
LES ECHELLES DE LA MARCHE

Marcher est peut-être – mythologiquement – le geste le plus trivial, donc le plus humain.

Roland Barthes

INTRODUCTION

Une fois les concepts qui gravitent autour de la marche urbaine exposés, il nous faut aborder à l'aide d'exemples concrets la graduation des échelles.

Pour le marcheur urbain, la première échelle est sans aucun doute celle de son propre corps qui est d'ailleurs aussi son « véhicule ». De plus le corps est l'« outil » idéal pour une approche de type multisensorielle, qui trouve toute son application dans le fait de marcher et d'être en contact étroit avec les lieux traversés.

La graduation des échelles se poursuit avec la rue, puis le quartier et la ville : ignorer le concept de rue ne paraît pas « viable », car il s'agit là de l'élément premier de la structure urbaine, celui où les concepts de la marche s'appliquent tel l'alphabet pour l'approche d'une langue. Le quartier est une entité intermédiaire à la fois très puissante et difficile à cerner avec exactitude, tandis que la ville s'ouvre désormais sur la notion d'agglomération, avec l'apport des bassins de vie fonctionnels : l'agglomération offre une échelle incontournable aujourd'hui pour notre quotidien, où centre et périphérie apportent chacun leur spécificité et où le développement de la marche est particulièrement enrichissant à analyser.

De nouvelles centralités apparaissent à ces différentes échelles avec des expériences innovantes, telles que les zones de rencontre, les nouveaux attracteurs urbains et les interfaces multimodales (Joseph, 1999). Ces nouvelles centralités peuvent apporter utilement une dimension structurante pour les quartiers environnants. Les coupures entre quartiers pourtant contigus peuvent quant à elles être minimisées par le biais des agrafes urbaines, qui offrent un réel apport à l'échelle déjà citée de l'agglomération.

Nous allons pouvoir maintenant analyser ces différentes échelles avec l'appui d'exemples concrets puisés dans nos études de terrain.

L'URBAIN, DU CORPS AUX GRANDS TERRITOIRES : LES ECHELLES IMBRIQUEES QUI FONDENT LA QUOTIDIENNETE

Les mots « ville, faubourg, banlieue, péri-urbain » ne nous servent plus à grand-chose, tant les réalités sociales et culturelles qu'ils désignent sont déconnectées des réalités spatiales, elles-mêmes souvent a-géographiques (...). Il en est de même pour tout ce qui concerne les trajets quotidiens : le « quartier », le « logement », les « espaces publics », etc. Tous ces termes disent plus que leur définition. Le mot « quartier » dessine une géographie des parcours qui rythme les temporalités de la ville de tous les jours. Le mot « quartier » n'englobe pas nécessairement les relations de voisinage pour la simple raison que le voisinage peut dorénavant être distant. Je suis proche, par Internet ou le téléphone portable, de quelqu'un qui réside à des kilomètres de chez moi, je peux le joindre aussi facilement que mon voisin.

Thierry Paquot

INTRODUCTION

Les territoires de la vie quotidienne retrouvent aujourd'hui un certain degré d'hospitalité multimodale. Nous verrons que cela passe essentiellement par de nouvelles modalités de partage de l'espace (Monderman, 2006, 2007⁶⁸ ; Clarke, 2006 ; Hamilton-Baillie 2005, 2006, 2008a et 2008b) et de régulation de la vitesse (zones de rencontre, espaces civilisés, boulevards urbains, etc.)⁶⁹. Les disciplines consacrées à l'aménagement urbain ont su évoluer ces dernières années pour accompagner ces changements dans la façon d'envisager l'équilibre au sein de l'espace public entre espace de transit et espace de séjour. De nouveaux dispositifs de cohabitation entre les différents modes de transport ont été introduits, souvent avec succès.

Les grands territoires qui composent le bassin fonctionnel s'articulent quant à eux, par une délocalisation des fonctions, notamment de la culture et des achats, bien souvent critiquées. Cependant, on peut aussi apprécier la constitution de ces centralités périphériques comme une opportunité pour développer la marche comme pivot de la multimodalité à l'échelle de l'agglomération.

En effet, c'est à travers quatre degrés permettant d'appréhender la marche, à savoir, le rôle du corps, de l'espace quotidien, du lieu de rencontre et du bassin de vie, que l'on peut développer, à l'aide du concept

⁶⁸ Hans Monderman (January 2006). Tour of Shared Space in Drachten (YouTube) [Video, 10 parts]. Tequio.

Hans Monderman (2007-11-13). Designing Shared Space (mov) [Video, 57:33]. Urban Design London. Masterclass 7.

⁶⁹ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Energie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

de l'itération « proximité & connectivité », une accessibilité forte à l'agglomération toute entière. De fait, il s'agit de donner une plus grande liberté de mouvement aux individus, en tenant compte de la complexité de leurs pratiques et en élargissant l'univers des possibles.

LE CORPS, ECHELLE ONTOLOGIQUE DE LA MARCHÉ⁷⁰

Ce lieu que Proust, doucement, anxieusement, vient occuper de nouveau à chacun de ses réveils, à ce lieu-là, dès que j'ai les yeux ouverts, je ne peux plus échapper. Non pas que je sois par lui cloué sur place – puisque après tout je peux non seulement bouger et remuer, mais je peux *le « bouger », le remuer*, le changer de place –, seulement voilà : je ne peux pas me déplacer sans lui ; je ne peux pas le laisser là où il est pour m'en aller, moi, ailleurs. Je peux bien aller au bout du monde, je peux bien me tapir, le matin, sous mes couvertures, me faire aussi petit que je pourrais, je peux bien me laisser fondre au soleil sur la plage, il sera toujours là où je suis. Il est ici irrémédiablement, jamais ailleurs. Mon corps, c'est le contraire d'une utopie, ce qui n'est jamais sous un autre ciel, il est le lieu absolu, le petit fragment d'espace avec lequel, au sens strict, je fais corps.

Michel Foucault

C'est avec ces paroles que Foucault ouvre le 7 décembre 1966 sa conférence radiophonique « Les corps utopiques » sur France Culture. Pour Foucault, l'utopie première est celle d'un lieu hors de tous les lieux, mais surtout d'un lieu où le corps serait *sans corps* (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 10).

Le corps est ainsi pour Foucault la référence spatiale première face à laquelle toutes les autres spatialités s'organisent. « C'est autour de lui que les choses sont disposées, c'est par rapport à lui qu'il y a un dessus, un dessous, une droite, une gauche, un avant, un arrière, un proche, un lointain. Le corps est le point zéro du monde, là où les chemins et les espaces viennent se croiser (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 18).

La capacité de déambuler par nos propres moyens nous fournit, déjà dans nos toutes premières années, nos premiers émois liés à un espace que l'on maîtrise – la place de jeux, le parc au coin de la rue ou la place en bas de chez soi – et génère nos premiers soupçons de liberté. Nous découvrons, en tant qu'êtres doués de mouvement, posséder un libre arbitre qui nous permet de nous mouvoir où bon nous semble et d'évoluer au sein d'un monde urbain qui demeure, végétal ou minéral, toujours figé, par essence immobile. Cependant, cette liberté si fraîchement acquise est immédiatement contrainte par des règles de société qui dictent le « mouvoir » ensemble. Se mouvoir, dans un environnement urbain, est un processus extrêmement codé, comme nous avons pu le constater avec l'analyse de Samuel Bordreuil (2010) dans le chapitre dédié au *togetherness* au mouvement I.

En sus de ces compétences sociales acquises dès la première enfance qui nous préparent à « l'être-

⁷⁰ Une version antérieure remaniée de cette section a été publiée sous forme d'article pour le catalogue de l'exposition montréalaise **Actions : Comment s'approprier la ville**. Lavadinho S. (2008e). « Le marcheur urbain, actant de la ville ». In Borasi G., Zardini M., (dir.), *Actions : comment s'approprier la ville*, Centre Canadien d'Architecture/SUN, Montréal/Amsterdam.

ensemble » en mouvement, nous avons développé au cours de nos vies de citoyens quantité de compétences techniques pour déchiffrer les codes de ce monde urbain qui nous entoure, un monde orienté, fléché, contrôlé, un monde rendu visible dans ses axes et ses nœuds. Ses rues, ses places nous sont connues, nous palpons ses tissus, nous goûtons ses textures, nous disposons d'outils sensoriels et cognitifs pour le comprendre et l'intégrer dans l'univers de nos pratiques quotidiennes.

Pour Henri Lefebvre, c'est à partir du corps que se perçoit et que se vit l'espace ; c'est donc à partir du corps que l'espace se produit (2000 (éd. orig. 1974), p. 190). Si l'espace ainsi incorporé devient intelligible, notre propre corps, en revanche, bien que véhicule premier permettant l'appropriation de la ville par le mouvement, reste à nos yeux une matière obscure. Sous son écorce de peau qui veille à la surface de notre conscience perceptive, comment fonctionne-t-il ? On le sait sans le savoir vraiment, car nous ne le percevons jamais avec ce degré de réflexivité cénesthésique qui permettrait l'accès aux mouvements intimes au sein de nos propres artères. Ce rêve d'apprenti-sorcier explique peut-être l'attraction qui motive certains à filmer la ville sous toutes ses coutures, comme d'autres filment les opérations qu'ils subissent, dans une tentative extrême de se rendre visible à soi-même.

