace d'opportunités croisées qui appellent des publics différenciés. De surcroît, la latéralisation implique que plus les itinéraires où se déploie la marche incorporent d'autres motifs de fréquentation, plus ceux-ci sont investis par les marcheurs.

Les espaces palimpsestes sont des espaces d'autant plus marchables qu'ils peuvent loger très efficacement la multifonctionnalité requise par les pratiques quotidiennes – et pas uniquement celles mobilitaires – de leurs usagers. En effet, plus il existe de raisons de s'y rendre, plus y aller à pied fait sens, en dépit de distances parfois importantes. Idéalement, ces espaces évoluent ainsi vers des espaces hybrides capables de répondre à des attentes liées aux loisirs (Crouch, 1999), qui se transcrivent par une hausse des pratiques de séjour, autant qu'à des besoins plus utilitaires, qui se traduisent par une hausse des pratiques liées au transit. Ces diverses raisons d'être, de faire et de marcher tendent à se renforcer mutuellement. Ce faisant, elles alimentent des rythmes circadiens et hebdomadaires différents et contribuent à un étalement temporel des activités. Ces espaces de mise en scène quotidienne de la marche et des activités qu'elle latéralise gagnent ainsi en intensité au cours du processus de sédimentation qui voit les diverses couches d'activités se superposer.

### CONCLUSION : VITESSE CONTEXTUELLE, MARCHE TEXTURISANTE ET ESPACE PALIMPSESTE, UN TRIO QUI FAVORISE LES PRATIQUES PIETONNES

Le changement de paradigme entre vitesse et urbanité est désormais possible, avec l'appui de notions telles que la vitesse contextuelle, qui offre au piéton une autre manière de penser l'accessibilité urbaine, la marche texturisante, qui fournit au piéton une trame à sa propre échelle et l'espace palimpseste, qui permet une démultiplication des usages pour un même lieu.

La notion de vitesse contextuelle apparaît à la fois innovante et logique, en remplaçant une mesure simplement quantitative de la vitesse par le concept beaucoup plus qualitatif de cercle d'accessibilité sociale d'un déplacement ; or, la marche apparaît comme très performante en termes de vitesse contextuelle et par conséquent très adaptée à une réelle urbanité. Le réaménagement du cours de la rivière Cheonggyecheon, à Séoul, nous donne une référence vraiment emblématique du rôle que ce basculement des priorités du paradigme de la vitesse vers celui de l'urbanité peut jouer dans la recomposition de l'offre mobilière au sein d'une grande métropole mondiale. Le rapport de la population de Séoul à la marche se trouve clairement modifié par cet aménagement d'un espace public devenu une véritable colonne vertébrale pour l'agglomération. Cela entraîne une forte modification des relations de sociabilité, dans un contexte urbain pourtant réputé peu propice à cette inversion de valeurs.

Nous avons vu également comment les notions de marche texturisante et d'espace palimpseste peuvent compléter utilement la notion de vitesse contextuelle. La marche texturisante s'appuie sur les notions de rugosité, qui sert à mesurer la reliance du plus grand nombre de réalités sociales, de prises, qui offrent des points de repère ponctuant le trajet du marcheur, et de latéralisation, qui correspond à la possibilité pour le marcheur de pouvoir se consacrer conjointement à d'autres activités qui se déroulent « à côté » de la marche ; enfin, la discrétisation concerne la différenciation que fait le marcheur des espaces traversés et de leurs caractéristiques. L'espace palimpseste est le complément logique de la marche texturisante ; il s'agit d'un espace qui cumule les fonctions et les opportunités, en s'adressant à des publics différenciés. La compatibilité de l'espace palimpseste et de la marche urbaine est évidente, compte tenu justement de ce grand nombre de fonctions qui le caractérisent et qui font sa souplesse et son adaptabilité.



## LE CABOTAGE URBAIN

Marcher ainsi engendre peu à peu, dans les rapports humains, dans le regard qu'on porte aux moindres choses et surtout à l'égard du temps, un affranchissement, une disponibilité singulière qu'on ne peut soupçonner sans la vivre soi-même.

Jacques Lacarrière

### INTRODUCTION

Dans ce chapitre nous allons développer une analyse des stratégies que les marcheurs employent pour se déplacer en milieu urbain, à la lumière des considérations que nous venons d'énumérer au chapitre précédent concernant les propriétés de latéralisation, de discrétisation et de texturisation de la marche. Les marcheurs préfèrent-ils des cheminements en boucle ou des itinéraires linéaires ? Marchent-ils longtemps ou au contraire peu de temps ? Comment choisissent-ils leurs itinéraires ? Est-ce que la présence d'attracteurs les incite à faire des détours ? Comment s'orientent-ils une fois en chemin ? Voilà quelques unes des questions qui ont émergé au fil de nos observations de terrain et qui ont permis d'orienter notre lecture des récurrences que nous avons pu repérer.

Notre objectif est de mieux comprendre les stratégies piétonnes et de les confronter aux aménagements des espaces publics et des réseaux de cheminements empruntés par les marcheurs, afin d'évaluer leur adéquation aux attentes et aux besoins des marcheurs. C'est en circulant de manière répétée dans la ville, pour les mille et une raisons qu'apporte le quotidien, que les piétons « investissent » certains lieux qui leur sont proposés, en fonction de leur histoire personnelle autant que de leur humeur du jour. Nous décrivons ces lieux comme des lieux « à fort potentiel d'ancrage ». Dans ces lieux, les piétons adoptent ce que nous pourrions décrire comme une prédisposition attitudinale au séjour (*sojourn stance*). C'est une propriété centrale des espaces palimpsestes, que l'on observe autant chez les *souffles* que chez les *attracteurs*. Cette prédisposition au séjour se retrouve en particulier au sein des *hubs de vie*, que nous analyserons en profondeur dans le mouvement IV.

Nos analyses de terrain faites dans le cadre de ce travail de thèse montrent que, du fait de leur potentiel d'appropriation très élevé, les *souffles* et les *attracteurs*, qui sont des lieux à fort potentiel d'ancrage, forment une sorte d'armature sous-tendant la marche en ville. Cette armature structurante s'avère essentielle là où la ville est la plus « ordinaire », là où le monumental et l'unique cèdent le pas au banal et au peu lisible. Les espaces diffus de l'entre-ville (Sieverts, 1999, 2004 (éd. orig. 2001)) sont des espaces en creux, qui ne deviennent saillants qu'à la faveur d'une opération de requalification qui contribue à en

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

---

---

---

modifier durablement la perception. Comme exemple de ce type d'opération nous analyserons notamment la série de nouveaux espaces publics créés lors de la couverture de la ligne du RER A à Vincennes.

Au fil des exemples développés dans ce chapitre nous pourrons constater que les stratégies des marcheurs sont multiples et complexes, notamment quant à la prise de repères, aux façons de s'orienter et de négocier les obstacles. Nous développerons dans les chapitres suivants les notions de **répérages**, de **signalétique intuitive** et de **lignes de désir**. Ceci nous amènera à mieux rendre compte de la multiplicité de ces stratégies liées au cabotage urbain et de leurs implications en ce qui concerne l'aménagement des réseaux empruntés par les marcheurs urbains.

### MARCHER DE PROCHE EN PROCHE AU GRE DES ATTRACTEURS

En milieu urbain, les marcheurs déploient rarement des stratégies de navigation au long cours. Ils procèdent plutôt par cabotage (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008 ; Lavadinho et Winkin, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Winkin, à paraître) : cela consiste à aller de proche en proche au gré d'*attracteurs* qui s'enchaînent et qui éveillent successivement l'intérêt du marcheur au fur et à mesure de sa progression. Ces attracteurs ponctuent l'espace et constituent des destinations à part entière qui justifient les déplacements (un restaurant, un commerce, un musée, un cinéma, par exemple) et deviennent ainsi autant de prises – des *affordances* selon l'expression introduite par Gibson (1977, 1979) – qui servent au marcheur de point de repère ou de point d'ancrage.

Lorsque les attracteurs se trouvent trop éloignés les uns des autres pour maintenir en éveil l'intérêt du marcheur, ils peuvent être relayés par des *souffles*, qui ne constituent généralement pas une destination en soi, mais déclinent plutôt des micro-instants de suspension favorables au séjour (un banc sur le chemin de la poste, un belvédère avant de rejoindre la rue commerçante, un parc sur la route du musée, etc.). Ces souffles sont, comme leur nom l'indique, des lieux comportant des échappées visuelles ou des mini-agencements qui permettent au citadin de respirer quelques instants et de reprendre ses marques. L'agencement spatial du souffle est généralement conçu de manière à offrir des dégagements visuels permettant de profiter du paysage urbain aux alentours (Dutertre, 2007). Ce « pas de côté » offre ainsi un laps de temps consacré au repos, à la pause, tout en permettant au citadin de rester connecté aux flux de la foule et intégré au mouvement incessant qui rythme les environnements urbains.

Une répartition judicieuse entre souffles et attracteurs sur un itinéraire donné favorise les stratégies de cabotage et encourage ainsi des pratiques plus assidues de la marche en ville. Partitionnant le trajet en segments plus courts et de ce fait plus digestes pour le marcheur, souffles et attracteurs constituent autant de prises qui contribuent à augmenter la propension (*willingness*) à marcher. Souffles et attracteurs contribuent ainsi à augmenter l'acceptabilité de prolonger le temps de marche, puisque ce dernier paraît d'autant moins long que les segments ponctués sont plus courts et que l'offre en activités entre chaque segment de marche est attractive.

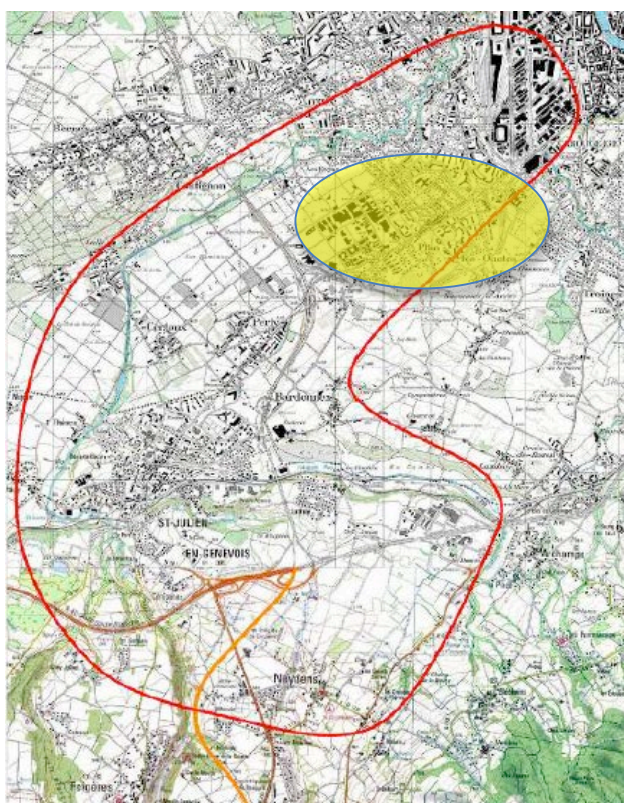
### LE CABOTAGE URBAIN STRUCTURE LA MARCHÉ EN PÉRIPHÉRIE

Pour illustrer le concept de cabotage urbain et simultanément montrer la pertinence de la transposition de ce principe à la structuration des réseaux piétonniers en périphérie, nous allons prendre trois exemples :

- La première entrée se fera par la **latéralisation**. Nous y testerons l'hypothèse que nous avons émise au chapitre précédent quant au prolongement de la marche en milieu enchanté avec l'exemple de **l'aménagement d'un mail piétonnier qui traverse de part en part la commune de Plan-les-Ouates**. Cette commune est située dans la périphérie Sud de Genève, à la lisière de l'agglomération. Cet exemple fait la part belle à la diversité des usages que les marcheurs peuvent déployer chemin faisant et met en évidence les multiples rythmicités que la latéralisation introduit, à cheval entre transit et séjour.
- La deuxième entrée se fera par la **ludification** (Lavadinho et Winkin, 2009 ; Lavadinho et Winkin, à paraître ; Lavadinho, à paraître). Nous y testerons l'hypothèse que nous avons émise au chapitre précédent quant au prolongement de la marche en milieu enchanté avec l'exemple de **l'aménagement de la Coulée Verte de Frederiksberg** qui relie de manière ludique deux stations de métro et deux pôles commerciaux.
- La troisième entrée se fera par la **texturisation** (Lavadinho 2009f, 2010e ; Lavadinho et Lévy, 2010). Nous y testerons l'hypothèse que nous avons émise au chapitre précédent quant au prolongement de la marche en milieu enchanté avec l'exemple de **l'aménagement de la série d'espaces publics créés lors de la couverture partielle du RER A à Vincennes**, qui couture de part et d'autre les centralités de Vincennes, en suivant un principe de répartition du type « collier de perles ». La succession de ces souffles a un effet multiplicateur qui maintient les marcheurs en éveil bien que les distances entre les interfaces multimodales et les attracteurs soient relativement importantes.

### **Plan-les-Ouates : un mail piétonnier qui renforce la latéralisation**

Nous allons tout d’abord décrire le contexte territorial de la commune de la commune de Plan-les-Ouates, à la lumière des récentes évolutions liées au fort développement du territoire de l’agglomération franco-valdo-genevoise. Ensuite nous décrivons les mesures prises par la commune et le Canton de Genève pour améliorer l’accessibilité multimodale et notamment la marchabilité de ce secteur. Cette démarche s’appuie sur le changement de paradigme « vitesse versus urbanité » que nous avons analysé précédemment.



**Figure 15 - La Commune de Plan-les-Ouates (ellipse jaune) appartient au couloir de développement PACA St Julien Plaine de l’Aire (en rouge), entre La Praille et Saint Julien-en-Genevois. Source : Projet d’agglomération franco-valdo-genevois, 2009.**

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

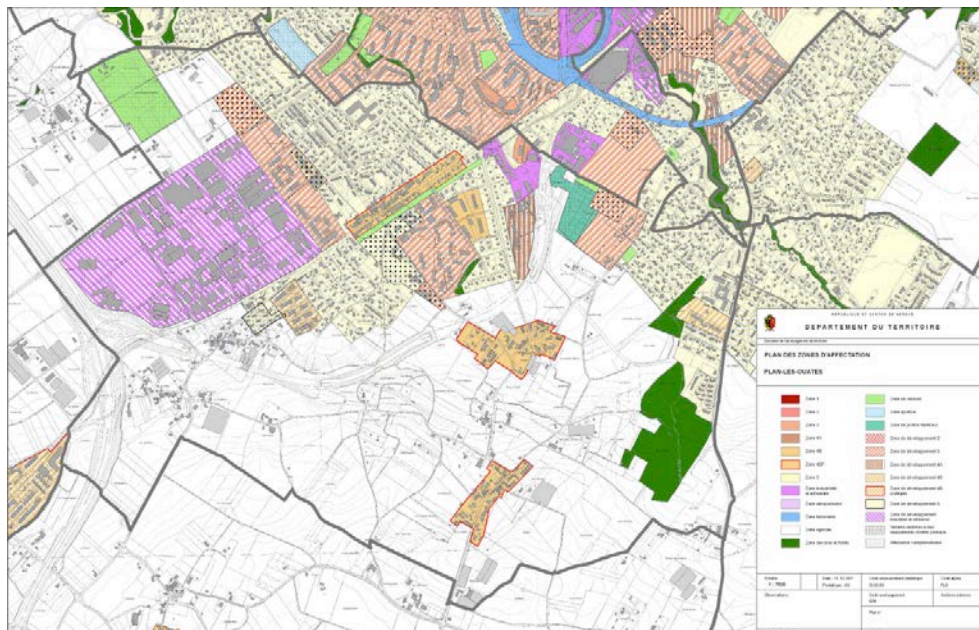


Figure 16 - Plan d'affectation des zones. Source: Commune de Plan-les-Ouates, 2007

Issue d'une tradition agricole, qui se reflète encore largement au niveau du Plan d'affectation des zones illustré ci-dessus, cette commune est aujourd'hui devenue la 12<sup>ème</sup> ville du canton de Genève avec plus de 10 000 habitants. Elle compte aussi une économie dynamique, abritant plus de 600 entreprises et 9 000 emplois. Cet équilibre habitat-emplois est un fait rare pour une commune périphérique de relativement petite taille. Cependant il n'est pas si étonnant dans le contexte genevois. En effet, le dynamisme de la ville-centre déborde de son territoire exigu pour se propager aux territoires avoisinants et en particulier aux autres villes du canton. Ainsi Carouge, Meyrin, Onex et Lancy sont également des communes fort dynamiques où emplois et habitat sont à parité. La différence entre ces villes nouvelles et Plan-les-Ouates est que ces quatre communes sont situées en première couronne et font partie du tissu aggloméré, alors que la commune de Plan-les-Ouates, plus éloignée du centre-ville et beaucoup plus petite, se trouve encore en phase de transition urbanistique. La commune doit son essor économique pour l'essentiel à la zone industrielle qu'elle abrite en son sein. La zone industrielle de Plan-les-Ouates (ci-après ZIPLO) est l'une des plus dynamiques du Canton de Genève, abritant des entreprises de pointe comme Siemens, STMicroelectronics, Clarins, L'Oréal, et surtout le secteur horloger, représenté par des marques aussi prestigieuses que Rolex, Patek Philip, Vacheron Constantin ou Piaget. Du fait de son dynamisme et de la forte pression immobilière due à la crise du logement persistante au sein du Canton de Genève, Plan-les-Ouates a connu une croissance exponentielle très rapide au cours des deux dernières décennies, tant en nombre d'habitants qu'en nombre d'emplois.



Figure 17 – Densification et desserte en transports prévues sur le PACA St-Julien - Plaine de l'Aire à l'horizon 2030 par le projet de l'Équipe MBF. Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2009

La croissance de Plan-les-Ouates doit se poursuivre à un rythme soutenu au cours des vingt prochaines années, avec plusieurs projets de développement importants prévus par le Plan directeur cantonal genevois. Le territoire communal est en effet situé sur un couloir frontalier stratégique mis en évidence par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Ainsi, l'étude du PACA St-Julien - Plaine de l'Aire prévoit que l'axe de développement La Praille - Saint Julien en Genevois devra accueillir environ 14 000 nouveaux emplois et 32 000 nouveaux habitants à l'horizon 2030. Une partie non négligeable de ceux-ci doit venir s'installer sur le territoire de Plan-les-Ouates.

Certifiée Cité de l'Énergie au niveau européen, la commune est consciente des enjeux de durabilité, notamment de ceux liés à la mobilité. Du fait de sa localisation stratégique sur un couloir transfrontalier de première importance, elle a longtemps pâti d'un important trafic de transit jusqu'à l'ouverture en 1997 du tronçon d'autoroute de contournement de Plan-les-Ouates. La déviation du trafic entre la ville-centre et

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

l'autoroute et la Douane de Bardonnex a ainsi permis l'apaisement de la route de Saint-Julien. Suite à diverses mesures d'accompagnement, celle-ci voit en effet sa charge de trafic fortement diminuer, passant de plus de 25 000 véhicules par jour en 1995 à moins de 10 000 véhicules par jour en 2000 (Source : Comptages OTC, Canton de Genève, Evolution du trafic 1990-2000).

Dans le sillage de cette amélioration conséquente de la qualité de vie pour Plan-les-Ouates, la commune a voulu profiter de l'arrivée du tramway 15 aux Palettes en 2004 et du renforcement du Pôle d'échanges multimodal du Bachet-de-Pesay, tous deux situés en bordure Est de la frontière communale. Ainsi, la commune de Plan-les-Ouates a œuvré afin d'améliorer l'accessibilité piétonne aux transports publics et de rendre plus confortable la desserte à pied des divers attracteurs au sein de la commune.

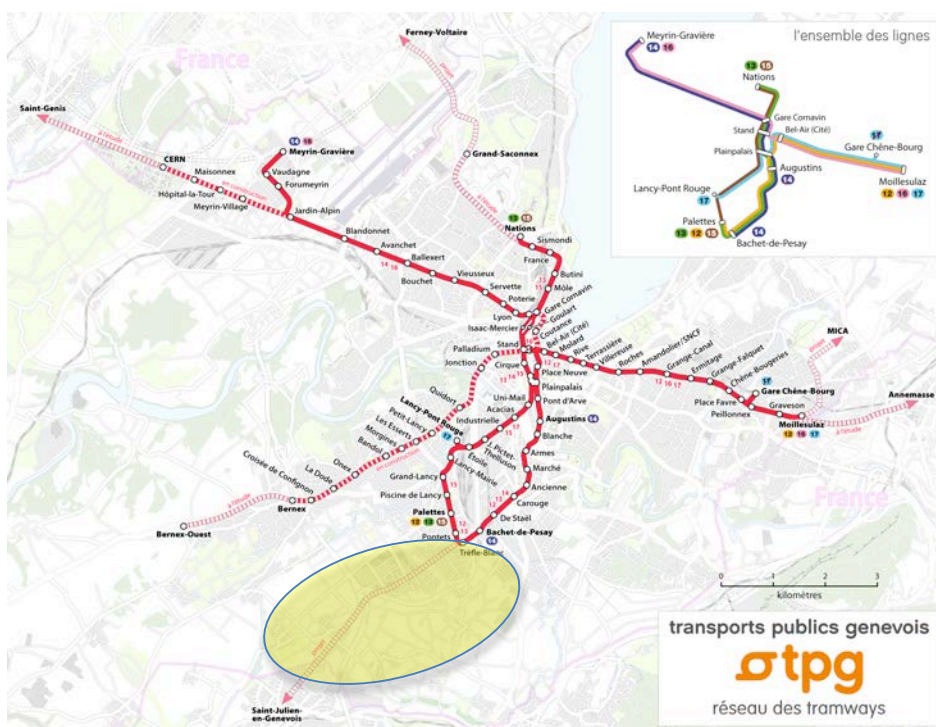
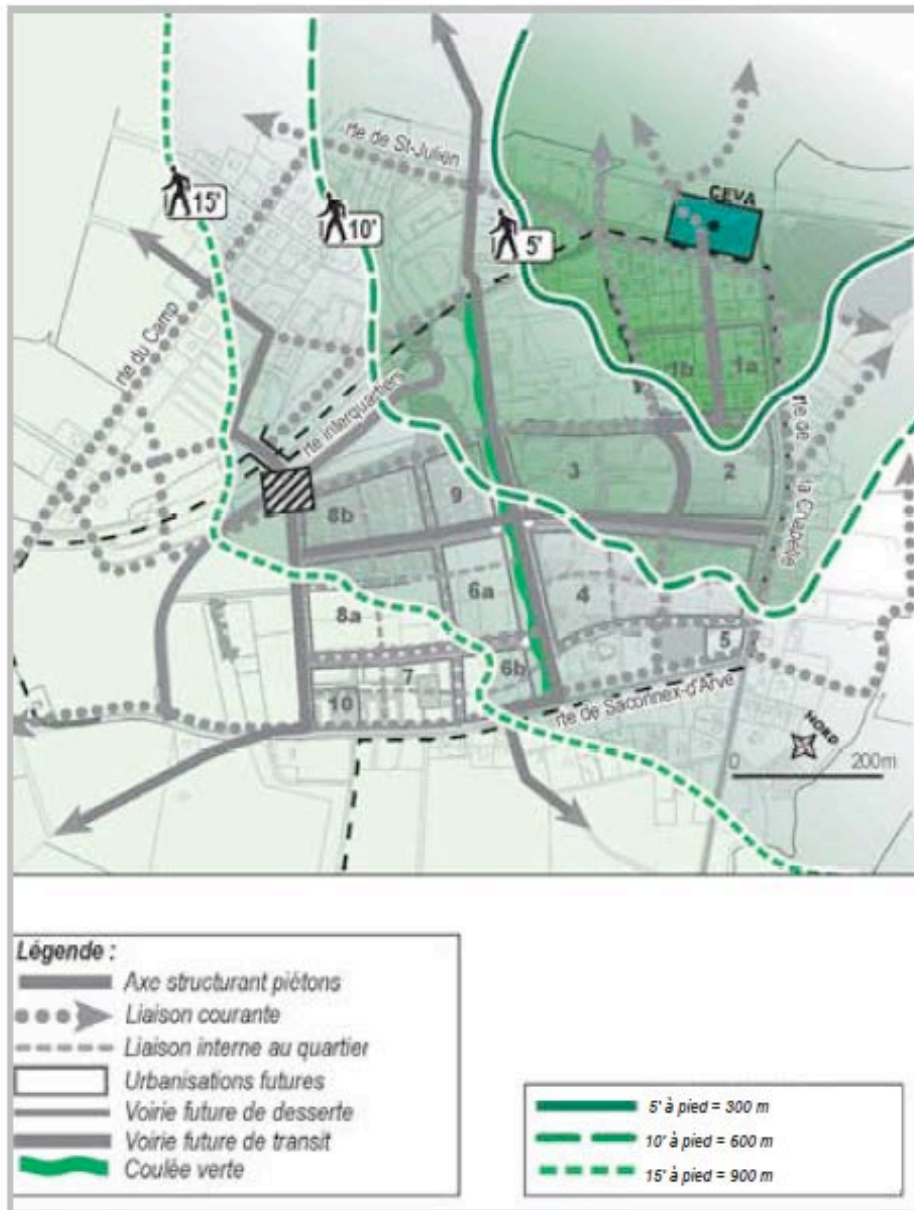


Figure 18 – Positionnement du territoire de la commune de Plan-les-Ouates en périphérie de l'agglomération compacte, par rapport à l'état du réseau de tramways genevois en 2010.  
Source : Transports publics genevois.