Pour Michel de Certeau, les pratiques urbaines, qui sont avant tout des pratiques corporelles, sont inséparables d'une culture de l'ordinaire (les pratiques, l'expérience) qui passe par le corps. Dès lors, l'enjeu devient celui de comment voir et parcourir un lieu afin qu'il devienne un espace pratiqué ? (Mongin *in* Paquot et Younès, 2009, p. 104). De Certeau identifie des pratiques qui permettent de créer du mouvement et, partant, de créer des mises en relation. Les lieux deviennent ainsi des espaces pratiqués grâce à des *arts de faire*, du nom du sous-titre de son ouvrage éponyme (De Certeau, 1990, (éd. orig. 1980), cité par Mongin *in* Paquot et Younès, 2009, p. 107). C'est dans cette optique que Michel de Certeau se penche sur la pratique de la marche et en particulier sur les énonciations piétonnières et les rhétoriques cheminatoires chères à Jean-François Augoyard, que ce dernier analyse avec beaucoup de finesse dans son ouvrage *Pas à Pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain* (1979).

Comment retrouver alors un corps urbain à partir de la pluralité de ces marches ? De Certeau voit deux manières de faire : soit on consomme ce qui manque dans des images, celles de la publicité urbaine ou du logo qui cherche à faire office d'imaginaire manquant de la ville. Soit on en appelle au lieu-dit, au nom de la ville, porteur de sens (de Certeau, 1990 (éd. orig. 1980), p. 189). De Certeau suit ainsi Bachelard lorsqu'il affirme que la ville doit avoir un nom et des *topoi* qui activent le discours de la ville et renvoient à des noyaux mythiques : ceux de la légende, du souvenir et du rêve (de Certeau, 1990, (éd. orig. 1980), p. 191, cité par Mongin *in* Paquot et Younès, 2009, p. 111). Il nous faut, en effet, relever l'importance de la mémoire du corps telle qu'elle a été mise en évidence par Gaston Bachelard dans sa *Poétique de l'espace* (1998 (1^{ère} éd. 1957)). Pour Bachelard, la poétique de la présence des choses se tisse de toutes les dimensions apportées par la mémoire, s'enrichit de ce qu'apportent au présent les souvenirs du passé. Perception et imagination sont indissociables de la mémoire, à commencer par la mémoire du corps. Les rêveries chères à Bachelard sont ainsi activées et scandées par les mouvements du corps, ses gestes et rythmes. Un paysage urbain se laisse contempler d'autant mieux en le parcourant à pied, en marchant à

travers lui au rythme lent du corps (Dutertre, 2007). Ainsi Bachelard note : « Nous ne devons pas oublier qu'il y a une rêverie de l'homme qui marche, une rêverie du chemin » (Bachelard, 1998 (1^{ère} éd. 1957), p. 29, cité par Jean-Jacques Wunenburger in Paquot et Younès, 2009, p. 56).

La corporéité, échelle première de l'aménagement urbain

Du corps à la planète, l'individu est là, activement. Il est le passeur privilégié des spatialités, non seulement par le franchissement des frontières, mais aussi d'une échelle à l'autre ou d'une strate à l'autre.

Jacques Lévy

L'aménagement urbain se doit donc de toujours revenir à l'échelle première de la corporéité. Foucault insiste clairement sur ce point en substituant au regard trop éloigné et trop figé du *plan* le regard impliqué et proche des *usages* du projet : « On ne vit pas dans un espace neutre et blanc ; on ne vit pas, on ne meurt pas, on n'aime pas dans le rectangle d'une feuille de papier. On vit, on meurt, on aime dans un espace quadrillé, découpé, bariolé, avec des zones claires et sombres, des différences de niveaux, des marches d'escalier, des creux, des bosses, des régions dures et d'autres friables, pénétrables, poreuses. Il y a les régions de passage, les rues, les trains, les métros ; il y a les régions ouvertes de la halte transitoire, les cafés, les cinémas, les plages, les hôtels, et puis il y a les régions fermées du repos et du chez-soi » (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), pp. 23-24).

Aujourd'hui, la maison, la ville, constituent autant de seuils qui protègent notre corps de manière autrement plus étendue et autrement plus efficace que le seuil de la caverne. Ces seuils nous écartent irrémédiablement des arbres et des bêtes, que nous ne connaissons plus que médiatisés. La nature, auparavant si sauvagement concrète, devient une notion abstraitement domestiquée. Seul un tremblement de terre, ouragan ou autre tsunami, en somme un mouvement majeur, là encore, mais qui nous est profondément étranger et totalement indépendant de notre volonté, nous rappelle que nous ne sommes pas maîtres de notre corps urbain, comme nous ne sommes pas maîtres de notre corps tout court.

Comment retrouver un semblant de maîtrise de cette corporéité urbaine ? Il s'agit dès lors, en faisant corps avec la ville, de donner sens au corps, un sens qui ne peut être que dynamique. C'est la mobilité, et en particulier la marche urbaine, qui à travers son engagement du corps offre la première une interface permettant à l'homme et à la ville de s'interpénétrer. Dans le mouvement qui recompose sans cesse cette relation émerge une image de la ville qui fait sens : cette représentation permet à l'homme de nouer son corps au corps de la ville en un véritable engagement urbain, subtil jeu de regards, de frôlements, d'évitements, de rendez-vous manqués, de quasi-certitudes ou de hasards heureux où se loge cette qualité urbaine entre toutes : la sérendipité chère à Jacques Lévy. Pour cet auteur, « les plus de la ville se situent dans la *serendipity*, c'est-à-dire dans l'accès non programmé et non cloisonné à l'information ainsi que dans les avantages d'interactions multisensorielles avec l'environnement qu'offre l'engagement des corps » (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 703).

Ne se contentant pas de forger le lien multisensoriel avec ce qui nous entoure, l'engagement corporel dans l'espace public comporte encore une autre dimension, celle de l'exposition à l'altérité. Les innombrables mouvements de la ville offrent autant d'opportunités aux rencontres et aux sociabilités. Les espaces publics, qu'il soient des hauts lieux ou des simples scènes de la vie quotidienne, deviennent dès lors autant de lieux où s'expose le corps : mon corps intime, vécu dans l'anonymat mais en même temps publicisé, un corps qui n'appartient qu'à moi seul mais que j'offre en spectacle à tous les regards, un corps qui en se donnant à voir aux autres me renvoie son image reflétée dans le regard d'autrui. De cette exposition à l'altérité on attend, à l'instar de Robert Park ou de Frank Lloyd Wright, qu'elle préserve avant tout le « droit à l'indifférence », « le secret de chacun », « l'étrangeté mutuelle des passants », « la superficialité des rapports sociaux », « l'apprentissage de l'incertain » (Da Cunha, 2010, p. 11).

Pour Thierry Paquot, le corps alterne constamment entre cette libération et cette discipline que lui imposent la ville et le regard d'autrui. Qu'il participe à son environnement ou qu'il cherche à s'en défendre, chaque individu vit donc la ville sur et dans son propre corps. Car c'est par son corps qu'il découvre le monde dans lequel il vit, c'est par son corps qu'il rencontre les autres et c'est encore par son corps qu'il cherche ses repères (Paquot, 2006, p. 4). Cette présence physique des individus dans la rue se retrouve dans l'*agora*, qui n'est pas, d'après l'analyse qu'en fait Thierry Paquot, un terme spatialisable. Issue d'un verbe grec *ageirein* qui signifie «rassembler», l'*agora* désigne le rassemblement, quel que soit l'endroit où il a lieu. L'*agora* a finalement la forme que les citoyens réunis composent avec leurs corps. Ce n'est que par extension qu'on prête le terme à un espace physique matériel comme pourrait l'être une place ou un marché, par exemple (Paquot, 2006, p. 17).

Appréhender la corporéité par la multisensorialité

Corps en mouvement ou immobiles. Les rues et les transports nous imposent leurs propres règles. Les corps, eux, cherchent à s'adapter ou à se rebeller. Tâche d'autant plus difficile dans une métropole au sein de laquelle, à la différence d'une ville de province où chacun connaît tout le monde, les hommes passent à côté les uns des autres sans se reconnaître, ni se connaître, dans un anonymat toujours plus chosifiant.

Thierry Paquot

Le corps urbain est avant tout visuel. Imagé, idéalisé, ce portrait de la ville ne comporte que son visage. Son corps, celui qui serait appréhendé par le goût, l'odorat, le tactile, est gommé. De la chair vivante de la ville il ne reste qu'une image iconique dont la symbolique ne fait plus référence à la texture de l'urbain, mais seulement à son reflet.

Le toucher est, pour l'architecte finlandais Juhani Pallasmaa, le monde sensoriel qui intègre notre expérience du monde dans celle de nous-mêmes. Même les perceptions visuelles se fondent et s'intègrent dans le *continuum* tactile de l'être : « mon corps se rappelle qui je suis et où je me situe dans le monde » (Pallasmaa, 2010).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Le corps sonore, tel qu'il peut être évoqué par une voix sur son téléphone portable, reste du domaine de l'imaginaire, du fantasma. Ce corps réverbéré par les ondes ne correspond pas à l'image que l'on s'en fait, et lorsque la rencontre permet au visuel de prendre le pas sur le sonore, le choc de cette superposition d'inférences perceptives ne rend pas toujours facile les réajustements de l'imaginaire. La professionnalisation de la médiatisation du corps constitue à cet égard un exemple frappant. Entre l'animateur radio et l'animateur télévisuel s'établit une brèche corporelle qui ne peut être colmatée par le spectateur ou l'auditeur. Le premier est désincarné, sa voix habite un corps vide dont le sens reste non attribué. Le second n'est que trop visible, et sa voix se noie dans un corps trop-plein de sens.

Plus loin encore dans ce *continuum* entre réel et imaginaire se situe le corps écrit, un corps qui n'est décrit que par des mots. Ce corps qui se déroule au fur et à mesure des syllabes ne peut jamais être appréhendé dans son immédiateté, et son unité doit se construire à partir de ces fragments de signes couchés sur le papier ou ces SMS qui se déroulent à l'écran. Ce corps ne devient corps qu'en contexte ; il ne peut exister décontextualisé, en dehors des pages qui lui insufflent vie.

Le plus omniprésent des corps au sein du monde urbain reste cependant le corps pendulaire, fait de silences, d'à-coups, de mouvements entrecoupés ou figés dans une pose éphémère saisie par un regard de passant. Rêves éveillés accoudés à la fenêtre d'une voiture le temps d'un feu rouge, d'un métro, d'un bus, d'un tram, transitions soudaines qui émergent de cette demi-somnolence de voyageurs qui s'en vont vivre des morceaux de vie d'une ville à l'autre. Travail, achats, loisirs, autant de besoins et de désirs d'un corps urbain en perpétuel mouvement. Le corps urbain devient véritablement *pendulum*, au sens premier de corps qui oscille, toujours dans un état second, suspendu entre origine et destination.



Figure 60 – Pendule qui illumine la Place de la République à Lyon pendant la fête des Lumières © Hervé Blachère « C comme ça », 9 décembre 2007.
Source : www.flickr.com.

Cette pendularité, comme le relèvent Georges Amar et Véronique Michaud, est de moins en moins vécue passivement : le corps qui marche confère une part active à ces choix de déplacement quotidiens. Avec la migration de la notion de « transports », où l'individu est plutôt passif, à celle de « mobilité », qui est à la fois un droit et une vertu, chacun est désormais appelé à se fabriquer son propre cocktail multimodal. La mobilité est ainsi devenue en quelque sorte le mode de vie contemporain, celui de l'homo mobilis (Amar, 2010). Dans ce passage des transports à la mobilité, l'individu et le corps jouent un rôle majeur. L'individu marcheur est donc au cœur de cette évolution, il en est même l'acteur central. Tout déplacement, quels que soient les modes empruntés, suppose que l'on marche avant, après et même pendant (Amar et Michaud, 2009, p. 7).

Ce plus fort investissement des usagers au sein des « lieux-mouvements » qu'ils arpentent dans leurs quotidiens demande à son tour de la part des concepteurs une attention plus soutenue aux ambiances qui peuvent régner dans ces lieux. La polysensorialité de chaque individu différant par sa culture, ses habitudes, ses références ou ses propres capteurs, il faut tenir compte de cet engagement corporel pour réaliser une ambiance jugée agréable par le plus grand nombre des usagers d'un lieu (Paquot, 2010, pp. 89-90). Une approche des ambiances par le vécu corporel se doit donc de faire appel à tous les sens. D'une part, il s'agit de tenir compte des qualités tactiles, olfactives, visuelles, sonores, éventuellement gustatives d'un espace (on peut éventuellement y ajouter d'autres qualités : luminosité, aérodynamisme, température...). D'autre part, il faudrait, pour mieux tenir compte de la subjectivité de chacun, recueillir le ressenti des marcheurs *in situ*.

Pour Georges Amar et Véronique Michaud, l'attention se porte de plus en plus sur le sens et le sensible, sur la façon dont l'ambiance des espaces publics et des lieux du transport façonne les comportements et les usages. La responsabilité de l'opérateur de mobilité porte aussi sur le confort du voyageur-marcheur. Sa sécurité, réelle et subjective, sa perception des distances et de l'accessibilité des lieux et des modes... La qualité de la marche dans les espaces de transport, est un élément essentiel du confort et de la qualité de service (Amar et Michaud, 2009, p. 9). Nous devons cependant constater que les opérateurs de mobilité urbaine, et la RATP la première, sont loin de toujours offrir aux marcheurs ce niveau de confort et d'agrément.

De manière plus générale, les approches multisensorielles ont été jusqu'à présent rarement poursuivies lors du traitement des espaces publics dans nos sociétés occidentales. La vue reste privilégiée en architecture et en urbanisme : « d'où les perspectives, les compositions symétriques, les alternances des volumes, le primat de la ligne droite et plus généralement d'une géométrie sans détour, sans courbe, sans souplesse, sans hésitation » (Paquot, 2010, p. 90). Alain Berthoz (1997, 2009), spécialiste de la physiologie de la perception, met ainsi en avant trois éléments constitutifs de notre perception – les régularités, le hasard et le mouvement –, qui sont, selon lui, déficitaires en architecture (Paquot, 2010, p. 90). Mais cet état de choses est en train de changer avec l'ouverture des équipes de projet de conception d'espaces publics à d'autres disciplines (paysagistes, concepteurs-lumière, sociologues, etc.).

Pour une urbanité incorporée

Le philosophe nous accompagne à la découverte du Corps-en-ville. Et ce n'est pas une mince affaire. Car la vie en ville contraint les corps. Selon les cultures et les époques, la gestuelle corporelle diffère, en correspondant à des rituels ordinaires qui facilitent la circulation et fixent les modalités des relations et des échanges.

Thierry Paquot

L'urbanité procède ainsi d'une certaine corporalité urbaine, où les architectures de l'environnement construit, pourrait-on dire, épousent celles du corps animé autant que du corps habité. La ville, habitacle suprême, magnifie cet autre habitacle plus intime qui nous entoure, délimité par notre peau. Pour Henri Bergson la ville est l'exemple même de la connaissance par familiarité. Dans son *Essai sur les données immédiates de la conscience* (2007, éd. orig. 1889), Henri Bergson souligne l'intimité de l'espace urbain qui résulte de la familiarité acquise par l'action. La ville est un champ spatial offert au travail (le trajet du domicile au lieu de travail) et au loisir (la promenade). Ce territoire familier est temporalisé plus que spatialisé, et les distances urbaines sont dès lors évaluées en temps de trajet plus qu'en kilomètres (Jean-Louis Vieillard-Baron, in Paquot et Younès, 2009, pp. 83-84).

Mais pour véritablement incorporer la ville qui nous accueille, notre corps doit à son tour apprendre à devenir un corps urbain. Un corps urbain ne se meut pas de la même manière à la campagne ni à la montagne, ni même dans une autre ville que la sienne. Chaque ville façonne ses propres corps et les rend captifs de son mouvement matriciel. Elle les accorde à son rythme : en ce sens, les corps barcelonais diffèrent fondamentalement des corps parisiens ou new yorkais. En prenant nos marques dans une nouvelle ville, nous acquerrons, en effaçant les codes antérieurs, la liberté d'être soudainement autre, d'adopter un autre corps. L'anonymat urbain est réflexif, et ce corps nouveau est un inconnu, y compris de nous-mêmes. Il nous faut du temps, et de l'espace, et de la marche, beaucoup de marches en fait, pour nous approprier une nouvelle ville, avec son urbanité et sa corporalité propres, car il nous faut rentrer en possession de nouveaux codes pour pouvoir façonner notre corps à son image.

Une vision du monde cénesthésique

Le simple fait d'être en mouvement conditionne notre perception de l'environnement et notre propre positionnement identitaire, au sein d'espaces familiers qui sont autant de scènes de notre vie quotidienne, au sens Goffmanien (1973a et 1973b). Depuis les sensations superficielles que nous pouvons ressentir en marchant, et jusqu'au cœur même de notre identité, nous sommes bouleversés par ce balancement rythmé de nos membres qui avancent dans la découverte de ce Monde qui nous entoure. Ce que nous sommes, assis ou debout, lorsque nous assumons une position statique, ce Moi que nous avons tendance à considérer comme si stable, devient Autre lorsque nous marchons. Chaque pas nous amène ainsi vers de nouvelles définitions d'un soi qui n'est pas autrui et d'un ici qui n'est pas ailleurs. Notre corps physique,

qui est notre véhicule premier, nous renvoie sans cesse des représentations de nous-mêmes et du monde qui nous entoure, qui passent autant par des proprioceptions que par des perceptions externes au corps. Dans son ouvrage *La dimension cachée*, Edward T. Hall (1971 (éd. orig. 1966)) insiste également sur ce point, en soulignant que la perception que l'homme a de l'espace est dynamique justement dans la mesure où elle est liée à l'action (Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 638).