De surcroît, le renforcement du Pôle d'échanges multimodal du Bachet-de-Pesay, avec notamment la construction prochaine de la gare RER Carouge-Bachet dans le cadre du projet de liaison ferroviaire transfrontalière Carouge-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), offre l'occasion aux autorités cantonales et communales de densifier le secteur stratégique de la Chapelle-Les Sciers, toujours situé en bordure Est du territoire de Plan-les-Ouates. Ce nouveau quartier stratégique pour l'agglomération genevoise accueillera 4 000 habitants et 800 emplois. Les liaisons piétonnières et cyclables, tant en direction de la ville de Genève qu'en direction de Lancy, Carouge et Plan-les-Ouates, seront grandement améliorées lors de ces futurs développements.





*Schéma isochrone piéton depuis la station Carouge-Bachet*

Figure 19 – Les distances sont courtes autour de la nouvelle gare Carouge-Bachet. Une stratégie de mobilité qui encourage les modes actifs fait dès lors sens dans tout le secteur.

Source : Canton de Genève, Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, PAC La Chapelle-Les Sciers, Plan directeur de quartier, Rapport final.

# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

## Une agrafe urbaine pour relier les quartiers

Dès la mise en service du tramway des Palettes et le début concomitant de la construction du quartier du Vélodrome, les autorités de Plan-les-Ouates ont décidé de prolonger le mail piétonnier qui desservait déjà le centre de la commune en direction de l'est. L'objectif était de rejoindre d'une part, l'arrêt Trèfle blanc et le pôle d'échanges du Bachet de Pesay et, d'autre part, le terminus des Palettes qui est aussi un attracteur commercial important pour le secteur (Migros, Coop, divers commerces et restaurants). La prolongation du mail vers l'ouest et le nord a quant à elle permis un processus de désenclavement (Ehret, 2002) des nouveaux quartiers au nord de la Route de Saint-Julien en reliant le centre commercial, le nouveau quartier du Vélodrome (avec ses écoles et ses crèches) et la zone industrielle (ZIPLO) au centre historique de la commune, où se concentrent toujours les commerces et les services administratifs (poste, banque, mairie, etc.).

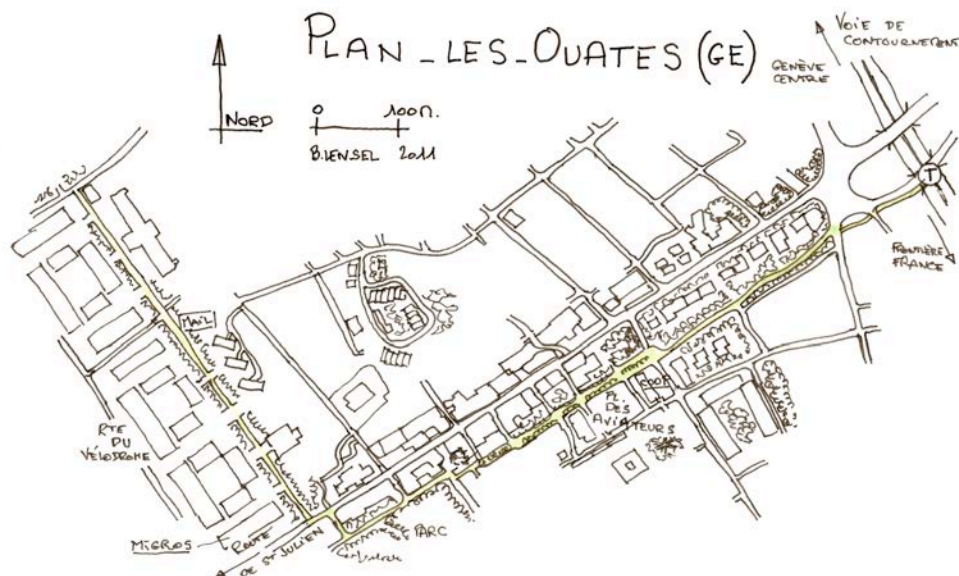


Figure 20 – Le mail piétonnier de Plan-les-Ouates est devenu un véritable trait d'union entre les interfaces de transport donnant accès, via le tramway, au centre-ville, aux attracteurs du quartier historique et aux quartiers d'habitat plus anciens des Aviateurs, ainsi qu'au nouveau quartier du Vélodrome. Il a également permis de renforcer les liaisons pédestres entre les interfaces de transport, le centre commercial et la zone industrielle. Cette dernière abrite des milliers d'emplois à haute valeur ajoutée et constitue une destination importante à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie genevois. Cartographie © Bernard Lensel, 2011.

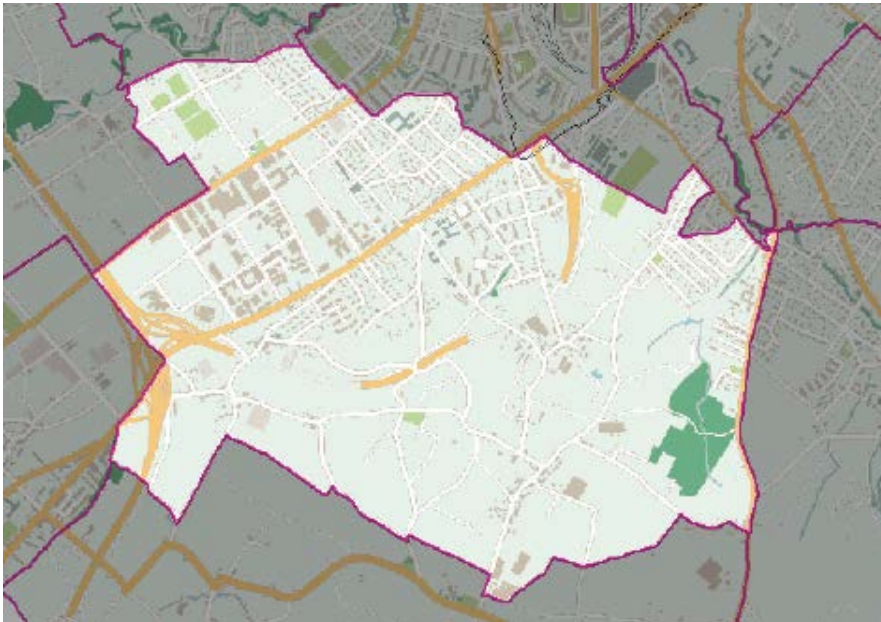


Figure 21 – Le territoire de la Commune de Plan-les-Ouates. Les coupures linéaires introduites par le réseau routier figurent en jaune (du nord au sud : route de Base, route de Saint Julien, Autoroute de contournement de Plan-les-Ouates, partiellement en tranchée couverte). Ces coupures ont marqué le développement territorial du quartier, qui a longtemps souffert d'un clivage entre le nord et le sud. Le mail piétonnier est venu améliorer cette situation, en favorisant les liaisons entre les anciens quartiers et le nouveau quartier du Vélodrome.

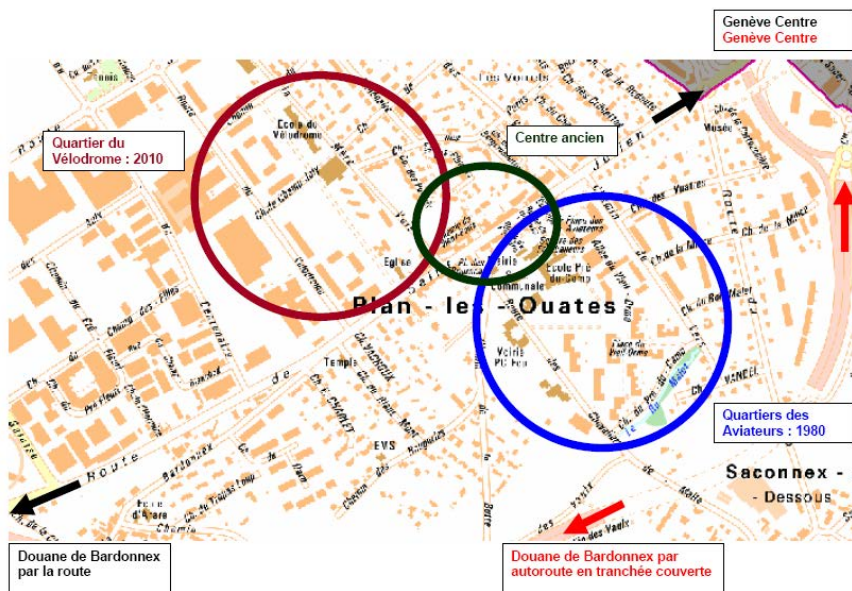


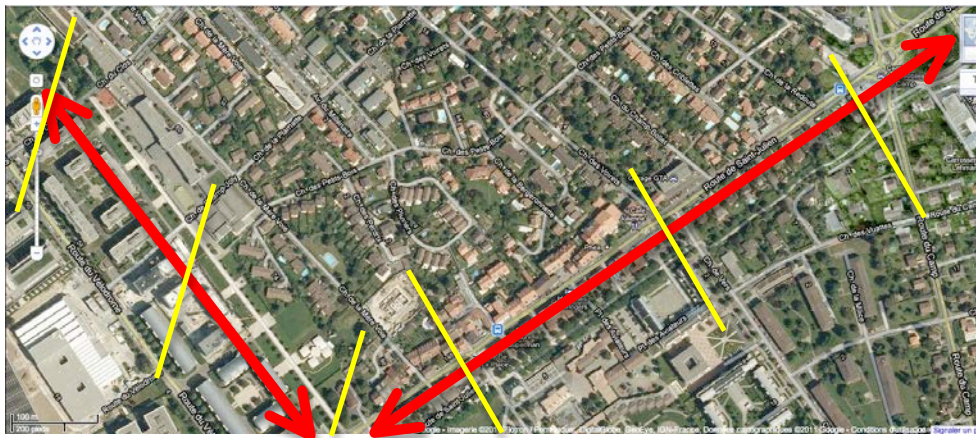
Figure 22 – Cette carte situe le nouveau quartier du Vélodrome (cercle rouge) au nord de la route de Saint Julien, ainsi que le quartier des Aviateurs (cercle bleu), plus ancien, au sud. Le prolongement du mail piétonnier a permis de relier le nouveau quartier aux quartiers d'habitat plus ancien ainsi qu'au centre villageois historique (cercle vert).  
Source : Présentation de Bernard Lensel.

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

### Des attracteurs et souffles pour rythmer le parcours

Les attracteurs et souffles qui ponctuent le mail piétonnier de Plan-les-Ouates favorisent les stratégies de cabotage urbain. Le mail est divisé en six secteurs très différents en termes de vocations et d'ambiances urbaines. Les transitions entre ces différents secteurs sont ponctuées de divers attracteurs et autant de souffles. Ces éléments signifiants servent de points de repère aux passants, et peuvent également assumer un rôle de destinations en soi.



**Figure 23 – Le mail piétonnier est composé de deux grands axes en L (en rouge). Chacun de ces grands axes prend environ une dizaine de minutes à parcourir à pied. Ils sont reliés par une traversée stratégique au niveau de la route de Saint Julien. Nous avons segmenté ces axes en six secteurs, en commençant à l'extrémité Est du premier axe, parallèle à la route de Saint-Julien, et en terminant à l'extrémité Nord-Ouest du deuxième, qui lui est perpendiculaire.**

Source cartographique : Google maps.

Nous allons analyser chacun de ces six secteurs plus en détail ci-après. Nous releverons en particulier comment s'organisent les circulations piétonnes et comment leurs caractères bien distincts contribuent à augmenter la diversité le long du parcours, augmentant la texture du trajet et permettant au mail de fonctionner comme une agrafe urbaine qui relie les différents quartiers.

**Secteur 1 : Trèfle blanc**



**Figure 24 – Le secteur de Trèfle blanc**  
Source cartographique : Bing maps.

L'arrêt de tramway Trèfle Blanc (symbolisé sur la carte par un cercle rouge), situé sur l'autoroute de contournement, constitue la porte Est de Plan-les-Ouates pour l'accès aux axes forts de transports publics. En continuant vers l'est, il est possible d'accéder en 5 minutes à pied au Pôle d'échanges du Bachet (symbolisé sur la carte par une flèche rouge). Dans l'autre sens, les piétons qui prennent le chemin de la Cartouchière vers l'ouest arrivent rapidement à la hauteur du rond-point de la route du Camp, qui permet, soit de continuer son chemin sur le mail piétonnier vers Plan-les-Ouates, soit de bifurquer vers le nord pour rejoindre le quartier des Palettes à Lancy, soit encore de se diriger vers le sud pour rejoindre Saconnex d'Arve (ces diverses options sont symbolisées sur la carte par des flèches vertes).

Ce secteur se caractérise par la prédominance d'infrastructures de transport et une ambiance très routière. Les coupures linéaires et le bruit sont fortement ressentis, malgré les écrans de verdure qui entourent le chemin de la Cartouchière et l'isolent visuellement du contournement autoroutier ainsi que de la route de Saint-Julien. Bien que celle-ci ait été requalifiée sur son tronçon Ouest lors de la traversée de la commune, elle reste sur ce tronçon une voie rapide à plusieurs voies, véritable nœud distributeur qui donne accès à l'échangeur autoroutier ainsi qu'aux diverses voies pénétrantes menant vers Carouge, Lancy, La Praille et le centre-ville de Genève.

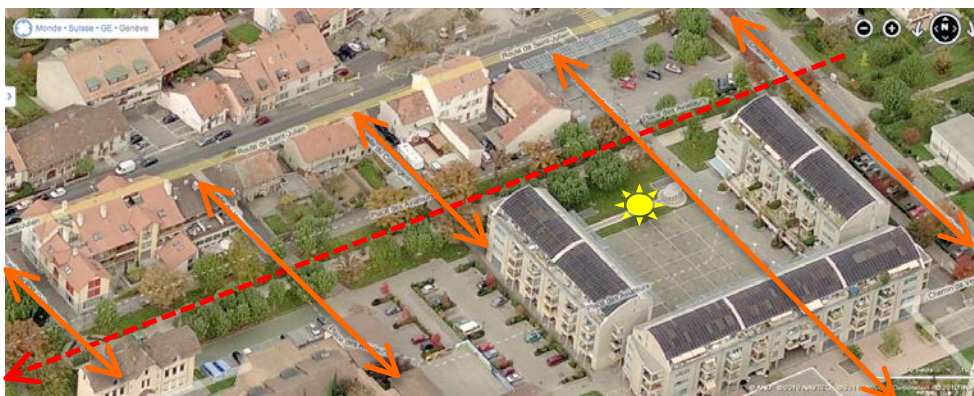
### Secteur 2 : Zone pavillonnaire



Figure 25 – Le secteur pavillonnaire  
Source cartographique : Bing maps.

L'entrée sur le mail piétonnier offre le premier vrai répit par rapport à la circulation intense du carrefour du Camp et représente un premier souffle. Le contraste avec le secteur précédent fait de ce secteur un véritable havre de paix, où il est agréable de suivre sans hâte le chemin qui serpente à travers les arbres et les pavillons (symbolisé sur la carte par traits-tillés rouges). De nombreux bancs permettent de s'arrêter pour jouir du paysage et d'une ambiance calme qui fait oublier la route de Saint-Julien pourtant toute proche.

**Secteur 3 : Place des Aviateurs**



**Figure 26 – Place des Aviateurs**  
Source cartographique : Bing maps.

La Place des Aviateurs est un aménagement relativement récent qui date des années 1980. Il regroupe les principaux commerces et services de la commune : un supermarché COOP, la Poste, une filiale de la Banque Cantonale Genevoise, un kiosque et plusieurs autres commerces et services de proximité. Le mail piétonnier longe la Place et sa fontaine, un attracteur à forte connotation symbolique très prisé des habitants, surtout des enfants qu’y trouvent une source de jeux inépuisables (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune). Le mail se poursuit vers l’ouest en longeant des bâtiments historiques de la commune, l’Hôtel de luxe « Les Horlogers » et plusieurs restaurants, jusqu’à atteindre la Mairie.

L’ambiance animée de ce secteur contraste radicalement avec la précédente. Il y a constamment du monde qui traverse la Place et, de manière plus générale, il y a beaucoup de mouvements transversaux entre la route de Saint-Julien et le mail piétonnier, voire au-delà, car le mail est ici tout à fait perméable et reçoit l’apport de flux des nombreuses jonctions qu’il croise. De nombreux bancs circulaires de taille généreuse permettent aux passants de se reposer à l’ombre des arbres. De nombreuses personnes âgées, mais aussi des mères de famille profitent de cet agrément, tandis que leurs enfants jouent sur le mail ou sur les jeux à proximité, y font du vélo, du patin ou la course.

### Secteur 4 : Parc Les Bougeries / La Butte

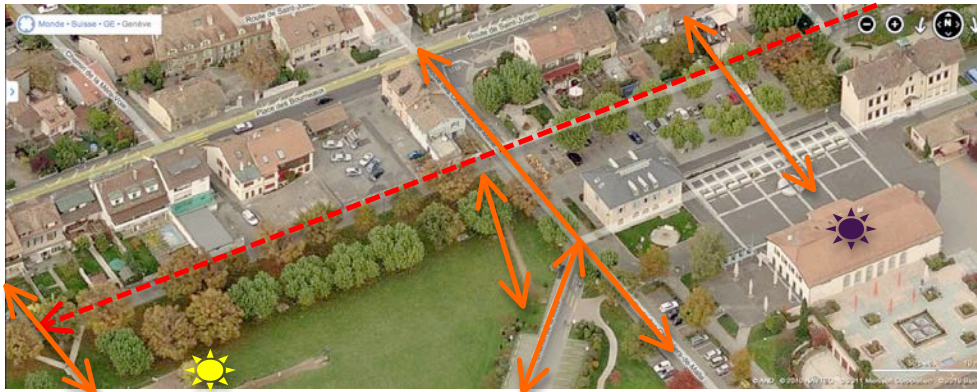


Figure 27 – Parc Les Bougeries / La Butte  
Source cartographique : Bing maps.

Ce secteur permet à nouveau de changer de rythme. Ralentir, se poser et se reposer dans le parc, profiter de sa buvette, laisser les enfants jouer sur la place de jeux (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune) pendant que les adultes lisent, discutent ou prennent le soleil sur la pelouse ou à l'ombre des arbres : voilà les activités qui priment sur ce secteur l'après-midi après l'école et le week-end. A midi, ce parc est aussi prisé par les employés de la ZIPLO, distante d'une dizaine de minutes. Ceux-ci peuvent mutualiser leurs courses de midi au centre commercial tout proche en prolongeant leur sortie par un pique-nique dans le parc. La Place de la Mairie (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil violet) est contiguë au parc et l'attractivité de ces deux attracteurs se renforce mutuellement. Nous pouvons encore remarquer les nombreuses lignes de désir qui se traduisent par des cheminements informels traversant le parc Les Bougeries et montant sur la Butte, donnant accès aux quartiers d'habitat qui se trouvent au Sud de ce secteur.



**Secteur 5 : Le centre commercial Migros du Vélodrome**

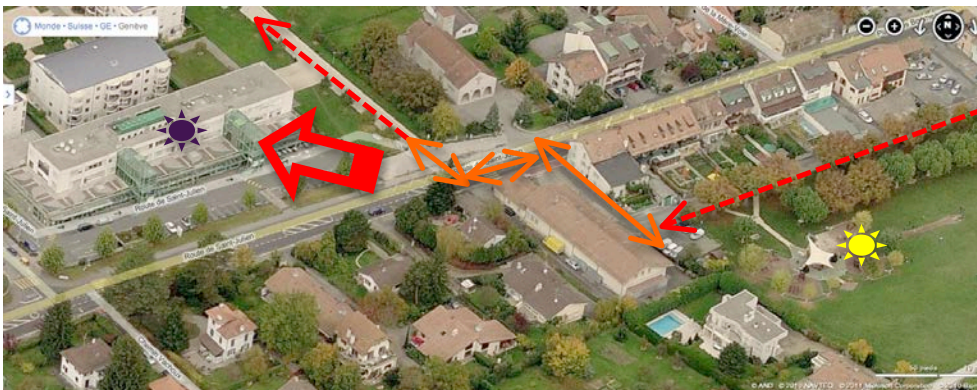
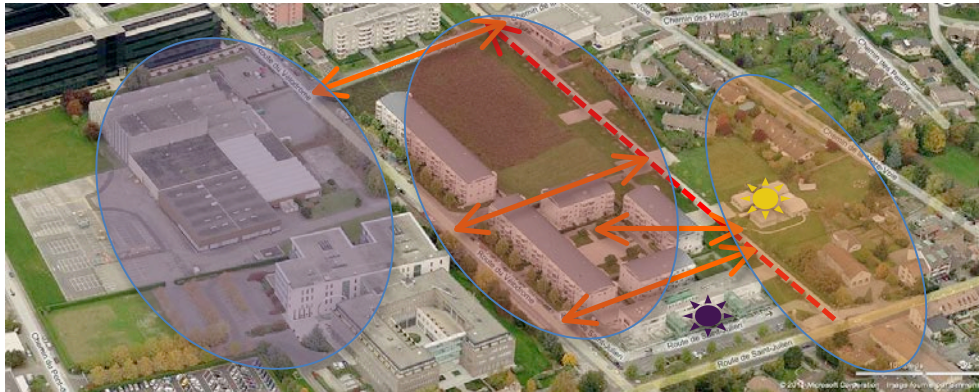


Figure 28 – Le centre commercial Migros du Vélodrome.  
Source cartographique : Bing maps.

Ce secteur Est le nœud d’inflexion crucial de l’ensemble du parcours, car il opère l’articulation entre l’ancien tronçon du mail piétonnier et son nouveau tronçon qui relie le quartier du Vélodrome et la zone industrielle (ZIPLO) au reste de la commune. Le Centre commercial est opportunément placé à ce nœud d’inflexion (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil violet). Il offre ainsi des raisons majeures de se rendre dans ce secteur et d’effectuer la traversée de la route de Saint-Julien. Sa proximité du parc Les Bougeries (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune) permet des synergies entre les deux équipements (achats, promenade, pique-nique, jeux), poursuivies, selon les publics, pendant la pause de midi, les après-midis après l’école ou le travail ainsi que les samedis.

### Secteur 6 : Le nouveau quartier du Vélodrome : Partie Sud



**Figure 29 – Le nouveau quartier du Vélodrome, Partie Sud.**  
Source cartographique : Bing maps.

Ce secteur comprend trois zones distinctes en termes d'affectations. A l'est, nous trouvons la zone des équipements publics (symbolisée sur la carte par une ellipse orange), dont une crèche (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune). Au centre est implantée la zone vouée à l'habitat proprement dit (symbolisée sur la carte par une ellipse rouge). A l'ouest, nous trouvons la zone industrielle (symbolisée sur la carte par une ellipse violette). Au sud, nous trouvons l'autre grand attracteur du secteur, le Centre commercial qui borde la route de Saint-Julien (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil violet). Le secteur est caractérisé par une perméabilité bien réelle mais qui reste peu perceptible du fait du caractère semi-privé des lotissements traversés.

**Secteur 7 : Le nouveau quartier du Vélodrome : Partie Nord**

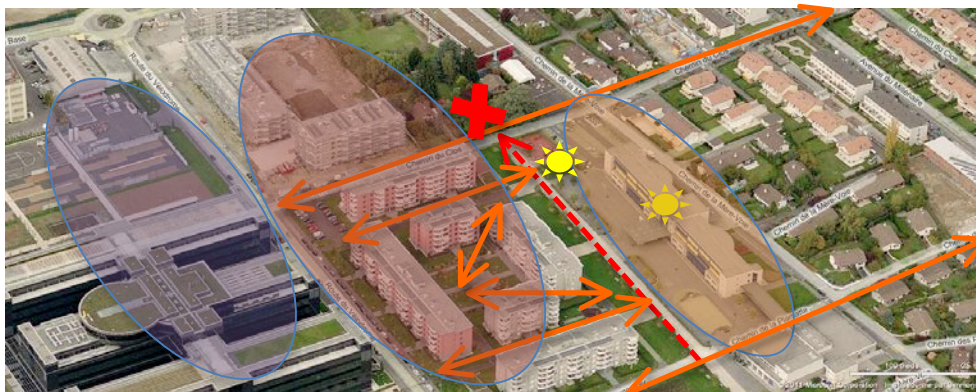


Figure 30 – Le nouveau quartier du Vélodrome, Partie Nord.  
Source cartographique : Bing maps.