Le mouvement procède lui aussi d'un double ancrage, à la fois au point de départ et à la direction à suivre. Il étire le corps, il aligne le geste, il cible l'espace, il limite le temps. Et nous avons besoin, pour pouvoir consolider notre propre identité, de ces limites physiques, à la fois sensorielles et cénesthésiques, pour tout à la fois contenir notre univers mobilitaire et nous contenir au sein même de notre corporéité (Le Breton, 2000, 2002).

Vitesse texturisée et corporéité

Les métriques urbaines, comme nous l'avons vu au mouvement précédent avec l'analyse de Jacques Lévy, sont avant tout des *métriques pédestres* (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010). Les plus infimes déplacements du quotidien, les plus banals micromouvements de proximité, ont en commun avec les plus grands voyages le pas, qui mesure tout. Supplanté par le mètre, sauf dans quelque île qui résiste encore à renier cette unité de mesure primordiale qui correspond à notre propre pied, le pas procède pourtant du geste le plus simple qui soit, de ce qui peut nous appartenir de la manière la plus immédiate : l'empreinte laissée par notre pied sur la terre. Il paraîtrait même légitime de se demander pour quelles raisons l'aménagement urbain se livre-t-il à autant de mesures abstraites, autant de gestes sans lien direct avec la corporéité de la ville, alors que l'intelligence du corps reste si tangible, à notre portée. Nous plaidons ici pour une nouvelle anthropologie du corps en mouvement, qui intégrerait les temporalités du geste comme autant de représentations mentales de l'espace urbain.

Si la marche incarne, tout autant que la voiture – bien que ce parallélisme soit rarement souligné – les valeurs propres à la mobilité individuelle qui forment le socle de nos sociétés urbaines : identité, liberté, flexibilité, son temps lent occulte, à une époque où la vitesse prime dans les considérations de nos concitoyens, ses nombreuses autres qualités. La vitesse, intrinsèquement liée au temps et à l'espace au sein desquels notre corps se meut, influence la perception de ce qui nous entoure et de ce que nous sommes. Urbains, nous sommes des êtres intensément mobiles, et toujours plus pressés. Qui, au sein des grandes métropoles, n'a jamais couru pour attraper le métro encore à quai, alors que le métro suivant sera lui aussi à quai dans moins de deux minutes ? Du fait de ces vitesses toujours plus élevées, notre perception du monde environnant émerge et s'efface en quelques microsecondes. La permanence de ce qui nous entoure est une notion de plus en plus abstraite. Un environnement donné est constamment remplacé par d'autres environnements, et d'autres stimuli prennent la place des premiers.

Mouvement, corps et conscience de soi sont intimement liés. Si le mouvement nous donne corps, le corps nous donne mouvement. Nous ne pouvons concevoir d'*être* sans *se mouvoir*. Et pourtant nous déléguons

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

de plus en plus à d'autres prolongements artificiels cette tâche essentielle du corps : mettre un pied devant l'autre. Notre mouvement est dès lors devenu pour l'essentiel un *mouvement porté*. Ce n'est plus un mouvement du corps propre : nos membres sont prolongés par des artifices de transport, et des ailes, des roues et des rails d'acier prennent le pas sur nos propres pieds et réalisent nos impossibles rêves de locomotion et de vitesse. Foucault décrit l'utopie comme le lieu où le mouvement est libéré du joug du corps : « un corps qui sera beau, limpide, transparent, lumineux, véloce, colossal dans sa puissance, infini dans sa durée, délié, invisible, protégé, toujours transfiguré ; et il se peut bien que l'utopie première, celle qui est la plus indéradicable dans le cœur des hommes, ce soit précisément l'utopie d'un corps incorporel » (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 10). En ce sens, pour Foucault, le corps devient l'ultime frontière de l'utopie : « Pour que je sois utopie, il suffit que je sois un *corps* » (Foucault, 2009 (d'après une série de conférences radiophoniques en 1966), p. 14).

Les moyens de déplacement motorisé, qui nous portent littéralement, dissocient ainsi la corporéité du mouvement et désapproprient le cénesthésique au profit du visuel. Un seul de nos sens est alors sollicité, tandis que les autres sens sont provisoirement mis en retrait. Un provisoire qui dure et qui handicape peu à peu notre capacité sensorielle à percevoir le mouvement par d'autres canaux que le seul regard, isolés que nous sommes au sein d'un habitacle le plus souvent aseptisé⁷¹. Si le mouvement qui caractérise la marche fonctionne comme un véritable fil conducteur de socialisation, il a tendance à devenir avec les modes motorisés un simple acte utilitaire, un « temps mort » qui n'est plus considéré comme faisant partie du temps que l'on vit, mais du temps que l'on perd. Ce temps où l'on ne se transporte plus, mais où l'on est transporté, cesse d'être acte pour devenir pause : temps suspendu, il n'est plus compté dans nos temps vécus. Là réside la désappropriation corporelle des modes de transport modernes, dans ce mouvement porté qui désavoue notre corps et nous « trans-porte », littéralement, au sein d'un espace-temps qui ne nous appartient plus.

Nous aimerions ici au contraire souligner le pouvoir qu'ont les citoyens d'enrichir leur vocabulaire mobilitaire en adoptant la *vitesse texturée* propre à la marche. Vitesse dont la lenteur n'est qu'apparente, puisque la marche est le mode de déplacement le plus efficace sur des distances courtes, comme le sont le plus souvent les distances intra-urbaines. Vitesse, surtout, qui permet de se réappropriier pleinement l'environnement au sein duquel se déroule le déplacement. La marche reste en effet à ce jour le seul mode de transport véritablement multisensoriel. Lorsque l'on marche en ville, l'on hume l'air changeant des espaces publics qui se succèdent, l'on peut se confronter à cette humanité qui nous frôle, nous côtoie et nous évite en marchant. A pied, nous sommes autant exposés aux éléments qu'à la parole ou au geste d'autrui. Cette prise de risque mutuelle, lorsque l'on s'aventure dans un espace public et que l'on accepte par là même l'existence d'autrui sur un territoire partagé, participe à la recomposition toujours renouvelée du corps social.

⁷¹ Font exception à cette règle par exemple les voitures décapotables, les trains touristiques à wagon ouvert, les télésièges sur les stations de sports d'hiver et les croisières en bateau, mais tous ces modes sont utilisés plutôt dans un contexte touristique ou de loisirs qu'un contexte proprement urbain.

L'ESPACE ORDINAIRE DE LA RUE ET DU QUARTIER, ECHELLE QUOTIDIENNE DE LA MARCHÉ

Peu de philosophes, y compris parmi ceux qui s'affirment « engagés » - ont philosophé sur les grands ensembles, la banlieue, les « quartiers sensibles », les bidonvilles, la précarité, la perte de son logis, la « gated community », la tour, le paysage urbain avec ses autoroutes, ses villages dortoirs, ses lieux inhabitables et pourtant peuplés, ses centres commerciaux, ses gares et autres pôles intermodaux, son quotidien urbain, la citoyenneté, l'architecture et l'urbanisme, etc. Ces « sujets » ne relèvent pas que de la géographie, de la sociologie ou de l'anthropologie, voire de l'économie politique. Ils sont aussi philosophiques, car ils concernent la « géographie existentielle » de chaque individu. Il en va de sa capacité à être au monde, sa disponibilité envers autrui, sa participation à la vie de la Cité, sa mobilisation pour rendre intense son séjour terrestre, sa compréhension de la symbolique des lieux et du bâti, ses inscriptions territoriales depuis son corps aux corps terrestres, célestes et maritimes, son combat toujours localisé pour résister à la dépossession de ses lieux ordinaires par le déploiement technologique (les espaces numériques), son appétit d'espace(s), comme une poésie toujours renouvelée des territoires physiques et imaginaires de son intimité. Il en va de son existence même, du *là* de son être.

Thierry Paquot

D'après Catherine Grandin-Maurin (2006), un espace ordinaire serait « un environnement dans lequel chacun se reconnaît, sans que l'on puisse le nommer, qui inclurait le logement, le seuil, le pied d'immeuble, le chemin de l'école, le boulanger, la station-service, la place, le marché, la mairie, le stade de foot, les lieux de culte, le rempart, le jardin ». Cet espace ordinaire est donc celui de nos quotidiens urbains, et tout d'abord celui de la rue (Brody, 2005 ; Chaudoir, 2009), que nous considérons ici comme le plus petit dénominateur commun de la marchabilité liées aux pratiques de tous les jours.

La rue, le plus petit dénominateur commun de l'espace quotidien

Thierry Paquot a retracé l'histoire du mot rue, qui provient du latin *ruga* (« ride », « sillon ») et désigne tout « chemin bordé de maisons ». D'autres langues ont préféré suivre le latin « *stenera* », qui signifie « paver ». On va retrouver cette idée de pavage dans la « *street* » anglaise, la « *strada* » italienne et la « *Strasse* » allemande. Le terme germanique descend selon Paquot d'un mot indo-européen exprimant l'idée de délimitation physique marquée par la rue, qui apparaît différente du reste du sol parce qu'elle est recouverte d'un autre matériau. Connue des villes à l'époque classique, le pavage tombe par la suite en désuétude au profit de la rigole centrale qui servait d'écoulement des eaux. Jean-Pierre Leguay atteste de son renouveau, d'abord ponctuel, puis généralisé dès le XIII^e siècle (Leguay, 1984, pp. 64-65). Quant au mot italien « *via* », traduit en français par « voie », il trouve ses origines dans un terme indo-européen qui signifie « apporter », « conduire ». La route, la voie nous mène donc quelque part. Au Moyen Âge apparaît une hiérarchisation des voies à travers l'usage de termes différents : la ruelle, l'impasse, la rue principale, la « grand-rue » qui respectent généralement un parcellaire rural plus ancien (Leguay, 1984,

pp. 11-15). Pour Thierry Paquot, l'histoire des villes est aussi, et surtout, une histoire des rues et de leurs carrefours, bien souvent constitutifs du rassemblement de citoyens en un même site (Paquot, 2006, p. 17). Jean-Loup Gourdon analyse finement la permanence du caractère de la rue à travers les âges et insiste sur le renouvellement de ses fonctions dans le contexte actuel (2002).

De nos jours, les rues continuent d'être l'ADN premier avec lequel l'on construit des villes. « The most important events are those little things that happen on the street », disait George Brecht, et l'on sait à quel point les prises de position de cet artiste conceptuel ont pu orienter le mouvement Fluxus dont il a été l'un des chefs de file⁷². Brecht voyait sa démarche artistique comme un moyen de rendre visible ce qui par sa nature ordinaire a tendance à rester invisible : « ensuring that the details of everyday life, the random constellations of objects that surround us, stop going unnoticed ». Quoi de plus ordinaire qu'une rue – et quoi de plus vital à la bonne marche d'une ville ? Cette armature première des réseaux de mobilité, qui organise le transit en faisant cohabiter peu ou prou tous les modes, trouve son pendant dans la place, lieu de séjour par excellence qui rythme nos espaces urbains. Espaces ordinaires, soit. Mais dont l'importance ne doit pas pour autant être sous-estimée, comme on a voulu un temps le faire avec la montée en puissance du mouvement moderniste : « Le Corbusier croyait pouvoir enterrer la rue et la place, ignorer les subtils équilibres entre public et privé, casser les réglages délicats de la rencontre et de l'aléatoire. Après expérimentation, on constate que, pour le moment, on a inventé pire mais pas mieux que la rue pour gérer la relation de base entre les différentes réalités sociales de la ville » (Lévy in Stébé et Marchal, 2009, p. 718).

Le quartier, objet d'appropriations à géométrie variable

L'espace ordinaire c'est aussi et surtout celui du quartier où nous habitons (Dind, 2008, 2010), mais aussi du quartier où nous travaillons et des quartiers que nous arpentons lors nos temps libres (Guérin-Pace, 2003). Dans ses recherches (Authier, 2001 ; Authier, in Authier et al., 2007), qui culminent dans un ouvrage collectif dédié au quartier (Authier et al., 2007), Jean-Yves Authier souligne comment le vécu lié aux loisirs influence l'appropriation de l'échelle du quartier. Les travaux de cet auteur sur l'échelle familière du quartier avaient déjà mis en évidence le fait qu'en fonction des possibilités relatives aux activités du temps libre, « à la fréquentation des bars ou des commerces, les habitants sont plus ou moins enclins à s'investir dans leur quartier » (Authier, 2001, cité par Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 626).

François Ascher relève qu'au-delà de la réalité administrative d'un quartier qui existe en tant que morceau de ville géographiquement spatialisé, il faut prendre en compte la réalité sociale du quartier. Celle-ci a eu tendance à perdre de son importance avec la séparation croissante entre le lieu d'habitat et le lieu de travail, et plus généralement avec le développement de la mobilité. Dans les grandes villes, les voisins sont ainsi de plus en plus rarement des collègues, des parents, des amis. Les relations sociales de

⁷² Source : http://en.wikipedia.org/wiki/George_Brecht.

proximité ont tendance à être plus limitées, ou à être suscitées par des structures électives librement choisies par les individus, de type « association de parents d'élèves » ou « copropriétés » (Ascher, 2008, p. 121). Jean-Philippe Dind montre qu'au-delà de ces affinités électives, des formes de convivialité spontanée peuvent éclore au sein des espaces publics, qui deviennent ainsi de véritables espaces de vie pour les quartiers (2008).

Contrairement aux identités bien définies des quartiers historiques, les espaces ordinaires des quartiers des couronnes périphériques ont des limites souvent incertaines. Ces limites peuvent être vécues, comme nous l'avons vu, sous le mode de la lisière ou sous le mode de la frontière indépassable. Elles se dessinent dans la carte mentale des citoyens marcheurs au gré du maillage plus ou moins arpenté et plus ou moins maîtrisé du quartier : ses rues, ses places, ses impasses, ses lieux de séjour, ses opportunités de latéralisation, tout cela organise un « espace circonstanciel », celui des pratiques journalières, un espace du « commun » qui a pour première propriété de ne pas se faire remarquer, mais dont le caractère centripète sera d'autant plus marqué que le quartier est riche en espaces palimpsestes propices au déroulement de multiples activités capables de retenir les résidents ou les « transitents »⁷³ en son sein. « Aller au travail, accompagner les enfants à l'école, aller acheter du pain sont autant d'actions qui se déroulent et fondent l'espace ordinaire en lui donnant un aspect familial. Les comportements comme les usages de chaque individu construisent donc dans l'espace ordinaire un espace social qui vient s'encaster et/ou déborder l'espace physique en donnant à ce contenant une épaisseur, un contenu. » (Segaud, 2006).

Tenir compte des « transitents » autant que des résidents implique de trouver de nouveaux indicateurs pour rendre compte de la multiplicité des formes d'appropriation du quartier. Ces indicateurs doivent dépasser la classique mesure de la densité et incorporer la mesure de l'*intensité urbaine* (Da Cunha, 2009 ; Lavadinho, 2009a).

Au début des années 60, l'urbaniste californien Melvin Webber (1964) rompt avec une conception statique, strictement topographique de l'urbanisme et substitue la notion d'*intensité* (qualité spatiale indépendante du site mesurée par la richesse des communications) à celle de la *densité* (rapport entre un site et sa population, exprimé en hab/km²). Il s'intéresse aux effets du téléphone, de l'automobile et d'une plus forte accessibilité de l'information sur les mobilités des citoyens, leurs pratiques de la territorialité et leur degré d'urbanité. Webber démontre en particulier que ce sont les interactions entre citoyens, et non pas le lieu où elles s'effectuent, qui confèrent à une ville son essence, et aussi le plaisir d'y résider (Webber, 1964, cité par Paquot, 2010, pp. 58-59). Pour Yves Chalas, toute territorialité urbaine contemporaine est non seulement une territorialité étendue, mais également et surtout, une territorialité mobile (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 26).

⁷³ Nous avons proposé ce néologisme dans le cadre de nos interventions au séminaire d'experts « La marche au cœur des mobilités » mis sur pied par la RATP à Paris entre 2007 et 2011, pour souligner le fait que quartier n'est pas approprié que par ses résidents, mais qu'au contraire il existe toute une catégorie de personnes qui fréquentent le quartier de manière régulière sans y résider. Ce sont en ce sens autant des « habitués » que les résidents. Georges Amar a repris ce néologisme dans son ouvrage *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité. Éloge de la reliance* (2010).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Les indicateurs de densité humaine se révèlent insuffisants car, selon Vincent Kaufmann, ils donnent une image fautive de localisation de la population : une « image nocturne ». Si ces indicateurs nous disent où les gens dorment, ils ne nous renseignent pas sur les lieux où ils se trouvent la journée. Des indices incluant les emplois ne résolvent que très partiellement le problème, car les déplacements liés au travail ne cessent de perdre de l'importance, représentant actuellement moins de 30% des déplacements dans la plupart des pays européens (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, pp. 647-648). Il faudrait au contraire développer des indices d'intensité urbaine (Da Cunha, 2009 ; Lavadinho, 2009a) qui tiennent compte non seulement des lieux où les gens travaillent mais de ceux qu'ils fréquentent pour leurs achats, pour leurs loisirs et pour d'autres motifs. Seule une cartographie précise des intensités urbaines qui tiendrait compte de leurs diverses temporalités serait à même de donner une indication précise de la constellation des divers quartiers fréquentés qui saurait aller au-delà de l'image grossière fournie par la cartographie des seuls lieux de résidence.