Faisant partie de la même opération urbanistique, ce secteur est assez similaire au précédent. Il comprend également trois zones distinctes en termes d'affectations. A l'est se trouve la zone des équipements publics (symbolisée sur la carte par une ellipse orange), dont les écoles enfantine et primaire du Vélodrome (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un soleil jaune) ainsi que la place de jeux publique contigüe (cet attracteur est symbolisé sur la carte par un 2<sup>ème</sup> soleil jaune). Au centre, se trouve la zone vouée à l'habitat (symbolisée sur la carte par une ellipse rouge). A l'ouest, nous retrouvons la zone industrielle (symbolisée sur la carte par une ellipse violette). Ce secteur, comme le précédent, est caractérisé par une relative perméabilité. Les cheminements permettant la traversée sont néanmoins plus visibles au sein de ce groupe de lotissements qu'au sein du groupe de lotissements sis dans le secteur Sud. Il est encore à noter qu'il existe plusieurs cheminements autorisant la traversée en direction du quartier pavillonnaire situé à l'est, ce qui n'était pas le cas au sein du secteur Sud.

En revanche, nous trouvons regrettable que le mail piétonnier s'arrête abruptement, alors qu'il manque à peine une centaine de mètres pour atteindre la route de Base, l'autre grande route qui traverse la commune au nord, parallèlement à la route de Saint Julien. Cela est d'autant plus regrettable que cette pénétrante verra son importance renforcée avec le développement futur du territoire communal. En effet, la majorité des extensions bâties sont prévues dans ce secteur qui sera, à terme, desservi par un axe fort (tramway ou bus à haut niveau de service (BHNS)). En complément d'une école secondaire déjà en service, d'importants équipements de sports et de loisirs vont également y voir le jour. La présence de ces équipements justifierait pleinement un plus fort maillage piétonnier qui pourrait se prolonger vers le nord et les vastes zones paysagères préservées (activités agricoles et de loisirs autour de la rivière Aire).

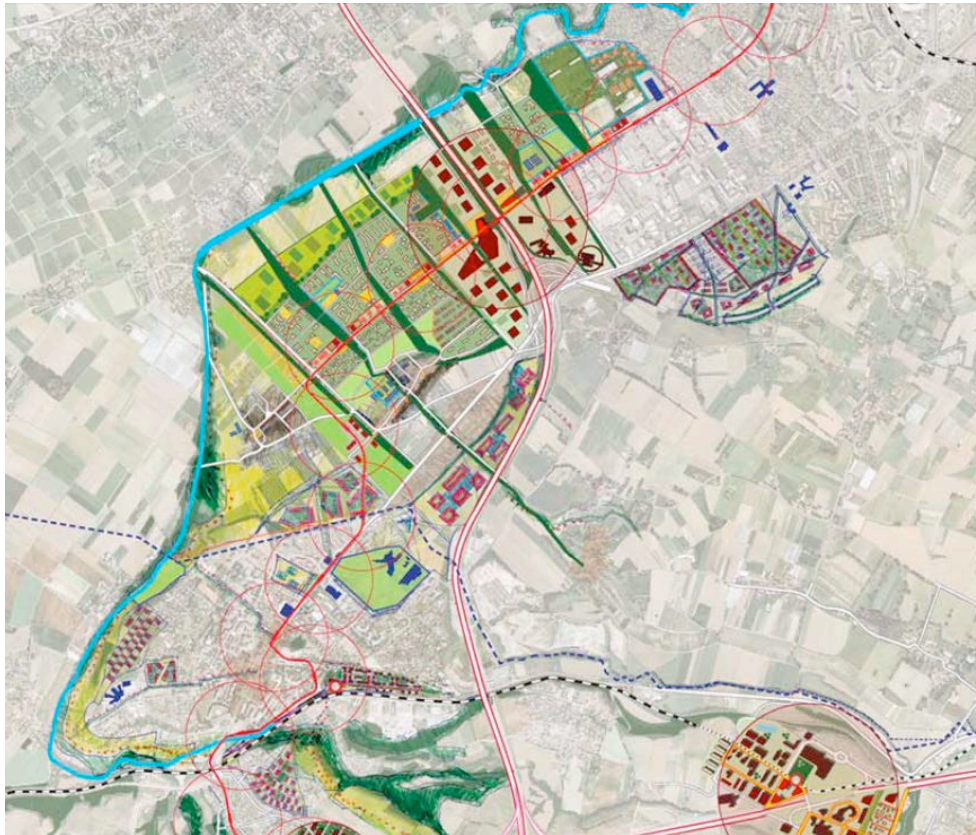


Figure 31 – Vision de l'équipe DeLaMa pour le développement futur du secteur Nord de Plan-les-Ouates à l'horizon 2030. Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2009.

### Conclusion

Comme nous venons de le voir, le site de Plan-les-Ouates offre une grande cohérence en termes d'accès aux logements, aux secteurs d'emplois, aux services et aux commerces, aux loisirs ainsi qu'aux transports ; cette panoplie d'usages est fédérée par l'articulation orthogonale de deux mails aménagés au fur et à mesure du développement de la commune.

La latéralisation joue ici un rôle-clé, avec un rythme homogène d'attracteurs complémentaires et efficaces ; ceux-ci soutiennent de manière continue l'attention du marcheur et l'incitent à poursuivre son trajet avec la découverte de l'ensemble de ses quartiers de vie, et non pas uniquement son quartier d'habitat ou d'emploi.

Le mail assume ici véritablement un rôle d'agrafe urbaine en reliant des secteurs de développement récent ; il accélère ainsi la création de lien entre des quartiers qui auraient pu sinon rester cloisonnés plus longtemps.

## Frederiksberg à Copenhague : une coulée verte qui fait la part belle à la ludification

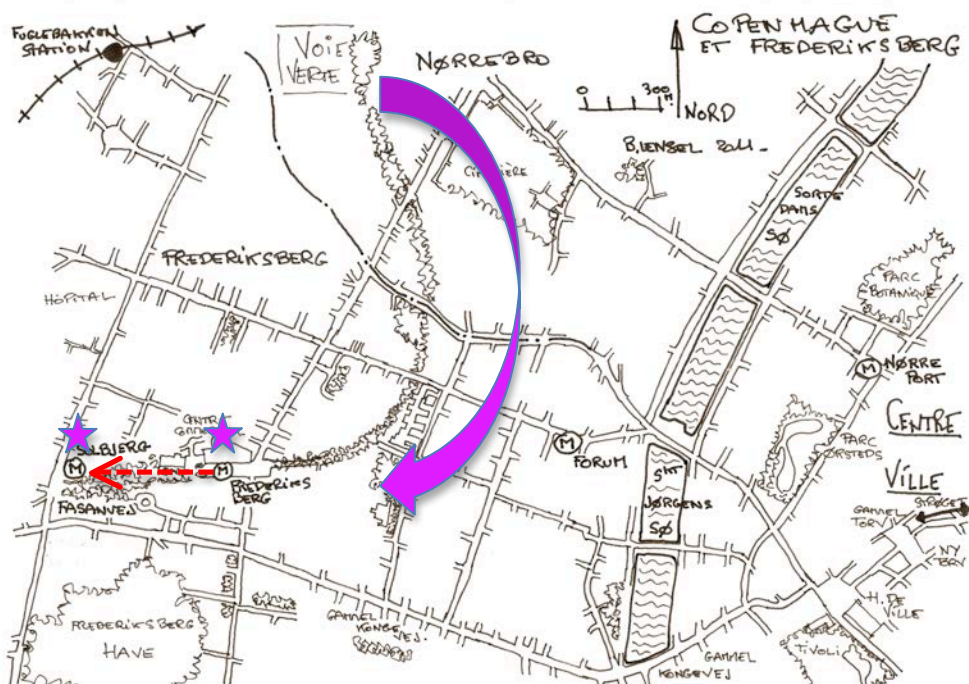


Figure 32 - La voie verte de Copenhague rejoint la ligne de métro sur le territoire de la commune de Frederiksberg, dans la périphérie Ouest de Copenhague. Elle fait le lien (flèche en traits-tillés rouge) entre les deux stations principales qui desservent le territoire communal. Cette superposition multimodale permet des transferts fructueux entre les modes actifs et les transports publics. La voie verte facilite également l'accès à pied et à vélo aux principaux attracteurs de ce secteur périphérique de l'agglomération (représentés sur la carte par des étoiles roses).  
Cartographie © Bernard Lensele, 2011.

La commune de Frederiksberg est restée indépendante de celle de Copenhague lors des regroupements communaux du tout début du XX<sup>ème</sup> siècle. Elle regroupe actuellement 93 000 habitants, à proximité immédiate de la commune-centre de Copenhague qui abrite environ 500 000 habitants, l'agglomération comptant globalement 1,6 millions d'habitants. Frederiksberg est une commune à prédominance bourgeoise qui se maintient à l'écart de la stratégie politique globale de Copenhague (Charbonneau et Pape, 2006). Contrairement à la ville-centre, elle affiche un taux de motorisation important, malgré une desserte en transports publics conséquente, avec plusieurs lignes de bus urbains et surtout un axe fort métro. Une coulée verte a été créée à l'échelle de l'agglomération. Elle offre un bon potentiel multimodal dans le centre de Frederiksberg et se superpose au métro pour relier les principaux attracteurs du secteur.

# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

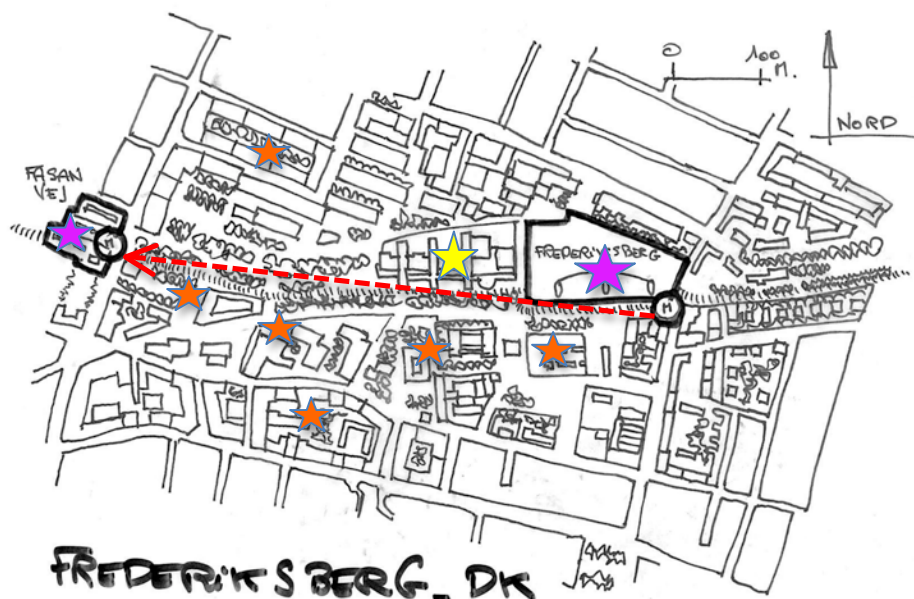
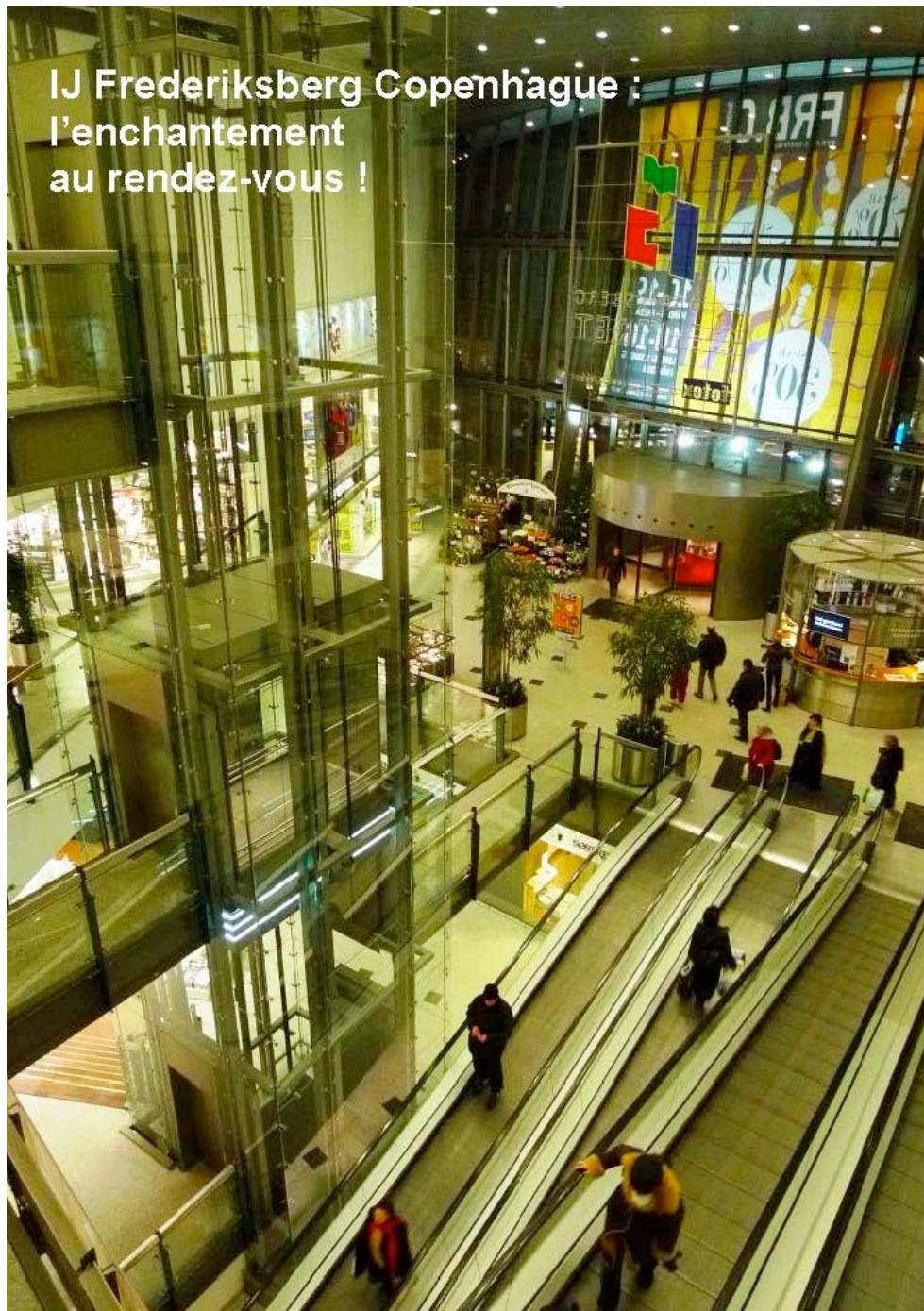


Figure 33 – Zoom sur le tronçon de voie verte qui a connu une opération de ludification.  
Cartographie © Bernard Lensele, 2010.

Le tronçon de la Voie verte qui traverse la commune de Frederiksberg relie deux attracteurs majeurs, à savoir : le centre commercial IJ, dont le rayonnement s'étend à l'échelle de l'agglomération, et celui de Fasanvej, d'importance plutôt locale (représentés sur la carte par des étoiles roses). Entre ces deux têtes de pont, le cheminement donne également accès à une école professionnelle (représentée sur la carte par une étoile jaune) et à plusieurs quartiers d'habitation (représentés sur la carte par des étoiles oranges). Les deux stations de métro sont distantes d'environ 600 mètres. Ce tronçon représente ainsi entre 10 et 15 minutes de marche, selon le rythme des marcheurs. Une opération de ludification (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître) transforme le paysage de cet espace public et incite à s'attarder pour interagir avec les multiples dispositifs sensoriels qui ont été installés le long du chemin à l'intention des marcheurs : bouches d'égout qui émettent des chants d'oiseaux et font écho au bruit des vagues, arbres qui racontent des histoires aux passants, jeux de lumières qui attirent le regard et le pas. Tous ces dispositifs ont mis en œuvre, comme nous l'illustrons au moyens des planches photographiques qui suivent, pour attirer les marcheurs et les engager dans un dialogue avec l'environnement qui se poursuivra, tout en marchant, jusqu'à la prochaine station de métro.



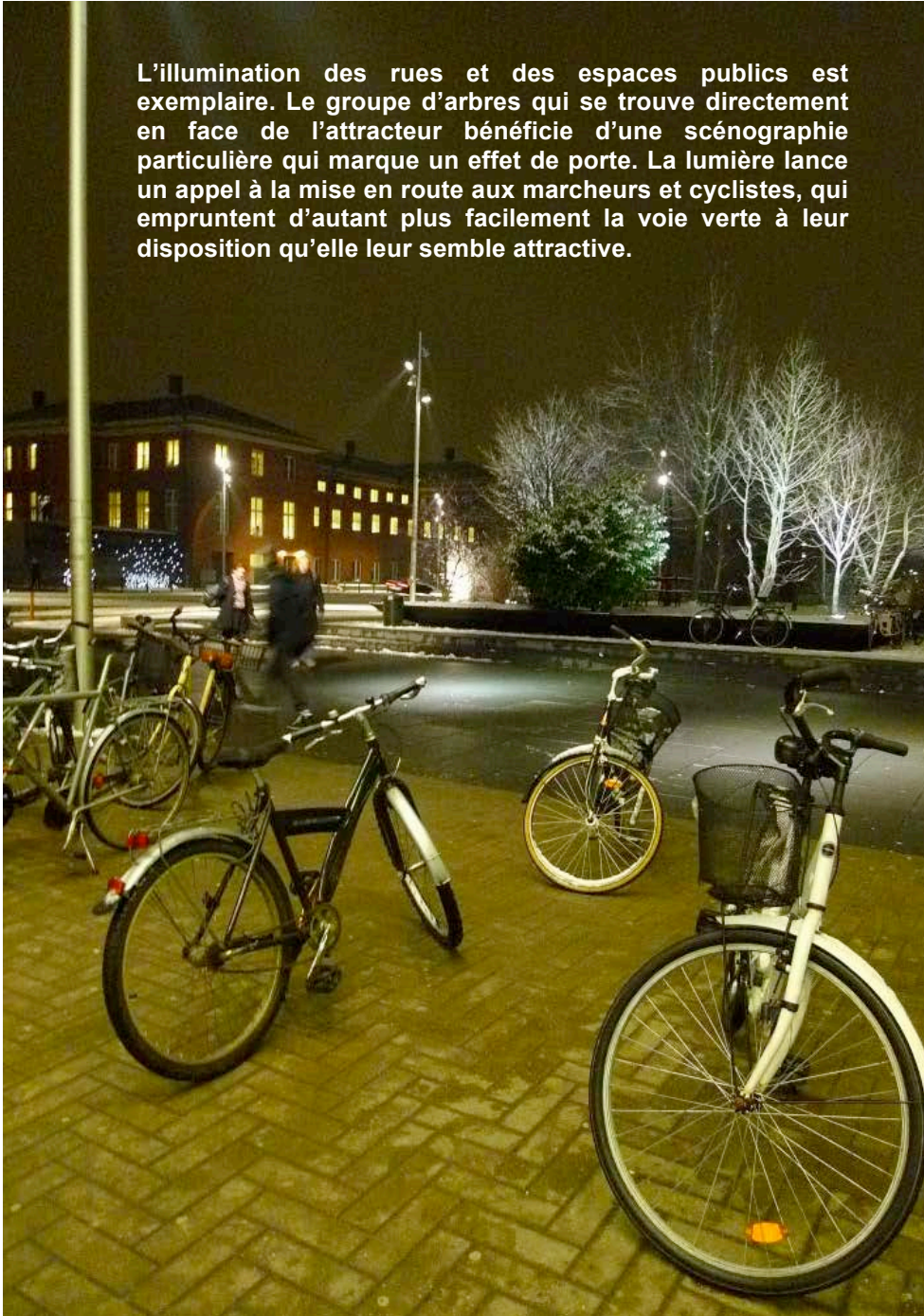
# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

---

---

L'illumination des rues et des espaces publics est exemplaire. Le groupe d'arbres qui se trouve directement en face de l'attracteur bénéficie d'une scénographie particulière qui marque un effet de porte. La lumière lance un appel à la mise en route aux marcheurs et cyclistes, qui empruntent d'autant plus facilement la voie verte à leur disposition qu'elle leur semble attractive.







La façade toute en transparence du centre commercial IJ fait la part belle à l'espace public et aux terrasses où des chalands se prélassent, nullement découragés par les températures hivernales. Le nombre élevé de vélos devant l'entrée atteste de l'attrait d'un arrêt shopping sur le parcours de la voie verte.

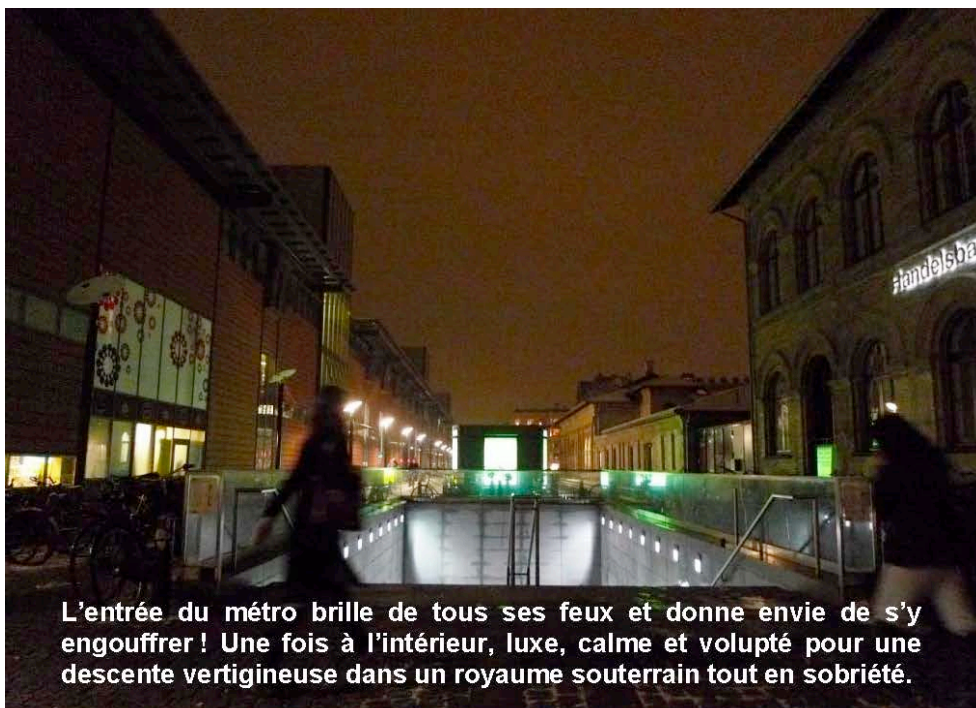


# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

---

---



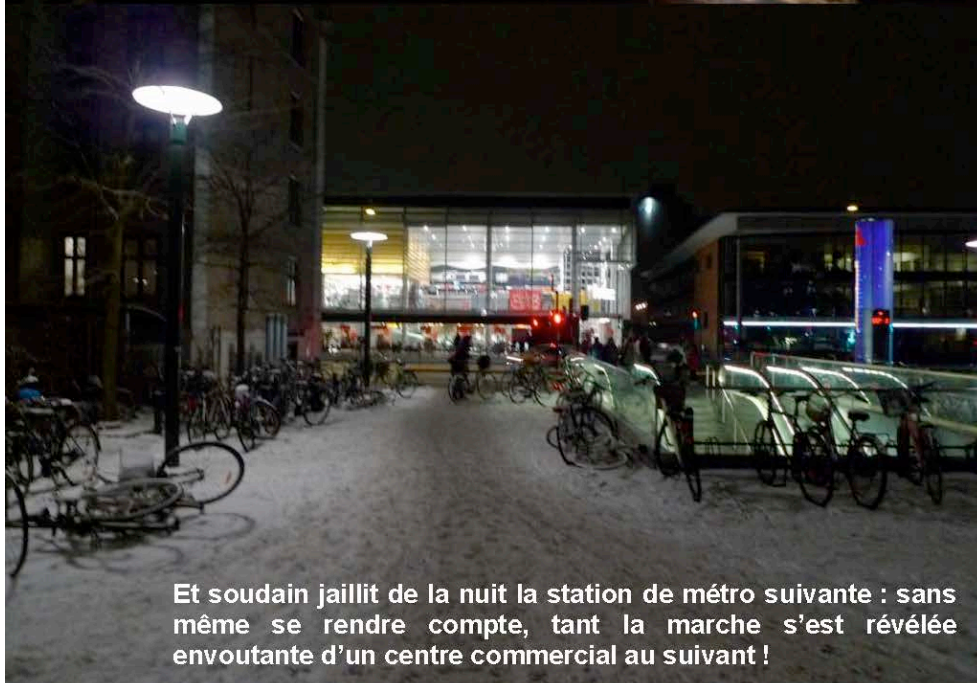


# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

---

---



Et soudain jaillit de la nuit la station de métro suivante : sans même se rendre compte, tant la marche s'est révélée envoutante d'un centre commercial au suivant !