En effet, si les questions de spatialité sont abordées de manière quasi exhaustive par les politiques d'aménagement urbain, un front reste encore relativement peu exploré, eu égard à son potentiel de transformation de la ville : celui des temporalités. Les synergies qui résulteraient d'un meilleur aménagement temporel (et non uniquement spatial) des activités restent ainsi pour une large part inexploitées. Il faudrait se donner les moyens de fournir à tous une véritable accessibilité, au-delà de ses lieux, aux *temps* de la ville (Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Dommergues, 2001 ; Héran et al., 1999 ; Marzloff, 2005 ; Verchère-Tortel, 2010). Un courant de pensée qui a émergé avec l'essor des politiques du temps depuis les années 1990 prône ainsi la *chronotopie* comme une manière de répondre à ce besoin de prendre mieux en compte les rythmes de la ville (Fayeton, 2000 ; Paquot (éd.), 2001).

Au-delà des potentialités offertes par chacun des quartiers en fonction des activités qui leur sont associées, ce sont surtout la superposition et la combinaison de leurs éventails d'activités qui font la richesse d'un territoire urbain. Ainsi, loin de se circonscrire uniquement à l'offre de proximité au sein d'un seul quartier, les urbains mettent à profit leurs capacités mobilitaires pour tirer le meilleur parti de la connectivité entre les divers quartiers et profiter de ce que chacun de ces quartiers offre de meilleur.

Dans cette perspective, Vincent Kaufmann nous alerte quant à la disparition de l'unité de lieu qui constituait autrefois la ville, qui se voit remplacée par cette superposition de divers fragments de mondes urbains. Cette disparition fragilise le pouvoir de description et d'explication du phénomène urbain des théories de la ville classiques (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 642). Pour Kaufmann, c'est la mobilité, et non la proximité, qui agit désormais comme facteur de structuration des opportunités urbaines : « La ville dense héritée de l'histoire, délimitée, et marquée par la congruence entre contiguïté spatiale et proximités sociales, se transforme progressivement à partir de la mobilité de ses habitants et de ses acteurs » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 643). Kaufmann souligne ainsi que l'hospitalité différentielle des territoires se traduit surtout par la possibilité, pour les acteurs de pouvoir se localiser « en jouant avec les multiples possibilités offertes par les potentiels des systèmes de communication et de

transport, d'une part, et l'hospitalité des espaces urbains accessibles à différents projets, d'autre part » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, pp. 640-641).

Les espaces urbains ordinaires incluent donc aussi les espaces dédiés aux transports, allant de l'arrêt de bus ou de tramway qui se trouve sous notre porte aux *hubs de vie* que constituent les interfaces multimodales de type gare (voir le chapitre dédié à cette notion au mouvement IV). Ces lieux-mouvements qui composent notre quotidien urbain font l'objet de pratiques si routinières qu'elles affleurent à peine à la conscience. Mais une propriété fondamentale les distingue des lieux de vie, où prime la notion d'ancrage. Ici, au contraire, c'est plutôt la notion de reliance (Amar, 2010) qui prime, illustrant cette capacité centrifuge de l'interface à vous projeter dans un « au-delà » de l'agglomération plutôt qu'à vous retenir dans l'« ici et maintenant » du quartier. Pour Jacques Lévy, c'est l'urbanisme qui apparaît de plus en plus comme une série de méthodes pour gérer l'amplitude des différences entre les *ici et les ailleurs* dans la ville, dont les définitions varient selon les acteurs et les systèmes de distances qui les rapprochent ou les séparent (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 673).

C'est justement l'articulation des échelles introduites par les assemblages de plus en plus complexes d'activités dispersées au sein des grands territoires qu'il nous semble intéressant d'explorer en juxtaposition à la notion d'espace ordinaire, qui renvoie à la sphère du familier et de la lente construction de routines et d'habitudes au fil du temps vécu. Kaufmann reprend la notion de sécurité ontologique développée par Anthony Giddens (1994 (éd. orig. 1990)) sur la base des écrits de Erik Erikson (1994, éd. orig. 1959). Kaufmann fait l'analogie avec le « régime de familiarité » de Laurent Thévenot (2006), vu comme « une autre manière de se rapporter au monde se constituant dans une temporalité lente qui permet d'établir des routines et des habitudes. » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 642).

A l'instar de ce qui se passe pour le capital mobilitaire, la maîtrise des espaces familiers requiert plus de compétences lorsque les espaces fréquentés se multiplient à l'échelle de toute l'agglomération. L'exigence de maîtrise du territoire implique des savoirs spatiaux spécifiques pour chaque quartier de destination, et nous avons vu, notamment avec l'analyse du projet *Legible London* dans le mouvement II, à quel point il est difficile pour les citoyens d'acquérir une maîtrise spatiale un tant soit peu efficace à l'échelle de l'agglomération. D'où l'importance, à nos yeux renforcée, de pratiques de la marche interquartiers, qui se déploieraient au-delà de l'échelle locale pour relier les lieux d'activités situés ailleurs dans l'agglomération. D'où l'importance, aussi et surtout, de privilégier les dynamiques qui jouent sur l'itération « proximité & connectivité » pour tirer parti des possibilités de marcher en conjonction avec des modes qui gèrent de plus grandes distances. Ces autres modes offrent la possibilité d'effectuer rapidement des sauts d'échelle pour accéder à d'autres points d'intérêt du territoire que les citoyens marcheurs pourront ensuite continuer d'explorer à pied (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h; Lavadinho et Lévy, 2010).

Si nous insistons sur la notion d'espace ordinaire, c'est justement parce que ce type d'espace est de loin celui qui caractérise la grande majorité de l'étendue territoriale de l'agglomération. Et plus nous nous

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

éloignons des centres, plus les espaces singuliers, qui sont généralement des hauts lieux de la marchabilité, cèdent le pas aux espaces génériques, généralement peu marchables, qui finissent par largement dominer le paysage fragmenté (Di Giulio et al., 2007) caractéristique de la ville franchisée, du nom de l'ouvrage éponyme de David Mangin (2004).

Le principal problème que suscitent les espaces ordinaires est leur manque de visibilité, qui tient à leur quotidienneté même. Nous avons déjà fait un constat similaire pour la marche. En tant que pratique ordinaire, celle-ci se fonde également sur une quotidienneté qui la rend paradoxalement quasi transparente aux yeux-mêmes de ceux qui la pratiquent. La marche au sein des espaces ordinaires pâtit donc doublement de ce manque de visibilité.

Cela n'est pourtant pas une fatalité, comme le démontrent de nombreux exemples de ludification (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître) qui jouent sur la révélation des paysages ordinaires tels qu'ils ont été définis par Jean-Pierre Dewarrat, Richard Quincerot, Marcos Weil et Bernard Woeffray dans leur ouvrage éponyme datant de 2003. Ces auteurs insistent sur la puissance de subjectivité et le « sentiment de présence au monde » que peut provoquer la contemplation d'un paysage, y compris un paysage urbain (Dewarrat et al., 2003, p. 15), et pointent l'insuffisance d'approches uniquement techniques des territoires qui perdraient de vue la relation forte que peuvent entretenir avec les paysages les populations concernées (Dewarrat et al., 2003, p. 16). Cela est d'autant plus vrai pour les paysages ordinaires, puisque par définition on ne les voit que lorsqu'ils font l'objet d'enjeux liés à leur transformation ou leur éventuelle disparition.

Il est pourtant clair que le paysage, et *a fortiori* le paysage urbain, n'est pas un objet intemporel, mais une notion historiquement située. De regard esthétique posé sur la nature, il évolue pour recouvrir désormais des actions fortes de transformation des grands territoires, liées à l'essor de l'urbanisation et des réseaux de transport. Les paysages de la mobilité sont d'ailleurs une catégorie paysagère à part entière, qui ne cesse de prendre de l'ampleur depuis l'avènement de nos sociétés industrielles et le corollaire de leurs révolutions dans le domaine des infrastructures de transport. La beauté esthétique et le pouvoir iconique d'une gare, d'un pont, d'un aéroport fait désormais partie du cahier des charges au même titre que des aspects plus fonctionnels. Il est intéressant pour notre propos de remarquer que ces critères esthétiques, loin de s'appliquer uniquement aux lieux centraux, sont désormais étendus également à des nœuds périphériques, dans un but de qualification et de structuration de tout le territoire. Il en est ainsi par exemple du traitement des stations de métro et de train au sein de l'agglomération de Bilbao ou encore des stations du CEVA au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Mais l'arbre ne doit pas cacher la forêt. Force est de constater, au demeurant, que le défi actuel reste celui d'étendre la préoccupation paysagère, née dans un contexte de protection de sites exceptionnels (dont l'avatar le plus connu est le label Patrimoine Mondial de l'UNESCO), au cas plus général des territoires ordinaires de nos quotidiens, qui souffrent généralement de graves déficits sur le plan de leurs représentations. Cette difficulté provient du fait que les logiques de protection du patrimoine ne sont pas

adaptées aux paysages de la vie courante. « On ne protège pas le normal, le quotidien (...). La protection propose, face à la menace d'une perte essentielle, le projet d'arrêter le cours du temps. (...) Ce désir très humain de triompher de la mort est difficile à plaquer sur ces réalités banales, infiniment familières, que sont les paysages ordinaires, les espaces de la vie quotidienne » (Dewarrat et al., 2003, p. 41).