### Conclusion<sup>60</sup>

En s'appuyant sur les stratégies de cabotage déployées par les marcheurs urbains, la commune de Frederiksberg a su se donner les moyens de créer une centralité multifonctionnelle qui rencontre un vif succès. Une implantation mixte (école professionnelle, centres commerciaux, bureaux, logements) voit ainsi son intégration favorisée par un excellent niveau d'accessibilité multimodale vers et depuis toute l'agglomération (métro, voie verte piétons-vélos). A proximité immédiate les unes des autres, ces fonctions complémentaires se renforcent mutuellement en profitant des synergies offertes par un aménagement exemplaire de l'espace public (Bassand, 2001 ; Capron et Haschar-Noé, 2007). Cet aménagement sait en effet les mettre judicieusement en relation tout en offrant une valeur ajoutée à cette centralité tant pour la municipalité que pour l'agglomération dans son ensemble.

Cette « centralité périphérique » (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) vient compléter les autres centralités qui maillent l'agglomération de Copenhague de manière clairsemée plutôt que concentrée (Gehl, Gemzøe et al., 2006), contribuant à un rééquilibrage des centralités (Charbonneau et Pape, 2006) en suivant un modèle de ville multipolaire. Le Grand Copenhague (*Storkøbenhavn*) suit en effet comme dispositif de développement territorial le *Fingerplan* (voir l'illustration ci-après), développé depuis les années 1950, qui alterne les secteurs construits et les secteurs naturels protégés (Bouton et Sabaterie, 2009).

Si le Strøget représente la centralité par excellence sous la forme du classique axe commercial principal de centre-ville<sup>61</sup>, il faut remarquer que plus récemment un nombre important d'opérations urbaines s'appuyant le plus souvent sur des régénérations de friches industrielles ont fait naître de nouveaux quartiers marchables à Copenhague. En plus de l'exemple de Frederiksberg que nous venons de traiter, nous pouvons citer le secteur de *Vesterbro*, dont la nouvelle centralité, l'attracteur de commerces et loisirs *Fiskertorvet*, fonctionne à la manière d'une agrafe urbaine (Pech, 2009) entre l'interface multimodale et les nouveaux quartiers de l'autre côté du canal. Mentionnons encore les quartiers de *Nørrebro* et *Kristianhavn*, centralités plus récentes mais qui nouent toujours avec le caractère multifonctionnel de la plupart des quartiers copenhaguois. Le quartier de *Østerbro* représente quant à lui l'exception qui confirme cette règle : en effet, il marque moins sa centralité que les autres que nous venons de citer, du fait de son caractère résidentiel et de son accueil de nombreuses ambassades. Il assume plus une fonction de représentation vis-à-vis de l'extérieur qu'un rôle structurant vis-à-vis de la ville elle-même.

---

<sup>60</sup> Cette section comporte des extraits remaniés d'une publication antérieure : Lavadinho et Lensel (2010a), « Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la *Zwischenstadt* », in *Urbia* n°11, Lausanne.

<sup>61</sup> Notons au passage qu'avec ses places réaménagées *Gammeltorv* et *Nytorv* il s'agit du premier espace piétonnier aménagé en Europe, déjà dans les années 1960, et qu'à ce jour il reste l'axe piétonnier le plus long du continent.

# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

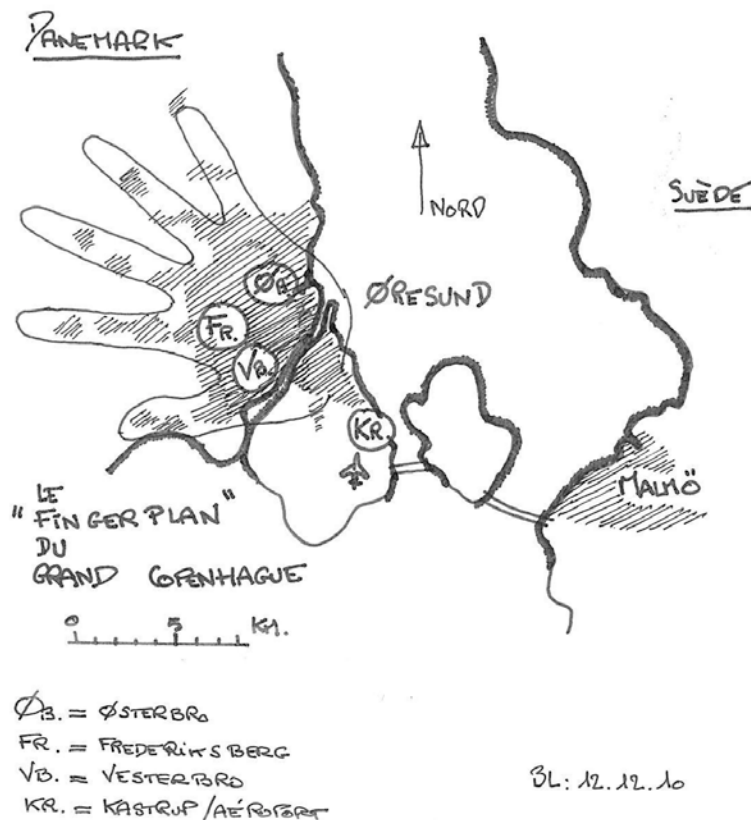


Figure 34 - Le Fingerplan de Copenhague et le positionnement des nouvelles centralités périphériques. Cartographie © Bernard Lensele, 2010. Source : Lavadinho et Lensele (2010a), Importons la notion de Centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la *Zwischenstadt*, in *Urbia* n° 11, Lausanne.

L'exemple de Frederiksberg nous montre qu'en périphérie la centralité ne se décrète pas. Elle émerge cependant lorsqu'il y a un besoin de repères communs pour une population, et que ce besoin est pris en compte dans un traitement des espaces publics et des attracteurs qui renforce la dimension identitaire de la communauté. Ce besoin d'échanges internes, qu'ils soient culturels, humains ou matériels, débouche par sédimentation sur l'affirmation locale d'un nœud d'attractivité qui focalise non seulement les activités, mais aussi les regards. La centralité devient ainsi progressivement visible aux yeux de tous, et assume dès lors une valeur symbolique (Monnet, 2000). Son quotidien partagé devient identité collective (Baumann et Gingrich, 2004) et, lorsque son pouvoir fédérateur réussit à rassembler les forces vives de l'urbanité, elle gagne en substance pour pouvoir asseoir son rôle tant à l'échelle locale qu'au sein de la constellation plus vaste de l'agglomération. Cela passe, comme nous l'avons vu, par une attention soutenue portée à la marchabilité et à la qualité multisensorielle et kinesthésique des parcours piétonniers, qui structurent à la fois la traversée des divers espaces publics et l'accessibilité aux attracteurs qui composent la centralité.

## Les « perles » du RER A à Vincennes : des souffles qui donnent envie de marcher

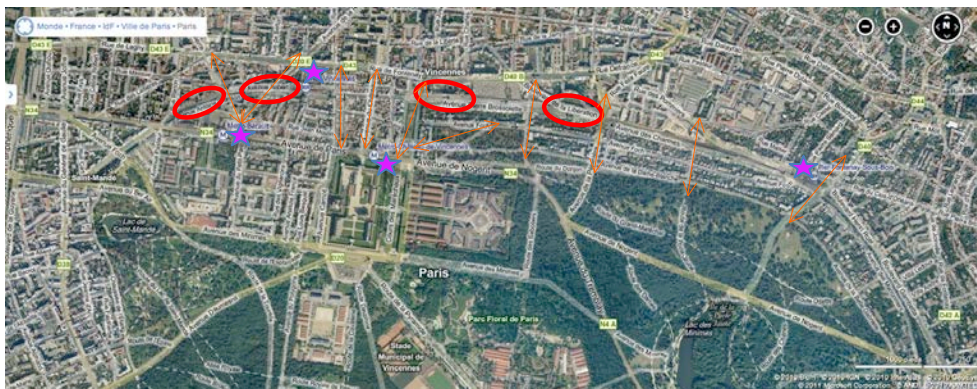


Figure 35 – Le secteur du tracé du RER A qui a fait l’objet d’une requalification sur le territoire de Vincennes. Cartographie © Microsoft, Bing maps.

Dans le cadre de la lutte contre le bruit, le RER A a fait l’objet d’une opération d’assainissement qui a entraîné la couverture partielle de ses voies sur le territoire des communes de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois. Les communes ont profité de cette opportunité pour créer des lieux de vie sur l’espace nouvellement dégagé. Quatre espaces publics se succèdent ainsi désormais sur cet axe fort des transports publics. De ce fait, un nouvel axe fort de la marchabilité est né. Ces ponctuations urbaines rythment le parcours et agrémentent la vie quotidienne des habitants en offrant des lieux dédiés au séjour d’excellente qualité. Ces réalisations, qui ont fait l’objet de solutions architecturales innovantes, suscitent même l’engouement des visiteurs extérieurs aux quartiers révisités par ces aménagements. La qualité de vie au sein de ces communes a été grandement améliorée avec la création de ces nouvelles centralités.

Ces espaces publics fonctionnent comme autant de *souffles* qui rythment les stratégies de cabotage des marcheurs entre les attracteurs que représentent les stations du RER A de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois, ainsi que deux stations de métro de la ligne 1 : Bérault et Château-de-Vincennes (terminus).

Ce n’est donc pas uniquement la continuité horizontale qui est assurée sur ce tronçon requalifié mais également, et peut-être même surtout, les perméabilités verticales qui sont désormais facilitées entre, d’une part, l’axe fort ouest-est du RER longé par de grandes avenues structurantes pour la commune, et, d’autre part, les nombreuses pénétrantes nord-sud qui relient le RER à l’axe du métro et aux attracteurs situés plus au sud.

# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 36 - Jardin I – La fontaine mappemonde.  
Cartographie © Microsoft, Bing maps.



Figure 37 - Jardin II - Le Deck urbain aux brumisateurs sur l’Avenue Aubert. Il est juxtaposé à la Station Vincennes du RER A.  
Cartographie © Microsoft, Bing maps.



Figure 38 - Jardin III – Les carrés de couleur sur l’Avenue Gabriel Péri. Ce nouveau jardin est juxtaposé à deux espaces publics majeurs au sein de la commune de Vincennes : la place du Général Leclerc et le Cours Marigny. Ces espaces offrent une liaison piétonne directe vers le Château de Vincennes et la station éponyme du métro 1 plus au Sud.  
Cartographie © Microsoft, Bing maps.





**Figure 39 - Jardin IV – L'espace bleu sur l'Avenue des Charmes. Ce quatrième et dernier espace public se situe sur à cheval sur la commune de Fontenay-sous-Bois et permet de relier en moins d'un quart d'heure la station éponyme du RER A, située à moins d'1 km de ce dernier parc. Cartographie © Microsoft, Bing maps.**

Avec l'analyse de cette série composée de quatre espaces publics qui ponctuent le tracé du RER A, nous voyons qu'il est possible de favoriser la marche même au sein de tissus de couronne où les stations de RER sont *a priori* trop distantes pour fournir un maillage de desserte optimal. La station Vincennes et la station Fontenay-sous-Bois sont distantes d'environ 3 km. Auparavant, il n'y avait rien d'engageant dans ce parcours du combattant pour relier les deux stations le long d'une voie ferrée à ciel ouvert, très exposé au bruit et aux aménagements piétons peu propices à une marche soutenue (trottoirs étroits et mal entretenus, état de délabrement des infrastructures de protection du rail, etc.). Les paysages urbains y étaient peu valorisés et la monotonie s'installait rapidement.

La stratégie du « collier de perles » a permis de profiter des travaux d'assainissement contre le bruit pour créer quatre espaces publics de grande qualité, dont les aménagements surélevés font office d'autant de belvédères offrant de vues étonnantes sur les quartiers environnants. La succession de ces espaces a le mérite de créer, du fait de leur extrême diversité, des rythmicités alternées beaucoup plus attractives pour les marcheurs.

La texturisation de la marche se voit aussi grandement augmentée sur le nouveau trajet où transit et séjour retrouvent un nouvel équilibre. Avec le renforcement de la marchabilité et de la perméabilité de cette ancienne coupure linéaire devenue une véritable agrafe urbaine (Pech, 2009), la commune s'est offert un axe fort pour les modes actifs, qui rejaillit positivement sur la perception de tout son territoire, devenu à la fois plus marchable et plus convivial.

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

### Le rééquilibrage entre transit et séjour favorise l'essor des sociabilités

Des quatre jardins, celui que nous avons nommé le Jardin II – Le Deck urbain aux brumisateurs connaît les plus fortes synergies avec la station Vincennes du RER A, du fait de sa juxtaposition immédiate avec l'entrée de la station. Cette requalification offre un réel équilibre entre les fonctions de transit, auparavant omniprésentes, et la fonction de séjour, qui offre désormais une alternative intéressante et reposante. Ainsi, les sociabilités et le mélange des publics sont favorisés : jeunes, actifs et retraités s'y côtoient désormais à tout moment de la journée. La circulation se fait discrète, passablement apaisée par des aménagements routiers de modération du trafic qui ont accompagné l'émergence du belvédère. Le surélévement du deck offre une vue inédite et surprenante des environs, que l'on ne peut soupçonner lorsque l'on longe les rues environnantes au niveau du sol. La perméabilité entre le deck en surplomb et le niveau rue se fait par de multiples escaliers situés de part et d'autre de l'infrastructure.



Figure 40 – Séquence photographique extraite de l'analyse du Jardin II – Le Deck urbain aux brumisateurs. Cartographie © Microsoft, Bing maps.

### Conclusion

Nous l'avons vu, la couverture partielle du RER A à Vincennes dépasse largement son objectif initial de protection au bruit ; elle permet de modifier durablement la perception d'un nouveau morceau de ville qui remplace la coupure d'une tranchée technique dédiée à la voie ferrée.

Cette nouvelle série d'espaces publics qui s'enchaînent spatialement, tel un « collier de perles », texturise efficacement le trajet piéton ; de ce fait, la perception du parcours change et le marcheur se trouve entraîné à poursuivre son périple, malgré la distance inter-stations plus élevée, caractéristique de cette couronne de l'Est parisien. Ces espaces fonctionnent comme autant de marqueurs de centralité qui jalonnent un territoire auparavant peu structuré

Ces espaces réaménagés exercent également un rôle d'agrafes urbaines entre les quartiers desservis par le réseau express régional, entre Vincennes et Fontenay-sous-Bois. Les perméabilités latérales s'en trouvent ainsi renforcées. L'échelle du RER est ainsi utilement complétée par un maillage plus fin, qui s'avère réellement propice à la marche dans un secteur où la structure du réseau viaire manque au départ de clarté et de perméabilité.

### CONCLUSION : LE CABOTAGE URBAIN AU CŒUR DES STRATEGIES PIETONNIERES

Le cabotage urbain, comme nous venons de le voir avec les trois analyses de terrain portant sur les cas du mail piétonnier de Plan-les-Ouates, la Voie verte de Frederiksberg à Copenhague et les « perles » du RER A à Vincennes, permet d'assurer une meilleure transition entre les nœuds d'intermodalité – les hubs de vie – et les lieux d'activités – les attracteurs.

Le cabotage urbain est d'autant mieux accepté par les marcheurs que les réseaux de circulation sont conçus en fonction des métriques pédestres (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2003 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) et organisés en connectant les attracteurs et les souffles au moyen de *grappes rhizomiques* (Lavadinho et Winkin, 2004). Ces grappes offrent des prises à l'action, suscitent l'intérêt, même éphémère, des passants. Elles tissent entre elles des fils conducteurs qui permettent aux marcheurs de s'orienter de manière intuitive entre les interfaces multimodales et les multiples attracteurs où se déroulent les multiples activités qui remplissent l'agenda quotidien des citoyens.

Les observations que nous avons pu faire à plusieurs reprises sur nos terrains d'étude (Lavadinho, 2004, 2006 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011 ; Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011) sont corroborées par les résultats d'autres études, notamment des études qualitatives incorporant le suivi GPS des déplacements de chaque personne interrogée sur plusieurs jours ou plusieurs semaines (Flamm 2004, Flamm et al., 2008 ; Doyen et al., 2010). Ces recherches montrent que les automobilistes ont tendance à tisser des toiles qui couvrent tout le territoire, alors que les marcheurs, les cyclistes et les usagers des transports publics ont tendance à concentrer leurs activités autour de grappes qui leur permettent de circonscrire leurs déplacements sur de relativement courtes distances.

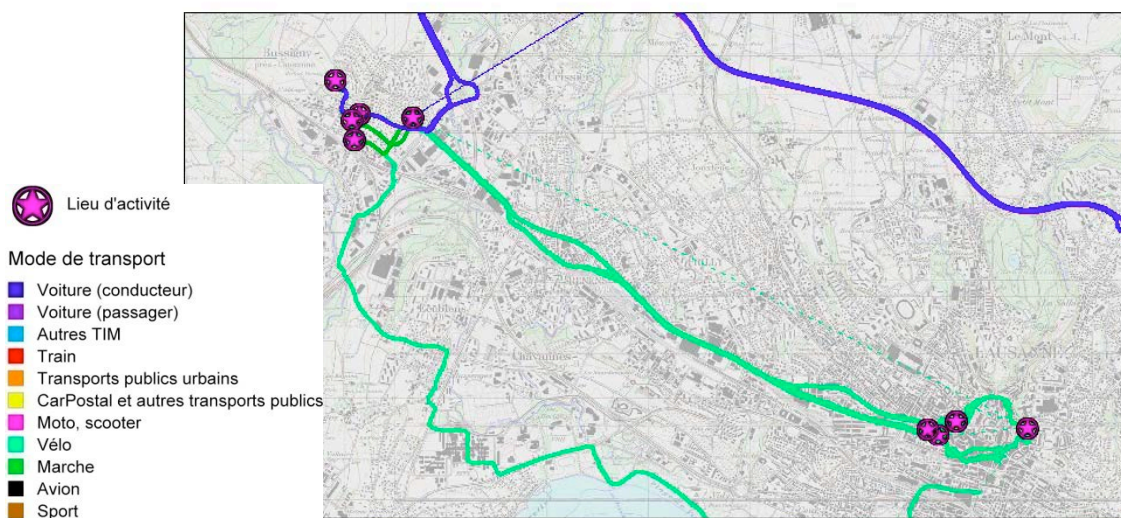


**Figure 41 – Exemple d'une carte des déplacements regroupant tous les déplacements de la personne interrogée sur six semaines consécutives, sur le territoire de la ville de Lausanne. Les modes de transport sont codés comme suit : jaune=marche ; vélo=vert ; bus=violet ; voiture=brun. Les étoiles roses et jaunes représentent les destinations.**

Source : Flamm et al. (2008) Travel behaviour adaptation processes during life course transitions. A methodological and empirical study using a person-based GPS tracking system. COST 355 Final Report.

Nous pouvons constater, d'après les *patterns* de déplacements qui figurent sur la carte, que la personne interrogée effectue des trajets à pied de manière répétée sur un territoire assez étendu, notamment au centre-ville, dans les rues commerçantes ainsi que dans les secteurs à vocation culturelle ou de loisirs du Flon, de Sébeillon, de Sévelin et de la Place du Tunnel. Elle longe également à pied le Bois de Sauvabelin. Le secteur Est de la ville est celui arpenté le plus fréquemment à pied, surtout pour des déplacements domicile-travail (ces deux lieux d'activités sont représentés par des étoiles roses sur la carte, alors que les lieux d'activités secondaires sont représentés par des étoiles jaunes). La portée spatiale de la marche est plus étendue que celle des transports publics, qui restent relativement peu utilisés par cette personne. La voiture est quant à elle utilisée essentiellement pour des déplacements de plus longue distance, en dehors de la ville. Le constat d'une forte multimodalité sur une période prolongée ne signifie pas pour autant que le comportement quotidien est multimodal. Il s'agit plutôt d'une superposition de modes qui peuvent varier selon le jour de la semaine, l'heure et le motif du déplacement.

Ci-après nous illustrons trois stratégies multimodales de trois personnes interrogées à l'aide de cartes qui décrivent la superposition de leurs déplacements durant une période de dix jours.



**Figure 42 – Carte des déplacements de « Désiré ».** Celui-ci a essentiellement effectué des déplacements en vélo entre son domicile à Bussigny-près-Lausanne et son travail dans un gymnase du centre de Lausanne. Durant la semaine, seules quelques activités complémentaires (achats, loisirs) sont effectuées, soit à pied autour du domicile, soit en voiture pour atteindre des destinations plus lointaines.

Source : Doyen et al. (2010) *Mobilité et modes de vie : l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités*. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud.

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

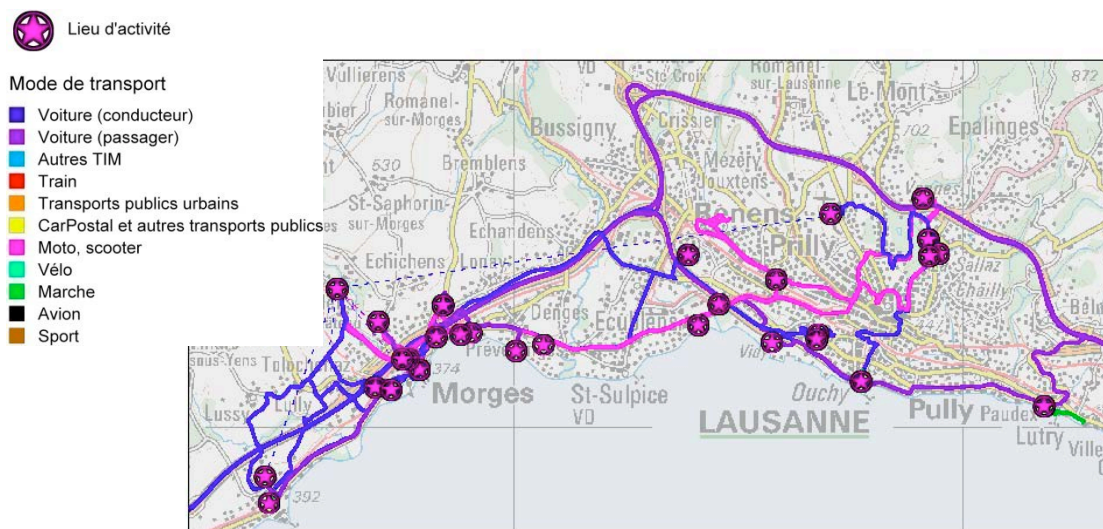


Figure 43 – Carte des déplacements de « Bernard ». Celui-ci effectue des remplacements dans l'enseignement et ne connaît jamais plus de 24h à l'avance son emploi du temps. Pour sillonner tout le territoire de manière aisée, il emploie surtout les modes motorisés (voiture et scooter).

Source : Doyen et al. (2010) Mobilité et modes de vie : l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud.

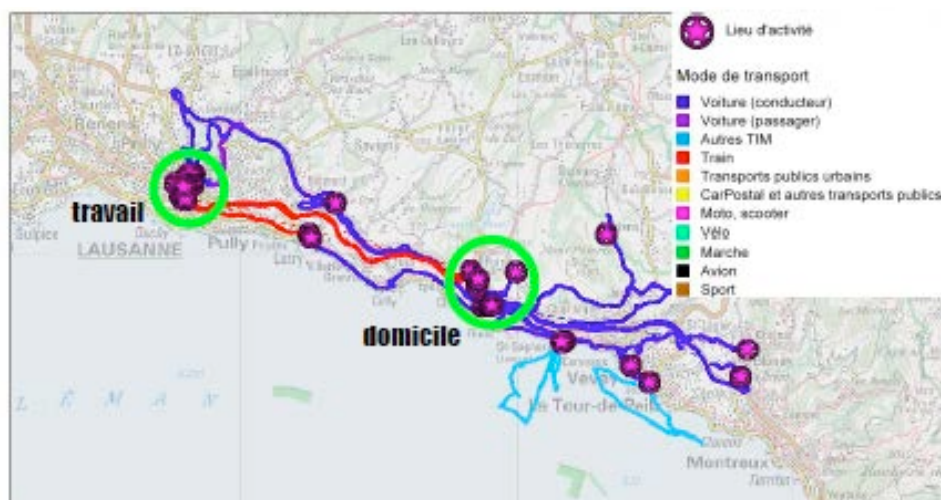


Figure 44 – Carte des déplacements de « Dora ». Celle-ci habite à Chexbres et travaille à Lausanne. Elle utilise les transports publics pour les trajets entre le domicile et le travail et la voiture le soir et le weekend pour ses loisirs. Ses centres d'intérêt et ses amis sont dispersés sur tout le territoire de Lavaux, un territoire plutôt diffus où les pentes sont importantes et où les petits villages pâtissent de fréquences de desserte en transports publics peu attractives.

Source : Doyen et al. (2010) Mobilité et modes de vie : l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud.