Les auteurs renvoient plutôt à des logiques de projet, qui leur semblent plus aptes à s'inscrire dans une action collective pour ré-inventer une représentation utile du devenir de ces territoires. Cette action collective doit faire l'objet d'une appropriation par les populations les conduisant à prendre elles-mêmes l'initiative de décider et d'exécuter les actions en faveur de « leurs » paysages. Lorsque le paysage correspond à un enjeu intériorisé par les autorités et par les populations, il est plus facilement pris en compte dans les opérations courantes de l'aménagement à l'échelle locale. Pour favoriser cette intériorisation, les auteurs préconisent le développement d'outils comme le récit du projet-paysage par un mouvement fédérateur qui s'ancre du dedans et où les acteurs sont eux-mêmes impliqués dans la construction du récit (Dewarrat et al., 2003, p. 57). C'est dans cette perspective d'appropriation citoyenne des espaces publics face aux nouvelles exigences du « penser durable » que s'inscrivent un certain nombre d'expériences récentes d'aménagement urbain menées en concertation ou avec la participation des citoyens.

La multiplication des aménagements de zones de rencontre⁷⁴ lors de la requalification d'espaces publics centraux ou encore l'essor de nouveaux services qui transforment les pôles d'échanges multimodaux (Bentayou et al., 2002) en véritables *hubs de vie* (Lavadinho, 2002 ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b, 2011), à l'instar du programme « RailCities » de rénovation des grandes gares en Suisse, montrent une volonté de faire de ces interfaces de mobilité propices au croisement de flux importants des lieux de vie à part entière, de véritables « villes dans la ville » (Joseph, 1999). Des réalisations comme la *StadtLounge* à Saint-Gall ou la campagne *Mobilität ist Kultur* à Zurich relèvent quant à eux d'une approche artistique et communicationnelle (Lavadinho, 2011e) plutôt que purement fonctionnelle.

Faisant appel à des aménagements symboliques plus que matériels (Lavadinho et Winkin, 2005 ; Winkin et Lavadinho, 2008), ces nouvelles politiques d'aménagement mettent en avant la vie urbaine. Elles visent un changement fondamental de regard et induisent de nouveaux comportements qui participent de la montée en puissance de la marche urbaine, en favorisant à la fois l'émancipation des marcheurs urbains et l'affirmation de cet acte quotidien à la fois si anodin et si constitutif de la ville qui est l'acte de marcher.

Les opérations de ludification (Lavadinho et Winkin, 2009, à paraître ; Lavadinho, à paraître) peuvent, comme nous l'avons vu au chapitre qui leur a été précédemment dédié, contribuer à cette mise en récit

⁷⁴ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

des paysages ordinaires. Les zones de rencontre⁷⁵ offrent dans cette perspective un grand potentiel pour qualifier les espaces ordinaires et améliorer la qualité de vie au sein des quartiers, tant ceux voués à l'habitat que ceux qui composent de nouvelles centralités au sein de l'agglomération (Devisme, 2005 ; Da Cunha, 2010). Nous en donnons ci-après deux exemples qui nous semblent particulièrement représentatifs de cette tendance : la Place du Midi à Sion et la Stadtlounge de Saint-Gall.

Nous terminerons ce chapitre par une montée en puissance de la mise en récit à l'échelle de l'agglomération, que nous illustrerons avec l'exemple de la campagne de communication *Mobilspiele*. Lancée en 2003 par Zurich, cette campagne éphémère a cherché l'espace d'un été à ancrer une nouvelle culture mobilitaire au sein de la population par le biais de lectures décalées des usages possibles des espaces publics.

Cette campagne s'inscrit dans le cadre plus large de la stratégie de promotion des modes actifs *Mobilität ist Kultur* implementée depuis 2001 à l'échelle de l'agglomération, et plus particulièrement de son volet consacré à la marche urbaine *Zuri 'zu 'füss*.

Les zones de rencontre, un puissant instrument de mise en récit des espaces ordinaires

Les zones de rencontre sont des instruments intéressants pour faciliter la cohabitation des divers modes de transport en ville, et l'émergence d'une ambiance urbaine favorable, comme leur nom l'indique, aux rencontres. Ces zones donnent la priorité aux humains qui se déplacent, et non à la vitesse de déplacement, adoptant en cela une logique des usages qui tient plus de ce que nous avons nommé *texturisation* (Lavadinho et Lévy, 2010) que de la fluidification. Émergeant à l'origine du concept de Woonerf développé aux Pays-Bas dans les années 1970, elles se sont diffusées en Allemagne, puis en Suisse où après une période d'essai de cinq ans au sein de la ville-pilote de Burgdorf dans le canton de Berne, elles ont été incorporés officiellement dans la loi fédérale en 2002. Elles se diffusent également dans les pays riverains francophones : la Belgique tout d'abord en 2004, puis la France en 2008.

Des zones résidentielles où elles ont d'abord fait leur apparition, le concept est vite étendu à des zones urbaines plus centrales (zones commerçantes, interfaces de transports publics, secteurs historiques, etc.). Les deux exemples suisses que nous décrivons ci-dessous à titre d'illustration de la portée en termes de marchabilité et de l'essor de nouveaux usages que peuvent apporter à une ville ces aménagements exemplaires – la Stadtlounge à Saint-Gall et la place du Midi à Sion – obéissent tous les deux à une typologie centrale, tant par leur localisation que par leurs fonctionnalités. Il ne s'agit pas des artères historiques, mais de nouvelles centralités créées plus récemment et de ce fait encore peu ancrées sur le plan des représentations, sinon des usages (Devisme, 2005 ; Da Cunha, 2010). Leur profonde mutation, suite à ces interventions ludiques, les a définitivement placées sur la carte mentale des citoyens saint-gallois et sédunois. La priorité y est donnée aux piétons et aux cyclistes, dans une logique de partage de

⁷⁵ Ibid.

l'espace (Monderman, 2006, 2007⁷⁶ ; Clarke, 2006 ; Hamilton-Baillie 2005, 2006, 2008a et 2008b) entre les différents usagers, dont les automobilistes et autres conducteurs d'engins motorisés. Ce partage de l'espace est facilité par le fait que la vitesse maximale est fixée à 20 km/h. Une mesure qui contribue à une meilleure compréhension et respect des zones de rencontre est leur diffusion rapide sur le territoire : c'est le cas notamment en Suisse, qui en compte plusieurs centaines à son actif, alors que les plus grandes villes suisses, à l'instar de Bâle et de Zurich, ont opté pour une conception d'ensemble des zones de rencontre sur tout leur territoire.

La réglementation suisse autorise des charges de trafic élevées, contrairement à la législation belge. C'est d'autant plus important dans ce cas de marquer clairement le fait que la zone de rencontre n'est pas un espace comme un autre. Ce qui peut être fait, entre autres, en utilisant des matériaux spécifiques et en privilégiant les contrastes visuels forts. Une telle approche singularise l'espace public et le rend distinct de l'espace-rue classique. Cependant la grande majorité des zones de rencontre restent de l'ordre du fonctionnel plutôt que du véritablement ludique. Bien que la qualité soit au rendez-vous, ces aménagements sont encore trop souvent dépourvus de cette grâce et ce supplément d'âme qui sont l'apanage des véritables hauts lieux d'une ville. Nous allons ici démontrer, à l'aide de deux exemples suisses, ceux des villes de Sion et de Saint-Gall, que les zones de rencontre peuvent prétendre à devenir des lieux de pleine urbanité, lorsque la qualité des aménagements est conjuguée avec de l'humour dans les interprétations de l'espace à partager.

Terrasses et places de jeux entament le dialogue avec les véhicules à Sion

La ville de Sion a entrepris en 2003 une requalification de son centre-ville, avec un réaménagement de la Place du Midi et de plusieurs rues attenantes en zone de rencontre, à l'instar de la Rue des Remparts ici illustrée. C'est désormais pratiquement toute la ville-centre, auparavant livrée à la voiture, qui a été remodelée selon ces nouveaux critères. Un certain nombre de places de stationnement ont été supprimées, au profit d'espaces profitant vraiment à de nouveaux usages piétonniers (terrasses, places de jeux). De plus de 12 000 vhc/j, on est passé à 4 200, soit une diminution de deux tiers, et surtout une augmentation spectaculaire de la qualité de vie, avec un nombre important de nouveaux espaces publics de rencontre et de sociabilité qui ont été créés dans le sillage de cette opération de revitalisation du centre-ville. Malgré l'opposition initiale de certains milieux commerçants, qui ont déposé des recours successifs jusqu'au tribunal fédéral, le projet a pu aller de l'avant et fait maintenant le bonheur des commerces et cafés, qui ont fortement gagné en accessibilité et en notoriété, et dont les chiffres d'affaires ont grimpé, attirant même des nouvelles enseignes qui sont venues renforcer l'offre commerciale existante.