Les résultats de ces différentes recherches convergent sur une démonstration du fait que la marche urbaine, loin de se dérouler de manière uniquement linéaire, s'organise plutôt en boucle, de manière apparemment « illogique » (d'un point de vue économique), autour du motif répété du *détour*. Cette organisation prend appui sur des connexions de proche en proche qui se déploient en fonction des

stratégies de cabotage urbain que nous avons décrites plus haut dans ce chapitre. Dès lors, les liaisons les plus efficaces à pied n'épousent pas forcément la ligne droite, mais rattachent chaque pôle d'intérêt principal à une constellation de satellites abritant des activités connexes dont l'attractivité varie selon l'agenda de chacun. S'il est utopique de vouloir aménager des itinéraires personnalisés pour chaque citoyen, il est néanmoins nécessaire de réfléchir aux chaînes d'activités que chacun a la liberté d'effectuer sur un parcours donné, selon son histoire et sa subjectivité. Dans cette perspective, il est crucial de renforcer, chez les planificateurs d'itinéraires pédestres et les concepteurs d'espaces publics, l'idée que les piétons fonctionnent de manière optimale non pas lorsqu'ils se déplacent de manière linéaire, mais bien lorsqu'ils ont la possibilité d'effectuer de courts circuits en boucle rayonnant autour des attracteurs ou des interfaces de transport multimodales.

Pour clore ce chapitre, il nous faut souligner aussi que les piétons privilégient la continuité (Hillman, 2001) offerte par la proximité et la connectivité non seulement entre les hauts lieux de la ville, mais aussi entre les lieux ordinaires, ceux-là même qui abritent les multiples activités des individus au sein des quartiers qu'ils fréquentent au quotidien. Ainsi, pour pouvoir aménager des infrastructures facilitant véritablement les mouvements piétonniers, il s'agit, avant tout, de mieux comprendre comment ceux-ci se fondent dans la quotidienneté de la ville et par quels processus d'appropriation les espaces de circulation pédestre peuvent, par une répartition judicieuse des attracteurs et des souffles, ancrer les usages qui vont les investir.

### REPERAGES<sup>62</sup>

Centralité, repère, mémoire : nous avons là la définition même du monument. La nature en tant que centralité, repère et mémoire dans un territoire contemporain, c'est la nature en tant que nouvelle monumentalité urbaine. De minérale et centrale, la monumentalité devient désormais également végétale et périurbaine.

Yves Chalas

#### INTRODUCTION

L'étude du cabotage urbain que nous venons d'effectuer au chapitre précédent nous amène maintenant à aborder la problématique des repérages qui aident le marcheur à déployer ses stratégies de déplacement. Ces repères sont plus ou moins actifs vis-à-vis du piéton, en ce sens qu'ils interviennent plus ou moins dans son choix d'options et d'itinéraires ; ils lui indiquent les données qui lui permettent de se diriger en ville, puis ils lui confirment ou infirment la pertinence de ses choix.

Les repères que nous allons rencontrer sont de trois natures différentes : tout d'abord nous pouvons identifier les *repères signalétiques* proprement dits et les lieux emblématiques connus de tous que nous appelons *lieux communs* ; ces deux premiers types de repères se retrouvent surtout dans les centres des villes et dans les quartiers les plus fréquentés. Les *repères ordinaires*, quant à eux, sont le plus souvent rencontrés dans les secteurs périphériques et ils correspondent davantage au vécu quotidien des habitants ou des habitués qui fréquentent ces secteurs. En revanche ces repères ne sont pas facilement identifiables par des personnes non-familiales de ces lieux.

---

<sup>62</sup> Une version antérieure de ce chapitre a été publiée sous une autre forme dans la Revue Urbanisme n°359 de mars-avril 2008, sous le titre « Chemins de traverse et lignes de désir ».



### ORIENTATIONS ET BALISAGES

Le marcheur urbain, qu'il flâne sans but précis ou qu'il se rende d'un pas pressé à sa destination en empruntant le plus court chemin, compose une partition qui lui est propre à partir d'un tissu dense de possibles cheminatoires.

Le degré d'intégration piétonne d'une ville, et partant, la cohésion de son réseau pédestre, varie avec le degré de porosité de ses espaces publics – sont-ils perméables ? – et le degré de connectivité de ses rues – sont-elles facilement accessibles depuis un grand nombre d'autres rues ?

Le réseau pédestre dont nous parlons ici ne se limite de loin pas au réseau routier. Le marcheur urbain investit un tissu stratifié, qu'il peut parcourir de multiples façons : en surface, en profondeur et en hauteur, en ligne droite, en empruntant des chemins de traverse (Lavadinho, 2008a), exposé aux regards le long des avenues et des boulevards ou à l'abri de ces regards, dans des cours intérieures et des parkings souterrains. La ville, sous ses multiples visages, s'offre au marcheur urbain dans toute sa complexité, avec ses enchevêtrements de rues et de places, de parcs et de jardins, d'escaliers et d'ascenseurs, de traboules et de tunnels, de ponts et de passerelles, d'esplanades et de belvédères, de cours d'immeuble et de galeries marchandes, de bouches de métro et de halls de gare. Le dilemme est dès lors présent à chaque tournant. Quel chemin choisir ?

Dans son processus de sélection d'un itinéraire, le marcheur urbain va privilégier certains tronçons au détriment d'autres au moyen de gestes forts qui orientent son mouvement. Ces gestes se déclinent en gradations de la palette de la marche : aller tout droit, tourner à droite ou à gauche, rebrousser chemin, couper à travers, etc. Ce processus d'orientation (Mansgallo et Savelli, 2005) ne s'effectue pas de manière continue, mais plutôt de manière discrète. Ce n'est qu'aux *points d'inflexion* d'un parcours – ceux où il lui est possible effectivement de changer de trajectoire – que le marcheur urbain va réévaluer le choix de sa grammaire cinétique et éventuellement adapter la direction et le sens de son mouvement aux conditions changeantes de l'environnement. Ce sont ce que nous nommons les *repères d'orientation actifs*, dont nous allons spécifier les caractéristiques un peu plus loin. Néanmoins, des *repères de balisage passifs* peuvent également s'avérer utiles chemin faisant, alors même que la trajectoire du marcheur urbain se stabilise pendant un certain temps en suivant un cheminement plus ou moins univoque. Il s'agit alors plutôt de rassurer, de confirmer de proche en proche, par une technique de cabotage, que l'on se trouve « sur le bon chemin ». Les vitrines, les enseignes, les textures du sol, les arbres, le mobilier urbain sont autant d'éléments de cet ordre pouvant ponctuer un parcours et faciliter la navigation à vue.

### PRISES ET ANCRAGES

Le marcheur urbain réussit d'autant mieux à prendre des décisions orientant ses choix d'itinéraire que l'environnement lui offre des *repères d'orientation actifs* sur lesquels s'appuyer. Ces repères sont de trois ordres :

- **Un premier groupe de repères** comporte les aspects *signalétiques*. Ceux-ci sont cependant les moins usités par les marcheurs autochtones ou les « habitués » d'un quartier donné. Plans de quartier, plaques de rues et panneaux de direction, y compris ceux destinés aux voitures et aux vélos, sont le plus souvent recherchés par les néophytes qui, à l'instar des touristes, marchent dans une ville pour la première fois, ou encore des autochtones qui ne sont tout simplement pas familiers du quartier qu'ils traversent.
- **Un deuxième groupe de repères** appartient à la catégorie des *lieux communs*, au sens de « partagés par un large nombre de marcheurs ». Bien que demandant plus de compétences de décodage, le degré de familiarité requis pour les incorporer dans la pratique de la marche urbaine reste encore relativement faible. Ce sont ceux qui sont liés aux éléments naturels (par ex. : cours d'eau, montagnes), aux infrastructures de transport (par ex. : gares, interfaces d'échange de transports publics, rails ou voies de tram), aux espaces publics (par ex. : places, avenues, rues piétonnes, parcs), aux monuments (par ex. : églises, fontaines, œuvres d'art), les architectures remarquables (par ex. : bâtiments, ponts) et aux lieux de vie culturelle et sociale de la communauté (par ex. : musées, théâtres, centres commerciaux, restaurants). Kevin Lynch, déjà, avait identifié certains de ces repères dans son ouvrage pionnier *The Image of the City* (1960). Certains lieux cumulent ces divers rôles, les rendant d'autant plus facilement repérables. Ainsi de la Seine, des Champs Elysés, de la tour Montparnasse et de l'Opéra à Paris. De Brooklyn Bridge, de Times Square, de la 5<sup>ème</sup> Avenue et des cafés du East End à New York. De la Rade, de la Gare Cornavin, des Rues Basses et de la place des Nations à Genève. Nous pourrions procéder ainsi à l'infini : chaque ville à ses lieux connus de tous. Ces lieux servent souvent de lignes de guidage permettant de brosser à grands traits la ville telle qu'on le ferait pour esquisser un visage. A peine une dizaine de points remarquables suffisent à composer les grandes lignes de force d'une ville et à en dévoiler les principales orientations.
- **Un troisième groupe de repères**, les repères *ordinaires*, relève du vécu quotidien : la boulangerie qui se trouve juste avant le petit passage à gauche qui débouche sur le parc, le café du coin dont la terrasse marque les prémisses de la traversée du carrefour, la poste devant laquelle il y a un banc qui permet de s'asseoir et de se reposer deux petites minutes, la pharmacie dont l'enseigne lumineuse se voit bien de nuit et permet de jauger immédiatement à quelle hauteur se trouve l'arrêt de bus, le kiosque à journaux qui masque la sortie du métro, la pompe à essence qui double comme dépanneur 24h/24 à la sortie du périphérique, etc. Le plus souvent, les personnes qui arpentent des lieux familiers ont recours à des repères de cette nature, qu'ils connaissent intimement pour les fréquenter quotidiennement. Ces marqueurs, que nous avons

généralement de la difficulté à désigner car ils sont à peine perceptibles, sont autant de repères que nous essayons pour mieux les récolter ensuite au gré de nos passages successifs. Ils assurent une continuité à la fois temporelle et spatiale ; ils offrent des rythmes de reconnaissance qui scandent les parcours connus et régulièrement répétés. Ils nomment les points d'inflexion à retenir pour amorcer de manière quasi automatique un changement directionnel ou un changement cinétique chez le marcheur.

Les prises servant à l'orientation dans l'espace ne puisent parfois pas leur ancrage dans l'environnement construit en tant que tel. Elles peuvent être d'ordre virtuel, ou s'appuyer sur des dispositifs embarqués comme la carte, le guide ou le GPS. Le marcheur peut encore choisir, par exemple, de s'orienter en ayant recours aux explications d'un passant, ou à celles offertes par un interlocuteur au bout du fil. Cet usage préférentiel de repérage à distance auprès d'un individu-ressource que l'on estime compétent s'est largement répandu en même temps que le téléphone portable, moyen technique qui permet au marcheur d'y avoir accès.

Bien entendu, la plupart du temps ces interpellations renverront dans un deuxième temps à des repérages fondés sur des éléments d'environnement construit. Le marcheur gagne ainsi du temps et économise des efforts de mise au point de ses connaissances et de ses compétences, en empruntant à autrui les construits cognitifs et le réservoir d'expériences qu'il lui faudrait acquérir pour décoder de manière familière les lieux qu'il parcourt. Ces usages sont d'autant plus répandus que le marcheur se trouve dans un environnement non remarquable ou les autres types de repères sont inexistantes et les repères familiers indéchiffrables. C'est ce qui se passe par exemple lorsque nous nous rendons à dîner chez des amis et essayons de trouver une adresse précise au sein d'un quartier résidentiel qui nous est inconnu.

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

---

---

### LIGNES DE DESIR<sup>63</sup>

Les repérages trouvent un complément avec les *lignes de désir*, qui sont un facteur de liberté constatée du piéton. Ces lignes de désir enregistrent la faculté qu'a le piéton à agir en fonction de son impulsion propre. En effet, l'un des degrés de liberté auquel les marcheurs tiennent le plus, dans leurs mouvances à travers la ville, est l'autonomie qui leur est offerte pour la construction de leurs itinéraires. Concrètement, cela se traduit par justement par le fait de pouvoir suivre en tout temps leurs *lignes de désir* (Lavadinho, 2008a).

Une ligne de désir est la courbure optimale du tracé qu'un piéton laisse dans son sillage, lorsqu'il est totalement libre de son mouvement. On la discerne particulièrement bien lorsqu'on observe des traces de pas sur la neige lors de la traversée d'un parc, d'une place ou de toute autre surface assez importante et non restreinte par les conditions inhérentes aux règles de circulation. En effet, ces contraintes directionnelles ont tendance à brouiller littéralement les pistes car elle « forcent » le passage par des endroits pivots qui canalisent les flux (Chu et al., 2004), comme par exemple les passages sécurisés ou les passages sous-voie.



Figure 45 – Picadilly Gardens Manchester, un espace créé dans les années 1960, était fort négligé jusqu'à sa refonte complète en 2002 par EDAW. En sus des espaces arborés et de l'immense pelouse, l'espace est désormais agrémenté d'une fontaine et un pavillon dessiné par Tadao Ando. Les traversées ont été grandement facilitées sur tout l'espace en suivant les lignes de désir des marcheurs (Lavadinho, 2008a). Les cheminements offrent des continuités fortes qui relient de manière directe les principales destinations de part et d'autre de la place. Source : Sarah Gaventa (2006) *New Public Spaces*, Mitchell Beazley, London.

---

<sup>63</sup> Une version antérieure de ce chapitre a été publiée sous une autre forme dans la Revue Urbanisme n°359 de mars-avril 2008, sous le titre « Chemins de traverse et lignes de désir ».

Les lignes de désir piétonnes (Lavadinho, 2008a) sont constamment contrées par d'autres forces. Il peut s'agir des lignes de désir des autres modes de transport, motorisés ou non, qui arpentent les espaces publics *mobiles*, dont la vocation prioritaire est le transit. L'arbitrage qui conditionne le partage de la voirie et des trottoirs avec les voitures, vélos, camions, bus, scooters, trams, rollers et autres engins à roues peut se révéler plus ou moins favorable aux piétons. Les lignes de désir piétonnes peuvent également être contrées par une myriade d'autres contraintes qui tiennent aux vocations d'accueil des espaces publics *immobiles*, dont la vocation prioritaire est le séjour. Bien que prioritairement conçus pour un usage corrélatif de la marche, comme le fait de s'asseoir ou d'attendre, ceux-ci ne doivent pas moins abriter une foule d'aménagements censés faciliter la vie au piéton, ainsi que toute une série d'équipements qui répondent aux besoins d'autres usagers de la ville et qui empiètent sur l'espace dévolu au marcheur. La relation entre l'aménagement public et les lignes de désir est donc souvent à inverser si l'on souhaite disposer d'un espace aménagé mieux adapté aux usagers.

De la poubelle à la fontaine, de la statue au bac à fleurs, de la terrasse de café au kiosque à journaux, du potelet au banc, du distributeur de tickets de transports publics au parcmètre, du lampadaire au poteau indicateur, du panneau publicitaire à celui qui annonce le nombre de places disponibles dans les parkings aux alentours, la concurrence est rude pour occuper le moindre mètre carré d'espace supposé piétonnier. De fait, celui-ci est obstrué par une multitude de dispositifs dont les fonctionnalités répondent aux nombreux usages qui se superposent au sein des espaces publics. Ces *espaces palimpsestes*, tels que nous les avons défini plus haut dans le chapitre qui leur est consacré, sont la marque de nos villes multimodales actuelles.

Il existe donc une tension forte entre, d'une part, le désir des concepteurs d'espaces publics (de transit autant que de séjour) de promouvoir la marche « en site propre » et de canaliser le piéton en l'inscrivant dans des lignes de force désignées qui lui sont spécialement dédiées, et d'autre part, le désir des piétons de pouvoir aller où bon leur semble, en utilisant toutes les ressources des multiples espaces à leur disposition, qu'ils soient ou non conçus à leur intention et prévus pour leur usage.

Cette tension est particulièrement flagrante lors de traversées où la destination (par exemple un cinéma, un magasin ou un arrêt de transports publics) se trouve en décalage par rapport au dispositif de traversée (par exemple un passage sécurisé avec un feu). Dans ce genre de cas, et malgré le risque inhérent à leur geste, une grande part des usagers va oser la traversée « sauvage », qui n'emprunte pas le passage sécurisé, afin de privilégier l'accès le plus direct au lieu de destination (Chu et al., 2004). Bien entendu, les piétons observent des compromis afin de minimiser ce risque, lorsque des dispositifs existent qui le permettent, tout en essayant de préserver au maximum la ligne de désir optimale qui serait leur choix originel.



**Figure 46 – « Please walk on the grass » : une invitation plutôt qu’une interdiction. Source : Sarah Gaventa (2006) *New Public Spaces*, Mitchell Beazley, London.**

« J’étais le genre de même qui n’aurait jamais pensé à fouler une pelouse jusqu’au jour où j’ai lu l’écriteau « Interdit de marcher sur les pelouses ». Depuis, je me suis systématiquement roulé dessus ». C’est ainsi que Saul Alinski<sup>64</sup> règle son compte aux panneaux d’interdiction qui envahissent nos parcs et jardins (Alinski (1971), cité in Paquot, 2010, p. 109). La qualité de vie urbaine bénéficie pourtant grandement d’une plus forte perméabilité des espaces verts autorisant le séjour. La littérature scientifique sur l’activité physique et la marchabilité a ainsi mis en évidence la corrélation positive entre la présence d’espaces verts à proximité du domicile et la pratique plus assidue de la marche.

---

<sup>64</sup> Saul Alinski, activiste communautaire et écrivain américain, a beaucoup travaillé sur les ghettos afro-américains et notamment le quartier The Back of the Yards à Chicago pendant la Grande Dépression. Il est surtout connu pour son ouvrage majeur, *Rules for radicals* (1971), publié une année avant sa mort.

### LIMITES ET SAS

Nous avons évoqué plus haut la densité et la complexité du tissu urbain, composé d'espaces palimpsestes et strié par de multiples itinéraires plus ou moins familiers, plus ou moins repérables, plus ou moins appropriables par les marcheurs urbains. Nous voulons ici clore ce développement avec une perspective qui se distance des pratiques et prend de la hauteur pour joindre la dimension des représentations. Dans ce tissu urbain hautement stratifié, il existe en effet des éléments particuliers qui *font sens* pour le marcheur. C'est en se confrontant à ces éléments lors de la composition de ses itinéraires que le marcheur élabore une carte mentale cohérente des territoires qu'il arpente à pied.

Parmi ces vecteurs de sens, nous distinguons notamment les *connecteurs* – des nœuds (par ex. : carrefours, places, parcs, belvédères) ou des voies (par ex. : ponts, rues marchandes, remparts) centripètes qui sont autant de traits qui relient des ambiances, des destinations, des quartiers. Nous identifions également les *séparateurs* – des nœuds ou des voies centrifuges qui distancent et isolent les ambiances, les destinations et les quartiers qu'ils séparent.

Le marcheur urbain interprète différemment ces deux types d'éléments régulateurs des espaces qu'il traverse successivement. Si tous les deux font office de frontière, ils régulent différemment les impressions que le marcheur peut éprouver en les incorporant à son parcours, selon qu'ils agissent comme principe de jonction ou principe de séparation. Dans le premier cas, les éléments de type *trait d'union* offrent un *sas* qui permet de faire la transition en douceur d'un espace à un autre. Ils agissent dès lors comme des *facilitateurs* de la marche. Dans le deuxième cas, les éléments de type *sécant* posent une *limite*, perçue et vécue comme telle, qui impose l'arrêt ou le détour et crée une rupture dans le parcours. Ils agissent dès lors comme des *entraves* à la marche. C'est justement dans cette oscillation entre les divers agencements proposés par l'environnement construit que le marcheur va composer, mentalement autant que corporellement, les partitions cheminatoires de ses parcours quotidiens (Augoyard, 1979).

### CONCLUSION : RENFORCER LES COMPETENCES DU PIETON AU SEIN DES TERRITOIRES DIFFUS

Les repérages donnent au piéton tout un alphabet avec lequel il peut aisément composer : les orientations et les balisages peuvent renseigner le piéton sur le trajet qu'il peut adopter et lui servir d'incitations. La notion de connectivité et de perméabilité sont cruciales pour assurer à la fois la marchabilité et la vitalité des quartiers et des rues ; ces critères se panachent et de leurs synergies naît la capacité des espaces publics à permettre à des populations diverses de se côtoyer.

En périphérie, cependant, nous avons vu que le degré de compétence du marcheur en matière de repérage doit être plus poussé pour pallier le manque de repères dont pâtissent habituellement les territoires diffus ; les « lieux communs » aux différents marcheurs sont moins nombreux et moins exploitables, à part les éléments naturels forts et certaines infrastructures périurbaines, qui fournissent des prises auxquels les marcheurs peuvent s'accrocher pour s'orienter. Ce type de repères reste cependant de l'ordre de la grande échelle et ne permet pas de s'orienter finement à l'échelle plus locale. L'absence de monuments et d'espaces publics très structurants représente ainsi un handicap pour ces lieux. En l'absence de ces lignes de force qui orientent les marcheurs, ces derniers doivent le plus souvent se contenter de repères ordinaires, qui ne font sens que pour des personnes qui arpentent ce territoire au quotidien.



## **LA SIGNALÉTIQUE INTUITIVE : LE PROJET LÉGIBLE LONDON**

Je vis depuis longtemps à San Francisco, en bas de Russian Hill, ou en haut de North Beach : je dis l'un ou l'autre en fonction de la personne que j'essaie d'impressionner.

De ma fenêtre, je vois souvent des petits groupes de touristes à l'arrêt, regardant tour à tour leur plan de la ville et les imposantes collines qui se dressent entre eux et leur destination. La ligne droite sur la carte leur avait fait croire à une promenade sympathique à travers un quartier résidentiel. (...) Pourquoi les cartes que ces gens consultent ne leur signalent-elles pas la présence de collines ? Les cartographes savent comment les matérialiser, ce n'est donc pas une défaillance du médium qui met les piétons dans l'embarras. Seulement, les cartes sont faites pour les automobilistes. Or les conducteurs craignent moins les montées que les piétons.

Howard S. Becker

### INTRODUCTION

La signalétique classique n'est pas toujours performante au sein d'espaces urbains qui se complexifient chaque jour. Elle peut être utilement complétée par une signalétique intuitive ; celle-ci s'appuie directement sur les stratégies des marcheurs, qui comprennent comme nous l'avons vu le cabotage urbain, l'appui sur des souffles et des attracteurs le long du parcours et la pratique des lignes de désir.

La signalétique intuitive s'appuie davantage sur le paysage existant que sur un fléchage artificiellement plaqué sur un territoire. Ces repères d'un autre ordre parlent à l'imaginaire du marcheur plus qu'à sa rationalité supposée, en jouant essentiellement sur sa sensibilité et son vécu multisensoriel. La signalétique intuitive s'organise ainsi à partir des pratiques de l'utilisateur et des lieux qu'il fréquente au quotidien.

### SIGNALETIQUE ET CARTOGRAPHIE : DES PRISES POUR LA DEAMBULATION PIETONNIERE

Situons tout d'abord la signalétique dans son utilité première, qui est celle de servir d'aide à la déambulation urbaine. Elle permet d'éclairer les diverses options possibles lorsque les passants doivent opérer des choix entre les divers parcours qui s'offrent à eux lorsqu'ils sillonnent les territoires urbains.

Pour Thierry Paquot, le « parcours » est un cheminement, non pas un dispositif circulatoire, une contrainte balisée, un détour imposé. Il relie, prépare à la rencontre. Il est une sorte de seuil mobile, d'entrée transitionnelle. Ainsi Paquot n'envisage pas le parcours qui n'irait pas directement au but comme une perte de temps, mais au contraire comme un moment indispensable à l'« entre », à cette séparation d'activités qu'il convient d'effacer. Le parcours consiste alors à pacifier les moments du quotidien, à les réconcilier (Paquot, 2010, p. 97).

De même, Henri Bergson (2007, éd. orig. 1889) souligne l'importance du *trajet* dans l'espace humain et social qu'est l'espace de la ville. Le trajet est à entendre comme l'expression du mouvement, par définition un acte unique et indivisible, par opposition à la trajectoire, qui en est la transposition mathématique en une série de points. Le trajet est pour Bergson un cheminement humain, un espace de rencontres et de progression. Il implique des croisements ordonnés (les carrefours) et des arrêts (les places). Ainsi l'urbanisme vu par Bergson apparaît fondé sur ces trajets. Loin d'un urbanisme qui se voudrait purement géométrique, il reflète plutôt l'espace dans ses dimensions de vie organique et psychique, de mouvement en somme. La ville n'est pas construite autour d'un centre qui apparaîtrait *ex nihilo* comme un donné extérieur, mais en fonction de trajets qui en l'arpentant créent une centralité. C'est là son caractère le plus humain (Bergson, 1889, cité par Jean-Louis Vieillard-Baron in Paquot et Younès, 2009, p. 89). En prolongeant cette métaphore du vécu arpenteur, nous pouvons argumenter qu'habiter en ville, comme l'écrivait Julien Gracq dans *La Forme d'une ville* (1985), c'est y tisser par ses allées et venues journalières un lacs de parcours, généralement articulé autour de quelques axes directeurs qui en structurent le sens.

En ce qui concerne le lien entre les cartes et les parcours, Michel de Certeau rappelle l'opposition entre les cartes, qui sont de l'ordre des lieux (et donc du voir à distance), et les parcours, qui sont des actions spatialisantes. Dans l'histoire de la cartographie, le parcours a progressivement cédé le terrain à la carte sans figure : si l'on prend la carte sous sa forme géographique actuelle, il apparaît qu'au cours de la période marquée par la naissance du discours scientifique moderne (XVe – XVIIe siècles), elle s'est lentement dégagée des itinéraires qui en étaient la condition de possibilité (de Certeau, 1990 (éd. orig. 1980), pp. 213-214, cité par Mongin in Paquot et Younès, 2009, p. 113).

François Ascher note pour sa part l'influence que l'augmentation des vitesses introduite par les modes motorisés a pu avoir sur nos représentations de l'espace : « Autrefois, alors que les gammes de vitesse étaient uniques, il y avait une sorte de correspondance directe entre espace et temps. Tel endroit se trouvait à une heure de marche (...), ou à une demi-heure à cheval ». Les grandes vitesses ont contribué

selon cet auteur à promouvoir des mesures des distances indépendantes du temps et réciproquement. Cette évolution a abouti à une représentation largement nouvelle de l'espace, où la mesure kilométrique a pris le pas sur la mesure temporelle. Actuellement en revanche, la tendance à la multimodalité implique à nouveau une plus grande variété des vitesses, telle qu'elle a pu être mise en évidence par Jean Ollivro (2000, 2006). L'importance prise à la fois par la gestion du temps au quotidien et « par les arbitrages que les individus et les organisations sont conduits à faire entre présentation et représentation » tend à redonner de l'importance à la mesure en temps. L'hétérogénéité des espaces urbains, plus ou moins accessibles et plus ou moins bien desservis par des transports rapides, revalorise cette comptabilité temporelle. Les dites courbes isochrones redessinent ainsi les représentations cartographiques des villes et en donnent souvent une image plus « réaliste » que les cartes physiques (Ascher, 2009, p. 129).

### MARCHE ET METRO : INTERFAÇAGES ENTRE SURFACE ET SOUTERRAIN

La multiplicité des modes de transport fait que toutes sortes de cartes sont aujourd'hui conçues pour faciliter la navigation urbaine au moyen de ces divers modes. Nous trouvons ainsi, à côté des cartes pédestres, des cartes vélo, des cartes routières et des cartes du réseau de transports publics, et en particulier du métro. Nous allons ici aborder plus spécifiquement ces dernières, car elles sont souvent utilisées par les citoyens marcheurs comme une aide à l'orientation au sein de l'agglomération, y compris lorsqu'ils réalisent leurs déplacements à pied en surface. Cette référence implicite a des implications directes sur la représentation mentale des métriques pédestres, qui s'en trouvent désajustées par rapport à la réalité. En effet la carte du métro est une réduction très schématique de la complexité de la ville. Avec ses approximations et ses lacunes, elle induit souvent le marcheur en erreur.

Cependant la carte du métro possède un avantage certain en termes de navigation : holistique, elle permet de « posséder la ville en un seul coup d'œil ». Les usagers qui détournent cette carte dans un but de navigation pédestre développent ainsi des stratégies d'orientation qui prennent appui sur ce référentiel en jouant sur deux échelles : **l'échelle de la totalité**, qui comporte l'ensemble du réseau et permet de se faire une idée approximative de la localisation relative des attracteurs les uns par rapport aux autres, et **l'échelle de la proximité**, qui est quant à elle donnée par les plans de quartier qui se trouvent tant au sein même de station qu'en surface à ses sorties. Avec leur maillage informationnel plus fin, ces plans servent de relais de type « last mile » : les usagers sont nombreux à s'y fier pour trouver leur destination finale une fois parvenus dans le secteur de proximité. Les stations assument dès lors une fonction particulière de repérage, y compris en surface et pour des personnes pour des personnes dont les activités urbaines se déploient hors du réseau de transports. Les cartes postées en surface aux bouches de ces stations sont aussi très souvent utilisées par des passants qui cherchent à se réperer dans le quartier. Tous ces détournements d'usages posent question quant au type de signalétique recherchée par les marcheurs et les types de cartographie urbaine qui serait la plus à même de répondre à leurs attentes.

Patrick Poncet (2007)<sup>65</sup> introduit la notion de la carte comme une technique proprement sociale qui, « produite dans un contexte donné selon des logiques d'usage prédéterminées, sera ensuite utilisée partiellement et selon des modalités probablement décalées par rapport aux prescriptions des concepteurs ». Nous rejoignons cet auteur sur le constat d'une appropriation décalée de la carte par son public.

Lorsqu'ils se mettent en chemin, les citoyens marcheurs sont partisans d'un mode de récolte des informations consistant à prendre uniquement ce dont ils ont besoin lorsqu'ils en ont besoin. Ils vont donc s'attacher uniquement à trouver un nombre restreint d'informations, celles qui sont les plus pertinentes en temps réel, parce qu'elles correspondent à leurs nécessités du moment. Avec ces informations, ils vont en quelque sorte pouvoir fabriquer leur propre carte à partir de leurs besoins. La carte telle qu'on la connaît

---

<sup>65</sup> Patrick Poncet, "MetroMapping", EspacesTemps.net, Mensuelles, 31.01.2007, <http://espacestemp.net/document2162.html>.

classiquement contient toutes les informations à la fois. Cette surabondance d'informations nuit finalement à la progression du marcheur. Les stratégies actuellement adoptées par les services cartographiques en ligne, et notamment ceux conçus pour un usage mobile sur smartphone l'ont compris, et proposent plutôt des séquences de données pertinentes, contextualisées en fonction du moment et du lieu où se trouve le marcheur. Cela implique un processus de mise à jour continue des informations. Ces services fournissent ainsi les informations de manière séquentielle, éliminant au fur et à mesure les informations superflues et rajoutant éventuellement des informations qui n'y apparaissaient pas au départ, en fonction des demandes et des attentes des utilisateurs.

La carte du métro est l'un des types de cartes les plus utilisés par les citoyens. Dans les métropoles dotées d'un métro, son usage quotidien est plébiscité tant par les autochtones que par les touristes. Patrick Poncet estime que « dès lors que le métro devient une technique de déplacement intra-urbain concurrente d'autres, comme l'autobus, l'automobile, le vélo ou la marche à pied, il est alors un recours possible et la carte est indispensable à son usage ». La fréquentation touristique renforce cette logique d'usage, puisque les touristes, par définition, ne connaissent pas l'espace en surface que dessert l'espace réticulaire du métro.

La carte du métro simplifie certes la lecture de l'espace urbain, mais son objectif premier n'est pas de faciliter la navigation pédestre. C'est pourtant ainsi qu'elle est souvent utilisée, et cela provoque inévitablement des méprises et des désorientations. Pour mieux faire face à des impératifs de lisibilité et d'efficacité (Mansgallo et Savelli, 2005), la carte du métro est en effet très simplifiée : une esthétique sobre et une palette restreinte d'options graphiques sont adoptées à l'unisson par la plupart des villes du monde. Mais il ne faudrait pas oublier, comme nous n'avons que trop tendance à le faire, que cet espace de mobilité particulier qu'est le métro sous-tend des espaces d'urbanité parfois très divers en surface. Il n'en reste pas moins que le métro est universalisant : il promet une structuration urbaine à grands traits qui rend immédiatement intelligible les grandes orientations de la ville où il se déploie, au delà de ses particularités morphologiques. Raison pour laquelle, lorsque nous développons des compétences de lecture et d'interprétation des cartes du métro pour une ville donnée, nous sommes capables relativement rapidement d'extrapoler ces compétences pour les adapter à la lecture d'autres cartes représentant les réseaux de métro au sein d'autres villes.

Pour Patrick Poncet, la meilleure carte d'une ville reste celle de son métro. Il défend l'idée que le réseau de métro est un outil de localisation dans le territoire urbain. « Plus l'urbanité est forte, plus la réticularité compte dans la structuration du territoire urbain, et plus la carte de la ville est celle de ses réseaux ». Patrick Poncet fait valoir que si la carte fonctionne, « c'est non seulement qu'elle respecte un certain nombre de règles de la sémiologie graphique (Mansgallo et Savelli, 2005), règles qui lui permettent d'atteindre un haut niveau d'efficacité communicationnelle, mais aussi parce que l'objet de la carte lui-même, l'espace réticulaire du métro, fait sens dans le contexte de l'espace urbain. ». Si la carte du métro ne fonctionne pas bien, si elle n'aide que mal à la circulation et à la localisation, c'est au moins en partie,

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

---

---

pour cet auteur, parce que l'urbanité de l'espace représenté est faible. La carte ne devient utile qu'à partir du moment où l'espace représenté est doté de structures territoriales fortes et, de ce fait, cartographiquement visibles.

Une ville à l'urbanité affirmée peut ainsi être bien représentée par son plan de métro car la territorialité urbaine y est mise en cohérence avec la réticularité qui la fonde. Patrick Poncet fait le constat de la disparition du fond de carte topographique « effaçant le territoire derrière le réseau ». De notre point de vue, le fait que le territoire proprement dit figure de moins en moins sur les cartes elles-mêmes n'empêche pas ces dernières de participer à une restructuration élargie de la carte mentale du territoire, qui se fait précisément en raison de la force structurante du maillage du réseau de transports urbains. Ainsi, les usagers familiers avec le système, lorsqu'ils décident de marcher plutôt que de prendre le métro, établissent continuellement des correspondances fortes entre la surface et le réseau souterrain :

- **A l'échelle de la proximité :** les stations et leurs entrées, mais aussi des éléments *a priori* moins remarquables comme les conduites d'aération, scandent les parcours en surface et offrent des éléments de repérage qui se superposent à la carte et offrent des prises (*affordances*) qui permettent au marcheur averti de s'orienter en prenant appui sur ces signes qui jaillissent littéralement du sol à ses pieds.
- **A l'échelle de la totalité :** Patrick Poncet identifie un processus similaire en ce qui concerne l'appropriation de la carte du métro lorsqu'il affirme que « le plan de métro est une image qui est en effet vue un nombre suffisant de fois par les voyageurs pour qu'il serve de référence mentale directe pour s'orienter dans la ville ». Ainsi, par exemple, des couleurs des lignes de métro qui, bien qu'arbitraires, contribuent à identifier la ligne « jusque dans le langage courant, hors de toute référence directe à la carte, [ce qui] illustre une fois encore le fait que le territoire est produit par la carte plus que la carte représente le territoire ».

### LE PROJET LEGIBLE LONDON

*Transport for London*, en association avec le *Mayor of London* et les différents *Burroughs* qui constituent le Grand Londres, mènent de façon concertée une politique active de la promotion de la marche. La vision de l'ancien maire Ken Livingstone de devenir la ville la plus marchable en 2015 a longtemps porté cette politique, renforcée par la prise de conscience d'une croissance démographique soutenue qui verra Londres accueillir quasi un million d'habitants supplémentaire d'ici 2020. Boris Johnson, son successeur depuis mai 2008, semble vouloir lui emboîter le pas, et ce d'autant plus rapidement que l'échéance des Jeux Olympiques de 2012 et ses millions de visiteurs prévus se rapproche.

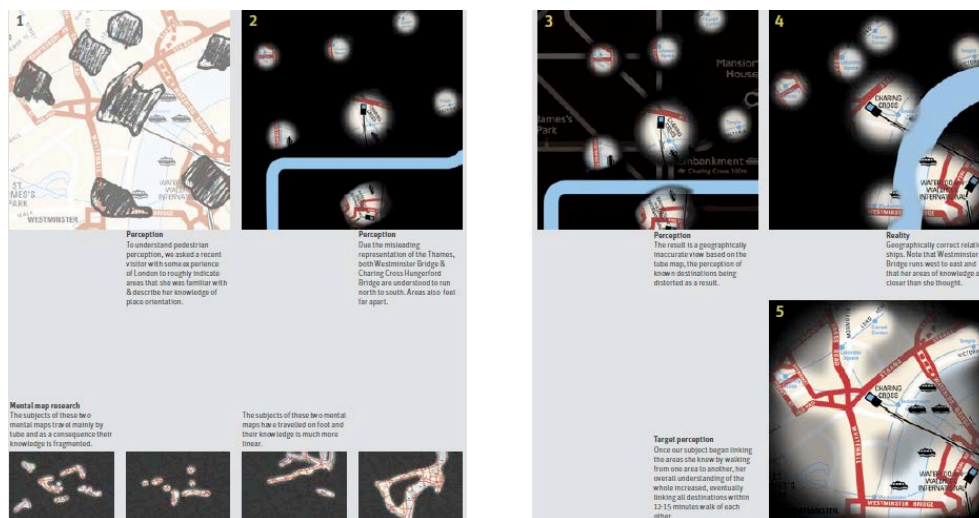
Actuellement, 1 voyage en métro sur 10 et quasi la moitié des voyages en bus au centre de Londres font moins de deux km, et la *Walking Tube Study* de l'*Applied Information Group* (*Transport for London*, 2006, 2007) a démontré que 55% des déplacements entre deux stations de métro étaient de fait plus rapides à pied. Mais une majorité des usagers préfère rester dans le métro, jugé plus sûr pour arriver à destination, alors qu'en surface la peur de se perdre augmente considérablement avec le manque de familiarité.

Le but affiché de *Transport for London*, qui doit d'ores et déjà faire face à une saturation croissante de son réseau de transport, est d'encourager les usagers à marcher au maximum là où ils le peuvent, de manière à désengorger le réseau. Pour ce faire, des aménagements systématiques et une signalétique claire en surface sont nécessaires.

Dans une tentative de mieux répondre aux besoins d'orientation des usagers, connus pour trop se fier aux cartes de métro londonien lors de leur navigation en surface, le principe d'*active frontage* développé au sein du projet *Legible London* lancé fin 2007 par *Transport for London* est une manière originale d'inclure dans la signalétique cartographique des éléments de repérage qui font réellement partie de la vie des gens, et auxquels les usagers redevenus piétons à leur sortie du métro peuvent se référer pour mieux s'orienter dans l'espace public. Au-delà des repères consacrés de type monumental, qui restent génériques et impersonnels, les usagers retrouvent ainsi les repères uniques et personnels qui composent leur univers quotidien (Michon et Denis, 2001 ; Foxell, 2007).

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques



**Figure 47 – L’une des expérimentations du projet *Legible London* met en évidence la meilleure appropriation territoriale qu’offre le corps en marche, qui privilégie l’espace aréolaire, par rapport au corps porté par le métro, qui privilégie l’espace réticulaire. Source : AIG for Central London Partnership (2006) *Legible London. A wayfinding study.***

Les planches 1 à 3 montrent les fortes distorsions d’une navigation qui s’appuie pour l’essentiel sur la carte du métro pour cette personne encore peu familière avec Londres. La planche 4 montre la situation telle qu’elle est en réalité, et met en évidence en particulier le fait que les aires d’intérêt sont plus proches que ce que la perception erronée de cette personne laissait croire. Le biais est introduit par la représentation de la carte du métro, qui place les attracteurs plus loin les uns des autres qu’ils ne le sont sur le terrain. La planche 5 montre qu’une fois que la personne qui est le sujet de cette expérimentation se met à marcher dans Londres, sa compréhension spatiale devient plus globale et intégrée. Ses diverses aires d’intérêt se situent en réalité dans un cercle d’environ 10-15 minutes de marche. Cet exemple montre que l’appropriation mentale du territoire passe essentiellement par une expérience cénesthésique vécue dans sa pleine corporéité.

### **La signalétique intuitive prend appui sur les stratégies piétonnières**

Plutôt que de recourir à la signalétique urbaine traditionnelle, le projet londonien *Legible London* a choisi de développer une sorte de signalétique intuitive qui comporte plusieurs niveaux de lecture. Des totems de rue, relayés par des cartes affichées en souterrain et des cartes manuelles classiques à disposition des usagers, forment un système complet basé sur les mêmes principes d’intelligibilité.

Cette signalétique est innovante, d’une part parce qu’elle assure une continuité forte entre le souterrain et la surface, garantissant l’homogénéité de l’information entre les deux univers, et d’autre part qu’elle permet au piéton d’utiliser son répertoire d’actions quotidiennes pour baliser les quartiers dont il s’approprie la lecture.





Figure 48 - Un extrait de la carte *Legible London* qui met en exergue les trois stratégies piétonnières liées au cabotage urbain : les cercles d'accessibilité, l'auto-référencement et les devantures actives (*active frontage*).  
Source : Transport for London et AIG

*Legible London* s'appuie en particulier sur trois stratégies piétonnières liées au cabotage urbain :

- En premier lieu, cette cartographie établit des **cercles d'accessibilité** (en blanc) de respectivement 5 et 15 minutes de marche, correspondant aux limites temporelles inférieure et supérieure spontanément citées par les marcheurs comme définissant respectivement les alentours immédiatement atteignables et les confins de cette immédiateté. Ces cercles donnent une appréciation immédiate de l'échelle des distances, mesurée en temps plutôt qu'en kilomètres comme il convient aux marcheurs, et répondent ainsi à la fois aux besoins de localisation des destinations dans le voisinage immédiat, mais aussi des destinations plus lointaines qui sont encore atteignables à pied sans trop d'effort.
- En deuxième lieu, cette cartographie est **autoréférencée** (*self-centered*), en ce sens qu'elle est toujours orientée en fonction de la position du marcheur. Il voit sur la carte ce qu'il voit sur le territoire qui se présente devant lui. Les cartes de *Legible London* se passent alors de l'universelle pastille rouge « You are here », puisqu'elles représentent le monde depuis le lieu exact où l'individu se trouve. L'ordre des informations sur les icônes tente également d'hierarchiser les informations en fonction des priorités effectivement ressenties par les

marcheurs. D'emblée, la localisation du quartier et de la rue, et immédiatement en-dessous les indicateurs de direction pour les quartiers adjacents et les stations de métro les plus proches. Ces dernières sont également signalées sur le plan avec l'emplacement spécifique de chacune des entrées.

- En troisième lieu, cette cartographie s'appuie sur le principe de mise en évidence des **devantures actives** (*active frontage*) qui se déploient le long du parcours. Ces enseignes, qui lui sont d'autant plus familières qu'elles représentent les lieux où il déploie ses activités quotidiennes, permettent au marcheur de s'orienter plus facilement dans la ville en se repérant autant par les lieux de son vécu que par des repères plus classiques comme les monuments (Michon et Denis, 2001). Les édifices signalés en jaune correspondent certes à des monuments et à des lieux d'intérêt public (bibliothèque, église, hôpital, ambassade), à des lieux de service public (poste, police, banque), mais surtout, et là réside l'innovation, à des lieux ordinaires : centres commerciaux, grandes enseignes, lieux de restauration que tout un chacun connaît et pratique dans son quotidien.

La puissance de ce système réside évidemment dans la possibilité d'effectuer du cabotage de proche en proche le long des grappes reliant les divers attracteurs. Cela correspond *de facto* à une invitation subtile à marcher plus loin et plus longtemps en montrant simplement que c'est possible et même facile : « puisque c'est marqué sur la carte ». La stratégie de localisation des totems d'information s'appuie également sur le principe du cabotage : elle obéit au principe d'économie de l'information, ne fournissant des repères que lorsque le marcheur est confronté à des « nœuds d'inflexion décisionnels » dans le parcours, là où pour continuer son chemin il doit effectivement reprendre appui sur des prises pour se réorienter et effectuer des choix quant à la nouvelle direction à suivre.

Ainsi, plutôt que de devoir retenir pléthore d'informations concentrées en un seul lieu, voire emmagasinées à la maison avant de se mettre en route selon la logique sédentaire d'agriculture-récolte (*harvesting*), les marcheurs urbains peuvent choisir, comme nous l'avons suggéré plus haut, d'investir la logique nomade de chasse-cueillette (*gathering*), où la cueillette d'informations s'effectue de manière personnalisée – « uniquement où, quand et autant que je veux » –, en s'appuyant sur des systèmes fluides qui distilleraient les informations au fur et à mesure, au fil des lieux parcourus et selon les besoins suscités en temps réel par les diverses activités auxquelles l'on souhaite s'adonner.

### Tube & Walk : jouer sur la complémentarité plutôt que sur la concurrence

En Janvier 2007 les éditions Quickmap ont édité une carte unique dans son genre, intitulée *Tube & Walk*. La collection porte la désignation *all-on-one : maps integrating city transport*. Cette désignation est loin d'être anodine, puisqu'elle place la multimodalité, et en particulier la complémentarité de la marche et des transports publics, au coeur de sa philosophie de représentation cartographique. La marche devient ici un mode de transport à part entière, au même titre que le métro, et est représentée dans toutes ses potentialités en tandem avec celui-ci.

Parmi les propriétés de ce système cartographique à retenir, mentionnons l'idée de montrer les connexions en surface et le fait de privilégier des itinéraires et des secteurs marchables, comme les parcs. Rendre visibles les chemins au sein des espaces verts permet de programmer sa route en gagnant du temps. Des représentations cartographiques qui incorporent la stratégie mobilitaire de couper par les parcs nous semblent ainsi en adéquation avec les usages quotidiens des marcheurs.



Figure 49 - Un extrait de la carte *Tube & Walk* qui met en exergue les trajets où le trajet à pied en surface est concurrentiel par rapport au trajet en métro.  
Source : Quickmap.

### CONCLUSION : ACCOMPAGNER LE PIÉTON DANS SES INTUITIONS

Plutôt que de contrer les intuitions premières du piéton, plutôt que de se cantonner à une représentation théorique du territoire, la signalétique intuitive offre plusieurs niveaux concrets de lecture de la ville qui renforcent les compétences que le piéton a pu acquérir au cours de ses pratiques quotidiennes.

Des expériences comme celles menées à bien par le projet *Legible London* font ainsi appel à une analyse complète des pratiques piétonnières ; en sont ressortis des concepts opérationnels qui facilitent réellement la vie du piéton, tels que les cercles d'accessibilité, les cartographies autoréférencées et les devantures actives.

Le piéton n'a pas forcément la connaissance, ni la représentation de l'ensemble du territoire et il s'appuie sur les repères de son vécu quotidien, ainsi que sur les ancrages qui lui sont nécessaires pour mettre en œuvre sa pratique de cabotage urbain. La cartographie qui s'adresse au marcheur doit intégrer ces données et offrir une représentation simplifiée, accessible et utilisable pour le non-initié : le recours massif du piéton aux cartes de métro comme outil d'orientation, alors que cet outil est manifestement inadapté aux échelles fines de la marche, illustre bien le besoin de ne s'appuyer que sur quelques éléments qui font sens, sans être submergé par un surplus d'informations. Ce sens émerge avant tout du cadre cognitif auquel il se réfère pour accomplir ses pratiques quotidiennes. Il est donc crucial que la signalétique adopte cette posture cognitive qui s'appuie sur les connaissances pratiques fondées sur la kinesthésie ressentie et appropriée par les marcheurs au cours de leurs déplacements, et non sur des références abstraites qui resteraient extérieures à leur vécu quotidien.

## **ENCHANTER LA MARCHE, LUDIFIER LA VILLE**

Entre l'espace *positionnel* de l'ingénierie et l'espace *relationnel* de l'expérience, il ne peut qu'y avoir un hiatus.

Michel Lussault

### INTRODUCTION

Un dernier élément de la palette qui s'offre au marcheur urbain lorsqu'il arpente le territoire n'est pas le moins motivant, loin de là : il s'agit de la ludification (Lavadinho et Winkn, 2009). Par ludification nous entendons les agencements qui permettent de rendre le trajet attractif et distrayant pour l'utilisateur en faisant appel à sa curiosité naturelle et à son sens de la découverte. L'enjeu de la ludification est de prolonger ainsi les temps de marche en s'appuyant sur les stratégies piétonnières, au premier chef desquelles le cabotage urbain.

Après avoir défini les fondements théoriques de la ludification, nous mettrons en perspective son objectif, qui consiste à augmenter l'acceptabilité du temps de trajet, puis nous donnerons des exemples illustrant les deux principes d'action sur lesquels elle se fonde : d'une part, le rééquilibrage entre transit et séjour, et d'autre part, les aménagements éphémères.

### UNE VILLE LUDIQUE EST UNE VILLE OU IL FAIT BON MARCHER

Partout en Europe nous constatons, comme nous l'avons souligné dans le mouvement I, un retour à des valeurs urbanistiques qui prônent la ville à taille humaine, compacte et mixte. Une ville de la proximité, où cheminements et lieux de séjour se multiplient dans le but de redonner aux citoyens le goût de l'activité physique au quotidien. Pouvoir marcher sans entrave et passer du temps en famille ou avec ses amis en plein air, au sein d'espaces publics agréables, figurent désormais parmi les revendications premières des citoyens. Devenir une « ville marchable » est ainsi un objectif poursuivi par un nombre grandissant de métropoles, pour lesquelles santé et qualité de vie sont désormais les indicateurs premiers de leur durabilité et de leur attractivité à l'échelle globale (Demers, 2006 ; Damon, 2008 ; Damon et Cusin, 2010).

La « ville marchable » reste cependant un défi qu'il n'est pas si facile d'atteindre, n'en déplaise aux défenseurs d'une marche qui relèverait de l'évidence. Elle a beau être consubstantielle aux bipèdes que nous sommes, la marche en milieu urbain ne va pas pour autant de soi. N'est pas marchable la ville qui veut, car il ne suffit pas de fabriquer des aménagements fonctionnels pour que cela... fonctionne, justement. Comme le dit si justement l'architecte danois Jan Gehl (Gehl, 1996 ; Gehl et Gemzøe, 2000 ; Gehl, Gemzøe et al. 2006 ; Gehl, 2010), il y a bien plus derrière le concept de la marche que simplement l'acte de marcher.

Nous pensons que le défi n'est pas tant de faire marcher les gens, mais de les faire marcher plus souvent et plus longtemps au quotidien. Si les gens marchent volontiers pour leurs loisirs (la marche de randonnée est même le premier sport pratiqué à l'échelle européenne), la marche en ville pour des usages utilitaires (se rendre à son travail, faire les courses, conduire les enfants à l'école, etc.) cède trop vite le pas à la voiture et aux transports publics, malgré les nombreuses campagnes de lutte contre la sédentarité. En effet, l'OMS considère désormais la sédentarité comme le fléau majeur de nos sociétés occidentales.

L'une des pistes que les collectivités publiques peuvent poursuivre avec succès est celle de la ludification (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître) de leurs territoires, dans le but de les rendre plus marchables. Il s'agit de faire en sorte que les citoyens marchent avec plaisir et fassent 10, 15, 30 minutes de marche à pied que d'habitude, sans même s'en rendre compte. Nous l'avons dit, il ne suffit pas d'environnements fonctionnellement propices à la marche. Il faut aussi et surtout que ces environnements incitent à la marche et en augmentent le plaisir. Une part d'enchantement (Winkin, 1998, 2001, 2005a et 2005b ; Lavadinho et Winkin, 2005, 2008, à paraître ; Winkin et Lavadinho, 2008) doit alors être à l'œuvre, transformant le regard indifférent des piétons pressés. Lorsque la ville leur dévoile, au fil de leurs cheminements, des surprises aussi inespérées que plaisantes, cela encourage les marcheurs à renouveler ces expériences agréables et à adopter plus facilement des pratiques de marche au quotidien.

Avec Yves Winkin, nous avons ainsi développé le concept de *ludification* (Lavadinho et Winkin, 2009) pour répertorier toute une série d'actions que les villes peuvent entreprendre pour devenir plus ludiques et, ce faisant, plus marchables. Nous avons défini le néologisme « ludification » à partir de « ludique » et

de « fluidification », pour évoquer cette capacité des villes à augmenter les déplacements en modes actifs grâce à un recadrage ludique, éphémère ou permanent, des espaces traversés. En effet, la marche en ville, comme nous venons de le voir, « c'est encore ce que l'on a inventé de mieux pour fluidifier les artères, celles des citoyens eux-mêmes autant que celles qui ont tendance à se congestionner matin et soir dans la plupart de nos villes » (Lavadinho et Winkin, 2009, p. 82). Le défi, comme le montrent nombre de campagnes de promotion d'activité physique vite oubliées par les citoyens, est non seulement de susciter l'envie de marcher mais de stabiliser ces changements de comportement en les inscrivant dans la longue durée.

Les collectivités publiques peuvent développer des actions de ludification en s'appuyant sur les stratégies de *cabotage urbain* des marcheurs (voir plus haut le chapitre dédié à l'analyse de cette notion), tirant partie notamment de l'hypothèse d'une plus forte acceptabilité du prolongement du temps de marche en milieu enchanté. Pour renforcer cette disposition à la marche chez les citoyens, les concepteurs d'aménagements urbains peuvent s'appuyer sur un certain nombre de techniques que nous regroupons dans la notion de *l'ingénierie de l'enchantement* (Lavadinho et Winkin, 2005, 2008, à paraître ; Winkin et Lavadinho, 2008). En faisant référence à la notion d'enchantement telle qu'elle a été élaborée par Yves Winkin (Winkin, 1998, 2001, 2005a et 2005b), nous avons transposé cette notion dans le champ urbanistique, où elle est devenue, pour Yves Winkin et moi-même, une clé opératoire pour décrire une philosophie d'aménagement urbain qui serait pourvoyeuse du désir de marcher (Lavadinho et Winkin, à paraître).

### L'ENCHANTEMENT COMME SUSPENSION AU SEIN DES LIEUX CLOS

Yves Winkin envisage la notion d'enchantement (Winkin, 1998, 2001, 2005a et 2005b) comme une qualité de certains lieux clos, à l'instar par exemple les paquebots de croisière, les casinos et les centres commerciaux, qui offrent à leurs usagers la possibilité d'effectuer temporairement une « suspension volontaire de l'incrédulité », selon la formule de Samuel Coleridge (1985 (éd. orig. 1817)). Yves Winkin essaie de faire comprendre que des lieux et des moments urbains peuvent également participer de ce régime de collusion où, d'une part, des « concepteurs de l'enchantement » mettent en place des dispositifs destinés à « suspendre l'incrédulité » et, d'autre part, des participants s'engagent dans ce processus et « cherchent activement à se laisser flotter, soit en déniaient la réalité environnante, soit en s'engouffrant dans la brèche ouverte par les concepteurs ». Ce processus de collusion entre concepteurs et participants est, selon Yves Winkin, particulièrement visible dans les situations touristiques, en particulier celles qui reposent sur des fictions concrètes, à l'instar de Disneyland ou de Las Vegas.

François Ascher souligne également la place de plus en plus importante que ces fictions prennent dans l'aménagement urbain contemporain : « L'urbanisme fait une place de plus en plus grande aux paysages urbains, à la « *visual delectation* », au design des espaces publics et des mobiliers urbains, conçoit les opérations comme des « projets » et s'inspire des démarches des « *imagineers* » de chez Disney. De fait, les acteurs de l'industrie de l'*entertainment* (qui comptent aux Etats-Unis huit fois plus d'employés que l'industrie automobile) prennent une place grandissante dans l'aménagement, l'immobilier, les centres commerciaux, la requalification des centres » (Ascher, 2009, p. 252).

Pour Michel Lussault, ce type d'espaces trouve sa clientèle au sein des élites hypermobiles. Ainsi la bien-nommée *jet set* fonderait son existence sur ce que Lussault nomme hypertopie : « une spatialité qui se caractérise par une exaspération des mobilités et des quantités de lieux consommés ». Lussault qualifie de spatiophages ces acteurs, plutôt à fort capital économique, qui signent leurs identités individuelles et sociales par la consommation compulsive d'espaces urbains. Le système de production de l'urbain s'est adapté en inventant des unités spatiales négociables, en quelque sorte des marchandises pour spatiophages. Lussault inclut dans cette catégorie les centralités commerciales, les casinos, les clubs pour grands voyageurs, les parcs d'attraction et les lieux de culture (Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, pp. 750-751).

En 1966 déjà, Michel Foucault propose de nommer ces contre-espaces des *hétérotopies*, pour souligner le caractère singulier de ces espaces absolument autres. « La société a organisé (...) ses propres contre-espaces, ses utopies situées, ces lieux réels hors de tous les lieux » (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 25). Il distingue parmi ces hétérotopies les jardins, les cimetières, les maisons de retraite, les asiles, les maisons closes, les prisons et les villages du Club Méditerranée, parmi d'autres, qui ont en commun plusieurs propriétés, dont une relative fermeture qui se manifeste par un effet de seuil qui octroie le droit d'accès aux seuls autorisés (ou ceux qui sont obligés d'y séjourner, par exemple les prisonniers ou les aliénés). Dans son ouvrage *Asiles*, Erving Goffman



analyse quant à lui ces lieux clos – prisons, monastères et asiles – sous le prisme conceptuel d’« institution totale » (Goffman, 1971, cité par Jean Nizet et Nathalie Rigaux, 2005).

Foucault décrit l’hétérotopie en des termes qui rappellent ceux que nous avons pour notre part utilisés pour caractériser l’espace palimpseste. « L’hétérotopie a pour règle de juxtaposer en un lieu réel plusieurs espaces qui, normalement, seraient incompatibles » (Foucault, 2009 (d’après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 29). Ainsi du théâtre et du cinéma, ainsi du jardin. Foucault pointe l’imbrication entre ce lieu clos qui fonctionne comme un concentré du monde et sa reproduction originelle qui a prêté ses traits au tapis persan. A son tour, le tapis est quant à lui associé à une forme hétérotopique de mobilité, le tapis volant. On comprend dès lors la valeur légendaire des tapis volants, puisque ce sont des tapis qui parcourent le monde. « Le jardin est un tapis où le monde tout entier vient accomplir sa perfection symbolique et le tapis est un jardin mobile à travers l’espace » (Foucault, 2009 (d’après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 29).

Foucault note que les hétérotopies présentes dans les sociétés traditionnelles, liées aux rites de passage et aux rythmes biologiques, ont tendance à être remplacées dans nos sociétés contemporaines par des hétérotopies de déviation, qui renvoient aux marges de la société (asiles, prisons, maisons de retraite) et qui se trouvent d’ailleurs le plus souvent également aux marges de la ville, en périphérie.

La question des temporalités apparaît également en filigrane dans l’analyse foucauldienne : à l’instar des sociétés traditionnelles, nos sociétés continuent de considérer les hétérotopies comme proches parentes des hétérochronies, en ce sens qu’elles sont liées à des découpages singuliers du temps sociétal. Ainsi du musée et de la bibliothèque, utopies résolument modernes qui jouent à l’instar des tumulus anciens sur **le mode de l’éternité**, en tentant par un cumul à l’infini de tout ce qui fait société de s’extraire du temps historique où elles sont pourtant situées. Foucault distingue encore les hétérotopies qui s’organisent sur **le mode de la fête**, et cite en exemple les foires comme des « événements merveilleux » dont la récurrence vient animer une à deux fois par an les lieux « en marge de la ville qui leur sont réservés et qui restent vides le reste de l’année » (Foucault, 2009 (d’après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 30). Un exemple concret de ce type d’hétérotopie nous est fourni avec la Plaine de Plainpalais à Genève. Nous y reviendrons plus en détail dans le chapitre consacré à Genève au mouvement IV. Sous cette dernière acception de fête à la fois singulière et récurrente, le concept d’hétérotopie foucauldienne se rapproche du concept d’*aménagements éphémères* que nous avons conceptualisé ailleurs (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008) et que nous allons développer ci-après dans ce chapitre avec les exemples de Paris-Plages et le Festival Arbres & Lumières de Genève.

### L'ENCHANTEMENT TRANSPOSE AU SEIN DES ESPACES PUBLICS

Dans certains de nos écrits co-rédigés avec Yves Winkin (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008 ; Lavadinho et Winkin 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître), nous avons jugé pertinent de transposer la notion d'enchantement au traitement de certains espaces publics urbains pour décrire des contextes qui nous semblaient propices à la marchabilité. L'écueil principal rencontré lors de cette transposition est le fait que pour rester « publics », ces espaces enchantés doivent échapper au cadrage spatio-temporel rigoureux imposé aux lieux de fantaisie et respecter au contraire le principe d'« une ouverture à tous et en tout temps » qui caractérise la publicité des espaces urbains. Cette tension est d'ailleurs fortement perceptible dans les centres commerciaux à ciel ouvert qui se multiplient de nos jours et dont nous avons analysé les dynamiques plus en détail ailleurs (Lavadinho et Linsel, 2011).

La conception de plus en plus hybride de ces attracteurs de commerce et de loisirs se départit des traditionnelles boîtes à chaussures qui restaient aveugles à la ville et se veut désormais plus « urbaine ». Elle participe d'une mouvance qui offre plus d'espaces palimpsestes (voir plus haut le chapitre dédié à l'analyse de ces espaces), notamment de grandes places ou des rues ornées de terrasses et de boutiques, leur conférant un caractère propice aux sociabilités et aux rencontres. Ces lieux au statut privé et clos n'en sont pas moins des contre-espaces au sens hétérotopique que leur prête Foucault (2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 25), puisqu'ils limitent fortement leurs droits d'accès, tout en jouant la carte d'ouverture des espaces publics traditionnels. Ils entretiennent cette ambivalence en s'appuyant sur des techniques opératoires propres à l'ingénierie de l'enchantement : ils donnent l'illusion qu'il s'agit d'espaces publics au sens plein du terme, puis démentent cette illusion dès que les grilles se ferment pour la nuit ou que des vigiles viennent demander des comptes à ceux qui, par leur apparence ou leurs actions, ne « cadrent pas » avec l'image du chaland admise par les gestionnaires de ces lieux.

Malgré cet écueil, la notion d'ingénierie de l'enchantement nous a semblée suffisamment puissante pour nous inciter à poursuivre cet effort de transposition, car ces opérations d'ingénierie symbolique peuvent s'avérer hautement efficaces pour donner aux citadins l'envie de marcher. Elles visent, au-delà ou en dehors de toute fonctionnalité, à produire un recadrage de l'ici et maintenant. « Pour quelques instants, « tout se passe comme si » : comme si les piétons étaient ailleurs, à une autre époque, dans un autre lieu. Si nous parlons d'enchantement pour analyser ces opérations, c'est parce que nous voulons insister sur le nécessaire déploiement de l'imaginaire en cas de « réussite », qu'il s'agisse d'interventions artistiques, d'aménagements urbanistiques ou de productions festives. Cette réussite, c'est-à-dire la suspension momentanée de l'incrédulité, est du ressort des participants, non des concepteurs » (Winkin et Lavadinho, 2008). C'est l'autre regard que leur portent les usagers qui ouvre ces espaces à une plus forte appropriation par le biais d'usages inédits.

## DES OPERATIONS DE LUDIFICATION QUI AUGMENTENT LA TEXTURISATION DE LA MARCHÉ

Faisons maintenant le tour, avec quelques exemples pris en Europe et ailleurs, des outils qui permettent aux concepteurs des espaces publics de métamorphoser nos quotidiens urbains en confortant « la qualité d'interpellation des *dispositifs cheminatoires* » (Lavadinho et Winkin, à paraître) qui relient les lieux d'activités à l'échelle de toute l'aire urbaine.

Pour cela, nous nous appuyons sur le concept de *marche texturisante* que nous avons développé plus haut. La texturisation évoque la capacité de ce mode, en prise directe avec l'environnement, à injecter de l'épaisseur et du sens dans nos déplacements. L'enjeu est alors pour les villes de trouver les moyens d'augmenter la texture du trajet à effectuer, notamment par le biais de l'aménagement ludique de leurs espaces publics. Ces aménagements ponctuent de manière judicieuse les cheminements utilisés au quotidien par les citoyens.

Pour donner chair à nos propos, nous nous concentrerons sur deux types d'actions en particulier :

- des opérations de **rééquilibrage entre les fonctions de transit et de séjour**, illustrées par l'exemple idéal-typique de **Mur Island à Graz**, puis avec deux exemples plus opératoires pris à **Lyon** et à **Zurich** ;
- des opérations qui misent sur des **aménagements éphémères** pour changer les modes d'appropriation de la ville, avec les exemples emblématiques de **Paris-Plages à Paris** et du **Festival Arbres & Lumières à Genève**.

### Trouver le juste équilibre entre transit et séjour

L'homme se repose, l'homme se meut, c'est tout.

Ildefonso Cerdà

Marcher va de pair avec le fait de s'arrêter pour mieux profiter de la ville et de tout ce qu'elle a à offrir. Nous pensons que parmi les conditions essentielles à une bonne ludification des villes (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître), se trouve, avant toute chose, la recherche d'un bon équilibre entre transit et séjour. Il ne suffit pas de traverser aisément des espaces, encore faut-il pouvoir s'y attarder. Et inversement, de bons espaces de séjour urbain se doivent d'être facilement accessibles à pied et de faciliter leur traversée par ceux qui ne font que passer... mais qui pourront y séjourner un autre jour.

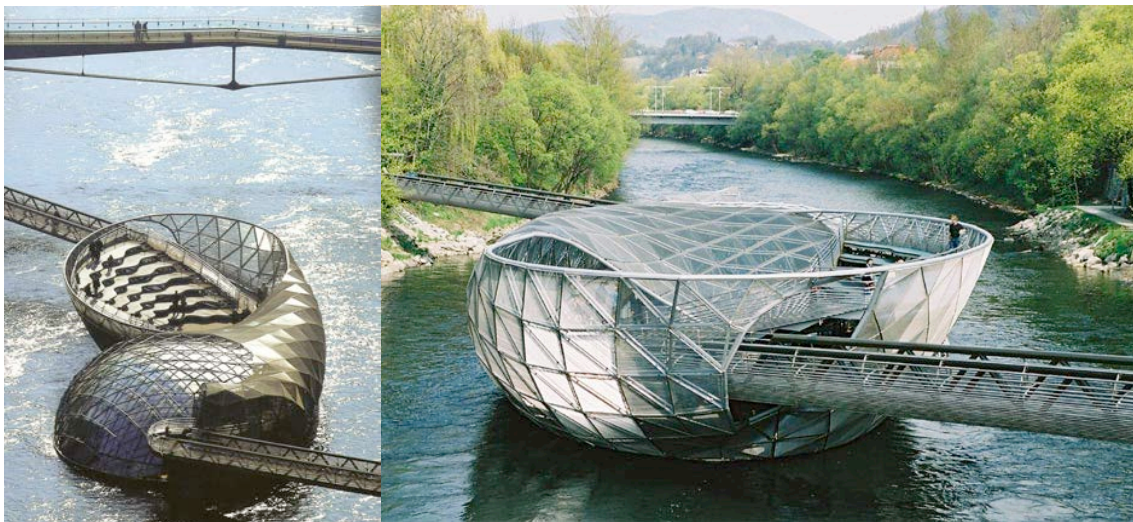


Figure 50 –Mur Island © Ville de Graz / Elvira Klamminger. Source : <http://www.graz03.at>.

Mur Island est un bel exemple d'un espace palimpseste au design innovant destiné à équilibrer les fonctions de transit et séjour. Cette coquille de 550 tonnes d'acier, organiquement tordue, posée au beau milieu de la rivière Mur, questionne la notion même de pont. Nichés sous son dôme, la coquille accueille un théâtre à ciel ouvert et un café. Dans le zigzag entre le dôme et le bol, une aire de jeux pour enfants a été installée. D'après Vito Acconci, l'artiste qui l'a conçu, ces trois espaces distincts sont à considérer dans leurs relations. La volonté des concepteurs, dans cet espace en mouvement, était de construire un objet également changeant (l'île peut flotter si le niveau d'eau monte). Le projet a été commandé pour célébrer par une icône pérenne Graz 2003, Capitale Culturelle d'Europe, sur la base d'une idée de Robert Punkenhofer d'Art & Idea.



**Figure 51 - « La Lampe » par Luxera, AB et la ville de Malmö (Suède)**  
© Sonia Lavadinho, Fête des Lumières 2010, Place Béraudier / Parvis de la Gare Part-Dieu, Lyon

Parrainée par « Gares et connexions », branche de la SNCF en charge de la rénovation des 3 000 gares ferroviaires du réseau français, cette installation a été conçue par le service de l'éclairage de la ville de Malmö en partenariat avec l'association Luxera, avec Johan Moritz, designer lumière et Bertil Göransson. Le projet voulait répondre à la question : « Que se passe-t-il lorsque un objet du quotidien investit l'espace public ? ». Pour le découvrir, les concepteurs invitent les passants à s'installer sous la lumière douillette de la Lampe... qui fait tout de même 6 mètres de haut ! Cette installation joue habilement sur la transition entre transit et séjour, en réinterrogeant avec subtilité la fonction première de ce parvis trop nu où les passants ne font d'habitude que passer.



**Figure 52 - Café ombragé © Sonia Lavadinho, 2008, station de tramway, Zurich**

Un aménagement respectueux de la présence d'un arbre séculaire apporte à la fois de la lumière et de l'ombre bienfaisante à ce café qui agrément une station de tramway à Zurich. Ce dispositif permet d'attendre (voire de s'attarder) en lisant son journal, en bavardant avec des amis ou simplement en regardant défiler la ville.

## **Des aménagements éphémères pour expérimenter la ville autrement**

Et si, soudain, la ville devenait tout autre ? Si les lieux anodins que nous parcourons tous les jours pouvaient, sous un simple coup de baguette magique, se transformer en lieux insolites, que souhaiterions-nous pour notre rue, notre quartier, notre parcours quotidien jusqu'au travail ou à l'école ? Voilà le défi auquel les aménagements éphémères se proposent de répondre de manière ludique, l'espace de quelques jours ou de tout un été, pour que les habitants et les autres usagers des espaces ainsi reconvertis puissent envisager le changement en connaissance de cause. Confronter le lieu réel aux usages tant rêvés, ou tant craints, pour se rendre compte que oui, contre toute attente, le lieu ainsi aménagé répond à un besoin, à un désir que l'on ne s'imaginait parfois pas avoir en son for intérieur. Aux premières loges, habitants et commerçants peuvent confronter leurs imaginaires à ce qui se passe au quotidien sous leur fenêtre ou sur le pas de leur porte. Cela permet aussi d'entamer sur de bonnes bases les discussions avec les autorités menant à un éventuel changement pérenne destiné à améliorer les conditions de vie du quartier ou de la ville dans son ensemble.

### Paris-Plages : la mer à côté de chez soi

Paris-Plages – la Ville de Paris utilise l'expression au pluriel car l'opération se déroule simultanément sur deux sites parisiens, la voie Georges Pompidou qui borde les quais de la Seine et les bassins de la Villette – constitue l'opération éphémère par excellence. Elle a su marquer les esprits et susciter partout en Europe et ailleurs une forte émulation au cours de la décennie écoulée. Lancée en 2001 à l'initiative de Bertrand Delanoë lors de son élection à la mairie de Paris, l'opération égaye depuis chaque été la capitale, offrant ainsi gratuitement à des millions de parisiens et de visiteurs tous les agréments d'une plage sans pour autant devoir sortir de la ville. En 2010, ce ne sont pas moins de 2 800 mètres de voies qui ont été aménagées en bord de Seine et 1 500 mètres de quais autour du bassin de la Villette. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 1350 tonnes de sable, 350 transats, 250 parasols, 40 hamacs et autant de palmiers, 6 000 livres lus à la bibliothèque itinérante et plus de 200 000 participants aux activités sportives. Avec plus de 150 000 visiteurs par jour, Paris-Plages est une opération dont le succès ne se dément pas. Elle est soutenue par de nombreux sponsors qui y vont chacun de leur « grain de sable » pour offrir à la population un paysage décalé où la bonne humeur et la mobilité douce règnent, remplaçant les tuyaux d'échappement et les klaxons qui polluent la voie rapide Georges Pompidou durant le reste de l'année.

D'un coût total de 2,5 millions d'Euros, dont quasi la moitié est assurée par des fonds privés, Paris-Plages continue, année après année, à susciter l'adhésion massive des parisiens. Pourtant, lors de son lancement, les voix sceptiques étaient nombreuses à prédire le naufrage certain de cette « folie démesurée » proposée par le maire. D'abord considérée comme une boutade – « Fermer la voie rapide, vous plaisantez ? », Paris-Plages est aujourd'hui imitée par bien des villes, grandes et petites, qui n'hésitent plus à fermer leurs avenues au trafic pour avoir l'« été à la mer » sur le bord de leurs trottoirs.

# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

---

---



Figure 53 –Cours de danse à Paris-Plages © Philippe Leroyer, [www.flickr.com](http://www.flickr.com), sous licence Creative Commons, 2008

L'ambiance festive de Paris-Plages lâche les corps dans un cours de danse improvisé. Les spectateurs nombreux ne tarderont pas, eux aussi, à être entraînés dans le spectacle par quelque danseur à la recherche d'un partenaire. La plupart se prêtent au jeu de bonne grâce, d'autres restent en retrait et se contentent d'observer. Des dizaines d'activités sportives et de loisirs sont ainsi proposées chaque jour aux parisiens qui fréquentent Paris-Plages. Elles sont généralement prises d'assaut par des participants qui y adhèrent avec enthousiasme. Les nombreuses buvettes offrent l'opportunité de rafraîchir danseurs et spectateurs en cas de besoin. Ces « vacances actives » ne sont cependant pas du goût de tous. La grande majorité des visiteurs opte plutôt pour les transats ou les chaises des terrasses.





Figure 54 -Coin de jeux à Paris-Plages © Jean-Noël Pignet / Mairie de Paris, 2010

A Paris-Plages, nous pouvons observer beaucoup de comportements liés au *togetherness*, puisqu'en leur grande majorité les visiteurs viennent en famille ou entre amis. Pour des milliers d'enfants et leurs parents, un peu de sable et un bout de ciel bleu, ne serait-ce qu'en carton, créent une atmosphère évocatrice d'un ailleurs dont les quelques mètres carrés suffisent à créer une ambiance de vacances. Bien entendu, personne n'est dupe de la supercherie. C'est plutôt la « suspension volontaire de l'incrédulité » que nous avons décrite plus haut qui est à l'œuvre ici. « Nous savons bien », pourraient dire les parents, « que ce bout de carton bleu n'est pas un ciel et que ce bout de sable n'est pas une plage, mais quand même... ». L'espace d'un instant, les acteurs y croient, et la dimension performative de leurs actions délimite un cadre de possibilité pour « accomplir cette réalité ».

# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

---

---



Figure 55 -Transat sur Seine, Paris-Plages © Jean-Noël Pignet / Mairie de Paris, 2010



Figure 56 -Les tout-petits se mettent aussi à lire à Paris-Plages © Philippe Leroyer, www.flickr.com, sous licence Creative Commons, 2008

Lire un livre emprunté à la bibliothèque tout en profitant du soleil et de la Seine à quelques pas, voilà un programme qui plaît autant aux adultes qu'aux enfants. Au total, ce sont plus de 6 000 livres qui ont été lus par les usagers de Paris-Plages durant l'été 2010.

L'aménagement temporaire, comme nous le voyons, n'est pas nécessairement vécu comme un handicap,

pourvu qu'il soit proposé et reçu comme un événement « extra-ordinaire » dont il faut profiter tant qu'il dure, pourvu aussi et surtout que sa récurrence régulière l'inscrive dans les mémoires et dans les pratiques. L'extraordinaire engouement des Parisiens pour l'opération Paris-Plages, analysé par Michèle de la Pradelle et Emmanuelle Lallement (2004, 2007) comme « la célébration d'un objet absent », en référence au titre éponyme de leur article dans l'ouvrage collectif *Objets et Mémoires* (Debary et Turgeon, 2007) montre qu'il est possible, par la mise en œuvre d'une stratégie que les auteurs nomment « détournement festif », d'inviter toute une population à s'appropriier symboliquement un espace ordinairement réservé à l'automobile et à lui faire comprendre ainsi qu'il n'y a pas de nécessité absolue en matière de circulation et d'accessibilité routière. Selon les auteurs, ces détournements proposent de faire de ces lieux « autre chose que ce qu'ils sont, quelquefois même précisément ce qu'ils ne peuvent pas être ordinairement » (De la Pradelle et Lallement, 2007, p. 197).

Ainsi l'aménagement temporaire, en même temps qu'il fait entrevoir un futur possible, porte en lui les germes d'un retour prochain au *statu quo*. Cependant nous pensons que c'est dans sa récurrence que réside la véritable préfiguration d'un autre possible. En réinvestissant chaque année les quais de la Seine et le bassin de la Villette, Paris-Plages s'intègre ainsi dans une politique à long terme menée par la ville de Paris. Celle-ci consiste à faire comprendre aux habitants de manière ludique que la priorité est désormais aux transports en commun, aux vélos et aux piétons. « Alors que la journée annuelle sans voitures est souvent perçue par les habitants comme un échec, à Paris comme ailleurs, l'opération Paris-Plages fait vivre aux Parisiens de manière concrète « comment ce serait si ... la voiture ne dominait plus la ville » (Lavadinho et Winkin, 2008). Même s'il s'agit dans l'un et l'autre cas de fiction en grandeur réelle, la journée sans voitures apparaît comme une aberration, parce que son irréalisme n'est pas compensé par un rêve. En revanche, Paris-plages propose une utopie concrète et chacun y participe sur le mode de la dénégation, qui est le principe essentiel de la mise en enchantement (Winkin, 1998, 2001, 2005a et 2005b). « Nous savons bien », semblent dire les Parisiens, « que nous ne sommes pas à la plage (et que l'on ne peut pas mettre une plage au milieu de Paris) – mais quand même ». Les Parisiens font comme si, tout en sachant pertinemment bien qu'il s'agit d'une fiction limitée dans le temps et dans l'espace. Alors que la journée sans voitures peut être comprise comme un aménagement palliatif, parce qu'elle n'est vécue que comme un ensemble d'interdictions frustrantes, sans valeur ajoutée, l'opération Paris-Plages compense largement, par ses résonances imaginaires, les embouteillages supplémentaires qu'elle suscite pendant plusieurs semaines » (Lavadinho et Winkin, 2005, p. 5).

Malgré les protestations de certaines catégories de la population (commerçants, chauffeurs de taxi, compagnies de livraison), l'engouement est tel que sa reconduction annuelle est demandée et que l'effort amorcé par les pouvoirs publics est prolongé par une surenchère entre sponsors privés. Si cet aménagement est systémique, ce n'est pas seulement parce qu'il est enchâssé dans une politique publique cohérente, mais c'est aussi parce qu'il entraîne de plus en plus d'acteurs privés à rejoindre le mouvement et à accroître son amplitude collective.

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

---

---

### Avec Arbres & Lumières, c'est toute la Ville de Genève qui s'illumine pour Noël

Le Festival Arbres & Lumières à Genève est, dans un registre cette fois-ci hivernal, un autre aménagement éphémère très réussi, qui laisse des traces pérennes dans l'imaginaire des habitants et des chalands qui fréquentent en nombre les rues de la ville lors de la période de Noël. Ayant fêté sa 10ème édition en 2010, ce festival fait désormais figure de rendez-vous incontournable des genevois. Il dément ainsi avec éclat l'idée reçue que l'hiver serait une saison qui n'encourage pas les marcheurs à profiter pleinement de ce que la ville a à offrir.

Le festival Arbres & Lumières, en confiant à des artistes le soin de parer des arbres de leurs créations sur les places les plus emblématiques de la ville, anime de tous ses feux des lieux qui passent d'habitude inaperçus au quotidien. Les nuits genevoises prennent ainsi une saveur particulière en cette saison, en emportant résidents et touristes dans l'univers enchanteur du Festival. Chaque année, hêtres, platanes, peupliers et autres séquoias s'illuminent pendant la période de Noël grâce à l'inépuisable créativité contemporaine d'artistes suisses et européens qui invitent les passants à redécouvrir la ville sous une nouvelle lumière. La curiosité de découvrir comment chaque espace public et chaque arbre sera traité maintient l'intérêt vivant année après année.

Organisé par l'Association du Festival Arbres & Lumières, en collaboration avec les services de la Ville de Genève<sup>66</sup>, son financement fait l'objet d'une forme originale de partenariat public-privé<sup>67</sup>. Les organisateurs font appel à des institutions et des entreprises dont les sièges sociaux se situent à proximité de l'emplacement choisi pour l'intervention artistique, qu'ils leur demandent de parrainer. C'est ainsi une forme singulière d'attachement, presque intime, qui se développe entre chaque arbre métamorphosé et son sponsor.

Au départ, il y avait cette volonté de concevoir la ville comme une œuvre d'art et de désigner les arbres comme un support naturel idéal pour établir un dialogue avec les passants. Le charme de ce festival tient d'ailleurs pour beaucoup à sa dimension participative. La population est invitée à se manifester, soit par le biais du concours de photographie amateur qui accompagne le Festival, soit par le biais des installations artistiques elles-mêmes. En effet, celles-ci demandent souvent des actions concrètes de la part des passants, qui s'en donnent à cœur joie pour actionner leviers et autres manivelles, enfourcher des vélos qui illuminent les arbres au gré du tour de roue ou encore envoyer des sms que ces derniers retransmettent sur leurs branches à la ville toute entière.

A l'occasion de la première édition du Festival, nommé alors Christmas Tree Festival, 18 artistes de renom ont été invités à exprimer la beauté, la poésie, à bousculer les idées reçues et l'espace urbain en métamorphosant une centaine d'arbres de la ville de Genève. Rebaptisé Festival Arbres & Lumières

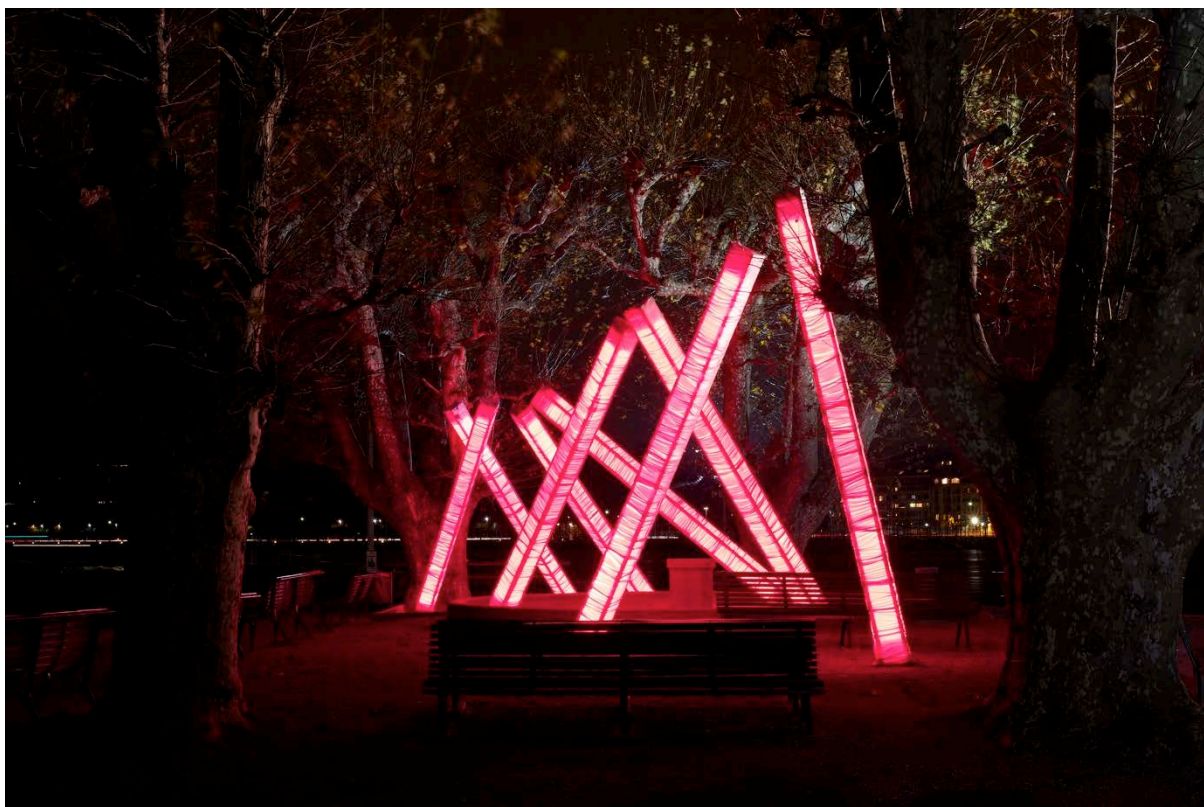
---

<sup>66</sup> Au sein de la Ville de Genève, divers départements collaborent à la réalisation de ce Festival : le Département de la cohésion sociale, de la jeunesse et des sports, le Service des espaces verts de la Ville de Genève, le Département des constructions et de l'aménagement, en particulier la Section éclairage public et illuminations du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité.

<sup>67</sup> Des institutions actives dans la banque et la finance (Clariden Leu, Mirabaud, Barclays Wealth, Julius Bär) font partie des partenaires, ainsi que des entreprises (Caran d'Ache, le groupe G. Dentan). Les partenaires peuvent changer d'une année à l'autre, mais en majorité, ils sont associés au projet depuis plusieurs années.

depuis l'édition 2004, l'objectif de la manifestation est depuis resté le même : aller à la rencontre du public, le faire réfléchir en lui proposant des ouvertures culturelles au détour d'un site arboré et en allant au-delà d'une simple manifestation à cette époque particulière de l'année. Tout en mettant l'art à la portée de tous, l'objectif se veut également festif puisqu'il s'agit d'animer la ville et d'apporter aux visiteurs du Festival animations, musique et rencontres.

Ce festival unique en son genre, qui a pu compter avec la participation d'artistes prestigieux comme l'Allemand Nils Udo, le Japonnais Keiishi Tahara, l'Espagnol Jaume Plensa, les Genevois John Armleder et Christian Marclay ou encore, les Français Daniel Buren, Jean-Luc Vilmouth, Claude Lévêque et Laurent Fachard, a depuis fait des émules ailleurs en Europe, avec notamment une édition au Luxembourg en 2008.



**Figure 57 -« Réminiscence », de Thierry Metral © David Houcheringer, 2010, Jetée des Pâquis, Genève**

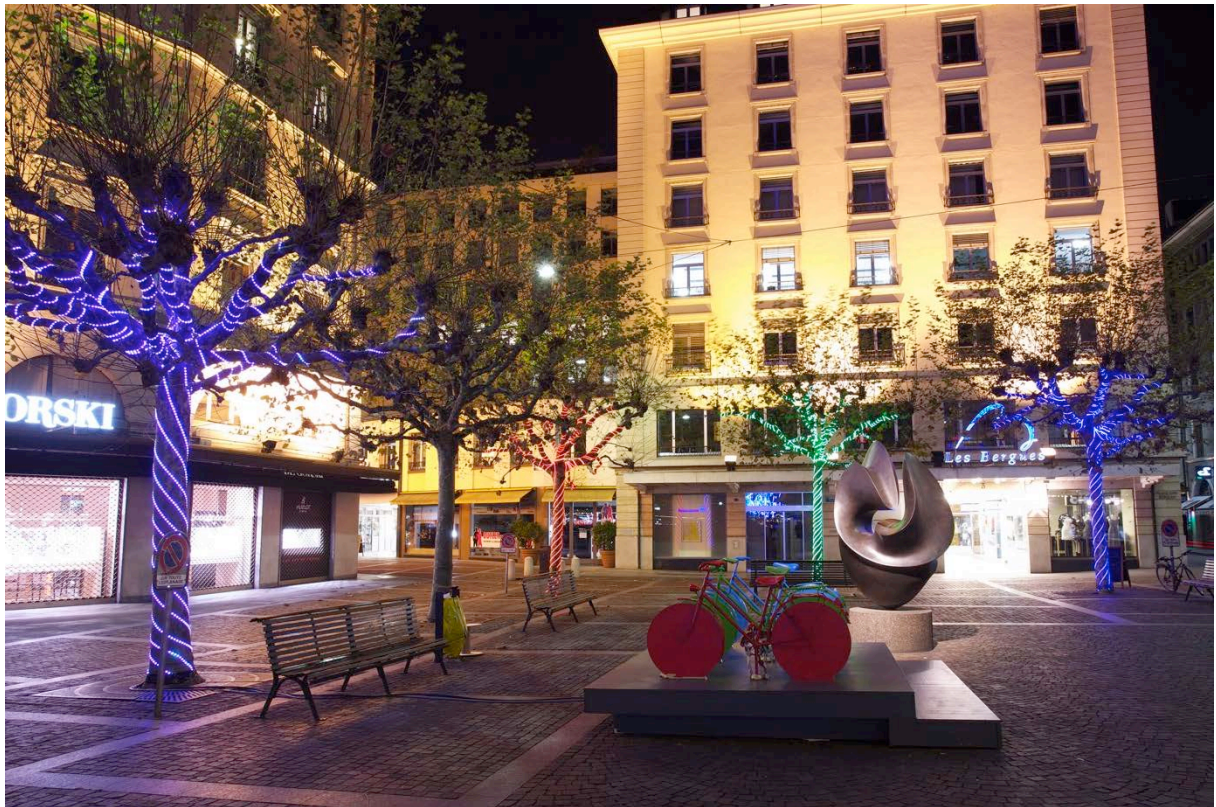
L'artiste français Thierry Metral intervient depuis plus de 20 ans en collaboration avec des artistes et plasticiens autour de sa passion, l'éclairage. Son inspiration lui vient en contemplant la nature. Ces stalagmites absorbent les couleurs et les diffusent, en les rendant à la nature. Témoins des saisons qui passent, les troncs et racines des arbres nous interpellent sur la fuite du temps : leur murmure affirme que chaque minute est précieuse, tandis que la lumière rappelle la sève en une ode à la vie.

# Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

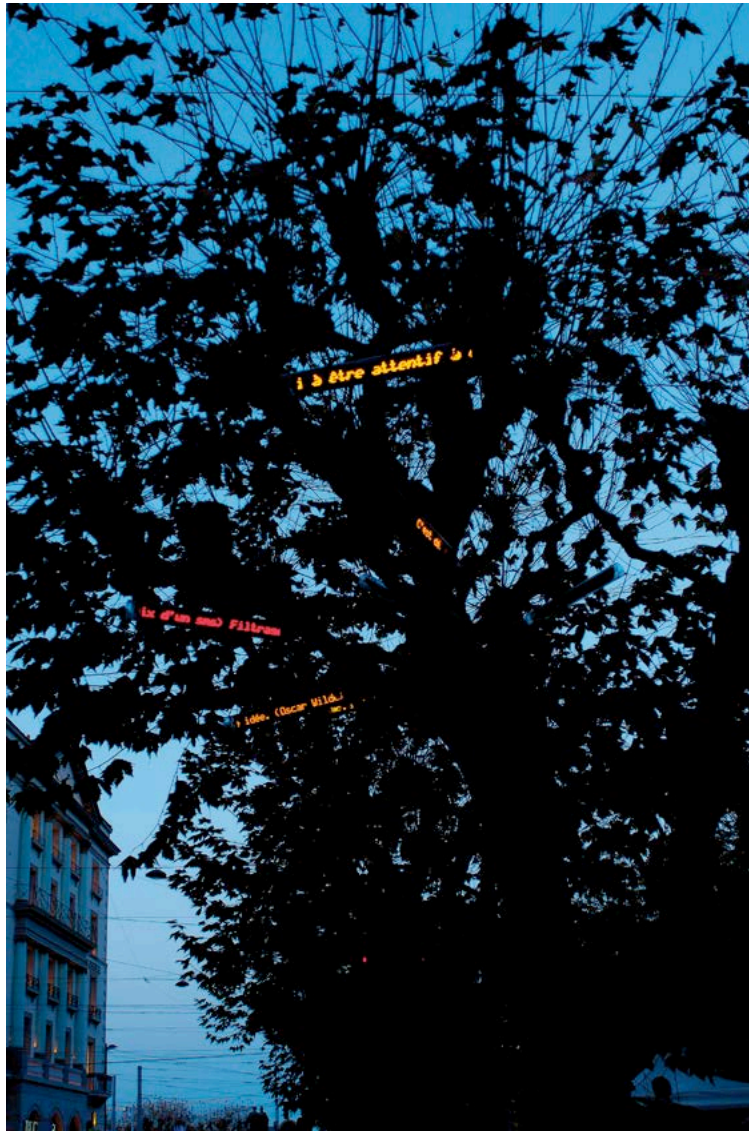
---

---



**Figure 58 -« RVB », de Alexandre Hurzeler © David Houcheringer, 2010, Place des Bergues, Genève**

Diplômé d'Architecture de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Alexandre Hurzeler a travaillé à New Taipei, Lausanne et Genève. En 2010 il fonde e-brid.org, une organisation dédiée à la conception et réalisation de projets à la croisée entre architecture, design et art. Son projet RVB – Rad, Vélo, Bike – propose aux passants de composer eux-mêmes en pédalant leurs propres combinaisons de couleurs. Des variations dynamiques infinies sont obtenues en appliquant le principe simple de la synthèse additive trichrome : lorsque les trois couleurs primaires se mélangent, leurs intensités sont additionnées et le mélange à même intensité produit de la lumière blanche. Cette installation ludique a suscité beaucoup d'engouement auprès des passants, qui se mettaient à plusieurs pour l'essayer, alors que les commentaires des spectateurs allaient bon train.



**Figure 59** -« Arborescence », de HEAA © David Houcheringer, 2006, Place Longemalle ; Genève

Conçue par les étudiants de la Haute École d'Arts Appliqués de Genève, cette installation joue sur l'interactivité. Elle fait réfléchir de manière ludique sur la portée symbolique des messages dans notre monde de plus en plus façonné à la fois par les messages publicitaires et les réseaux sociaux. Les passants pouvaient ainsi lire des citations d'auteurs connus et même dialoguer avec les arbres via des sms. Après avoir gagné le feu vert des modérateurs, leurs messages étaient retransmis toute la nuit durant... Des conversations par arbres interposés se sont ainsi engagées entre les passants, tandis que certains n'hésitaient pas à interpeller leurs amis et connaissances au bout du fil : « Viens Place Longemalle, cet arbre à sms vaut le détour. Je viens d'y poster un message pour toi... ».

### CONCLUSION : LA LUDIFICATION, UN OUTIL EFFICACE POUR DONNER ENVIE DE MARCHER

Un complément intéressant de toutes les autres incitations à la marche urbaine est la *ludification* qui rend le trajet attractif et distrayant pour l'utilisateur en faisant appel à sa curiosité naturelle et à son sens de la découverte. Ce recadrage ludique peut être éphémère – le « festif ». Il s'appuie alors sur un événement ponctuel mais qui revient généralement au fil des saisons, assurant ainsi une sédimentation au sein de la carte mentale des usagers. Il peut aussi devenir permanent – l'« éternel », en s'extrayant du temps historique où il se situe. Il assume alors, par son caractère hétérotopique, une dimension qui « enchante » les marcheurs et leur permet de s'extraire à leur tour de leur quotidien.

Cette ludification vient renforcer les stratégies de cabotage urbain, en incitant à une plus grande acceptabilité du prolongement du temps de la marche et à une action de découverte de l'environnement urbain. Un juste équilibre entre *transit* et *séjour* sera en tout état de cause à rechercher, en accord avec le caractère palimpsestique de l'espace investi par les citoyens marcheurs.



## **CONCLUSION : DES CONCEPTS OPERATOIRES POUR SAISIR LA MARCHÉ**

La confrontation des apports théoriques et de la pratique du terrain nous a permis, au fil des différents chapitres qui composent ce mouvement II, de faire progresser et d'enrichir les concepts liés à la marche en ville.

La *vitesse contextuelle* permet de traiter de l'accessibilité à des réalités déterminées et non pas de la vitesse dans l'absolu ; ce concept est en relation étroite avec celui de l'urbanité, car il est lié aux sociabilités et à une culture de « l'être ensemble » qui répond aux aspirations des habitants de l'urbain contemporain ; dans cette logique, la marche est un mode doté d'atouts, car elle est très supérieure aux autres modes en terme d'accessibilité directe : tant vis-à-vis des véhicules individuels, handicapés par les embouteillages et la recherche de stationnement, que même vis-à-vis des transports publics, sujets aux ruptures de charge et aux contraintes de rigidité des infrastructures.

La *marche texturisée* offre une prise sur les espaces et les attracteurs rencontrés au fur et à mesure de la progression du piéton. Son pendant, l'*espace palimpseste*, évoque les multiples usages qui peuvent se dérouler, simultanément ou non, sur ce type d'espace public. Ce cumul des fonctions enrichit nettement l'espace : il lui donne ses « lettres d'urbanité » en cumulant des raisons multiples d'« être-là ». Activités, sociabilités et rencontres se combinent pour augmenter les motifs de séjour. Ainsi la qualité de ces espaces en fait des attracteurs pour les piétons, qui ont d'autant plus tendance à s'y rendre à pied que les temporalités étendues renforcent encore l'intensité du lieu (Marzloff, 2005 ; Lavadinho, 2009a).

Le *cabotage urbain* est une notion fondamentale pour la marche, car c'est ce qui fait sa spécificité par rapport aux autres modes de déplacement. Il s'agit là de définir les comportements des marcheurs en fonction de leurs stratégies, du rythme qu'ils adaptent aux attracteurs rencontrés, des enchaînements qu'ils en extrapolent. Le développement du cabotage urbain est particulièrement utile en périphérie, pour introduire du rythme dans des espaces souvent trop monotones. Le processus a été abordé par trois entrées : la latéralisation qui permet de compléter la marche elle-même par d'autres activités, la ludification qui anime les itinéraires et la texturisation qui rythme ces mêmes itinéraires.

La *signalétique intuitive* permet d'offrir au marcheur des *feedbacks* constants et non équivoques au fil du déplacement ; elle utilise les éléments du milieu urbain environnant, quotidien ou non, comme références pour le trajet à emprunter. Elle s'appuie sur les stratégies de cabotage urbain.

La *ludification* vient en appui de la texturisation, en créant une interaction entre le marcheur et son environnement direct, ce qui suscite un lien émotionnel qui rythme le trajet et motive l'utilisateur dans sa

# Le renouveau de la marche urbaine

## Terrains, acteurs et politiques

---

---

---

progression ; ensuite, la mémoire émotionnelle permet de reproduire le parcours et de fidéliser l'utilisateur à celui-ci. Une plus forte acceptabilité de la marche en ville et de son prolongement découle donc de la ludification qui opère selon les principes que nous avons décrits lors de la présentation de l'ingénierie de l'enchantement.

L'ensemble de ces concepts va maintenant nous permettre d'aborder le domaine opérationnel des échelles de la marche.

# MOUVEMENT III

## LES ECHELLES DE LA MARCHE