⁷⁶ Hans Monderman (January 2006). Tour of Shared Space in Drachten (YouTube) [Video, 10 parts]. Tequio.
Hans Monderman (2007-11-13). Designing Shared Space (mov) [Video, 57:33]. Urban Design London. Masterclass 7.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 61 -Terrasses, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion



Figure 62 -Terrasses, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Place du Midi, Sion

Mouvement III – Les échelles de la marche

Des terrasses pérennes ont été aménagées pour profiter du climat relativement doux de cette ville qui connaît un ensoleillement de plus de 250 jours par an. Elles font également office de chicanes naturelles, et leur effet calmant sur la conduite des automobilistes est bien supérieur à celui habituellement obtenu par des voitures stationnées ou des arbres en pot. La raison en est simple : en signifiant clairement à tous que la zone traversée est dédiée au séjour, cet aménagement, combiné à des matériaux différenciés de qualité, sait rassurer les marcheurs, qui prennent plus facilement leurs aises, tout en faisant prendre conscience aux automobilistes de la nécessité de ralentir ... en douceur !

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 63 -Place de jeux, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion



Figure 64 -Place de jeux, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion

Mouvement III – Les échelles de la marche

La place de jeux est recouverte de « sable bleu » qui rappelle l'élément aquatique et est pourvue de fontaines qui font le délice des enfants en été. Ouverte sur les rues attenantes, elle facilite la traversée en diagonale de ce secteur central de la ville très fréquenté par les piétons. Des fauteuils amovibles peuvent être déplacés par les usagers en fonction de l'ombre ou du soleil, ou en fonction des arrangements liés aux sociabilités au sein des groupes.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 65 -Traversée informelle, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Place du Midi, Sion



Figure 66 -Traversée informelle, zone de rencontre © Sonia Lavadinho, 2008, Rue des Remparts, Sion

L'espace-rue, bordé par des structures qui délimitent clairement les espaces de séjour ou strié par des traces au sol qui rappellent de manière symbolique la priorité

Mouvement III – Les échelles de la marche

piétonne, est conçu de manière à faciliter les traversées (Chu et al., 2004), qui se font de manière informelle par simple échange de regards et une gestuelle appropriée. La vitesse réduite des véhicules et l'assertivité accrue des piétons contribuent à équilibrer la négociation de manière plus équitable.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

« Ceci n'est pas une route », affirme la Stadtlounge de Saint-Gall

Le Stadtlounge à Saint-Gall est une zone de rencontre tout à fait hors du commun, qui a su convoquer un regard artistique pour réinterpréter la cohabitation entre les divers modes de manière originale, et qui a de ce fait acquis une notoriété internationale. Cette ville universitaire de 80'000 habitants, proche du lac de Constance, a su créer une nouvelle centralité en transformant une place proche de son centre-ville commerçant en une zone de rencontre pas comme les autres. Ce salon urbain en plein air est l'œuvre de Carlos Martinez et de la célèbre artiste suisse Pipilotti Rist. Du revêtement du sol à l'éclairage, en passant par le mobilier urbain, tout le concept de la zone de rencontre a été revisité dans le but de créer un sentiment de familiarité et de bien-être : être en ville « comme à la maison » pourrait en être le leitmotiv : elle mérite d'ailleurs bien son nom de « salon urbain ». Fruit d'un partenariat public-privé fructueux avec la banque Raiffeisen, sise sur la place éponyme, elle a été adoptée avec enthousiasme par les autochtones, et est autant visitée par les touristes que l'autre attraction majeure de Saint-Gall, le Monastère Klosterhof, classé Patrimoine Mondial.

La « moquette » rouge est l'un des éléments les plus caractéristiques de cette opération. Elle s'étend de façade à façade et retire au macadam son caractère routier, rendant ainsi la zone de rencontre très facile à respecter de manière quasi intuitive par les automobilistes qui s'aventurent dans cet espace. Ce matériau, très résistant à l'usure et aux intempéries, ne nécessite que relativement peu d'entretien, alors qu'il a un vrai effet sur les automobilistes autant que sur les piétons, qui s'accordent à l'envisager comme un signal fort du type « ceci n'est pas une route ! ». En tapissant le salon urbain qu'est le Stadtlounge, cette moquette indique clairement que nous nous trouvons dans un ailleurs qui n'est plus tout à fait une rue, ni même une place partagée, mais un lieu où les marcheurs ont véritablement droit de cité.



Figure 67 -« Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist © Sonia Lavadinho, 2008, Raiffeisenplatz, Saint-Gall

Le mobilier urbain, très intégré, contribue de manière subtile et intelligente à créer la sensation que nous nous trouvons dans un lieu de séjour où les véhicules sont tolérés avec bienveillance, mais où l'espace est clairement dédié à autre chose qu'à du transit. Les bancs publics émergent du sol et y retournent dans un mouvement continu et des rondeurs généreuses propices à s'y asseoir mais aussi à s'y coucher, seul ou à plusieurs, tandis qu'une fontaine-fauteuil et des arbres complètent harmonieusement le dispositif de jour. De nuit, des luminaires surdimensionnés aux formes ovoïdes, suspendus à des câbles en acier, dispensent une chaude lumière qui rappelle les plafonniers de la maison. C'est ainsi une atmosphère douillette qui se crée, propice à des usages variés au fil des heures.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 68 -La zone de rencontre subtilement éclairée la nuit, « Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist
© Sonia Lavadinho, 2008, Raiffeisenplatz, Saint-Gall



Figure 69 -Jeux d'enfants sur la porte de la zone de rencontre, « Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist
Rist © Sonia Lavadinho, 2008, Raiffeisenplatz, Saint-Gall

Mouvement III – Les échelles de la marche

L'artiste Pipilotti Rist a profité du statut de la zone de rencontre pour repenser entièrement la place de la voiture et la question de la cohabitation entre les piétons et les véhicules. C'est ainsi que sur l'illustration, des enfants jouent sur la porte d'entrée de la zone de rencontre, où le matériau qui signe l'ensemble du dispositif recouvre une voiture de sport. Symbole ludique du fait qu'ici, la priorité va plutôt à ceux qui se déplacent sur leurs deux pieds...

Signalons au passage la forte appropriation de cet élément du décor urbain, dont l'habile détournement artistique *signifie* au public, plus fortement que n'importe quelle pancarte pourrait le faire, le changement de statut de cet espace.

Signalons encore la puissance avec laquelle cet élément assume sa fonction de seuil. Contrairement à la faible visibilité d'une pancarte que l'on a tout le loisir d'ignorer, le message qu'un tel seuil dégage par ses dimensions et sa couleur est manifeste : l'annonce d'une transition vers un périmètre où la voiture cède le pas n'échappe ni aux automobilistes, ni aux autres usagers.



Figure 70 -Le stationnement fait aussi place aux passants, « Stadtlounge », de Carlos Martinez et Pipilotti Rist © Sonia Lavadinho, 2008, Raiffeisenplatz, Saint-Gall

Les places de stationnement classiques en surface, tant pour les voitures que pour les deux-roues, ont été supprimées au profit de simples icônes au sol leur attribuant une place si (et uniquement si) elles s'y trouvent effectivement garées. Le reste du temps, le piéton peut s'approprier cet espace qui lui est dévolu à l'instar de tout l'espace

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

public de la zone de rencontre. Cette réflexion originale qui prend la cohabitation sous l'angle d'une allocation temporelle plutôt que spatiale résout avec élégance l'épineux problème du stationnement, ou la confiscation de ressources, en l'occurrence l'espace public, au profit exclusif d'une seule catégorie d'usagers, même lorsqu'ils sont absents. Ici, le droit du sol n'est pas inscrit dans le marbre : il équivaut plutôt à un droit d'usage, qui ne se manifeste que lorsqu'il y a effectivement des usagers. Un exemple à suivre...

La stratégie *Mobilität ist Kultur* introduit une nouvelle lecture des usages possibles au sein des espaces ordinaires

Les campagnes de communication et des campagnes de sensibilisation sont assez souvent à côté de la marque en termes de résultats: les gens réagissent généralement assez indifféremment à celles-ci, sauf si elles sont tout à fait choquantes dans leur contenu, et telle est la tendance à la hausse par exemple pour les campagnes récentes de sécurité routière (Lavadinho, 2011e).

Cependant, il existe d'autres manières plus efficaces de faire passer un message, et notamment celles qui s'appuient sur l'art du détournement des usages proprement dits et qui engagent les citoyens dans des actions ludiques. Nous avons décrit ailleurs dans le détail ce processus de *ludification* (Lavadinho & Winkin, 2009). La ludification est à l'œuvre chaque fois que des aspects ordinaires des espaces que nous arpentons au quotidien sont présentés sous une nouvelle lumière par une intervention de nature artistique ou autre, mais qui joue sur le détournement.

Nous illustrons la ludification dans ce contexte avec l'exemple zurichois de la campagne de communication *Mobilspiele*. La ville de Zurich a adopté depuis 2001 une stratégie de mobilité intitulée *Mobilität ist Kultur* pour une mobilité plus durable, qui soutient en particulier **le principe d'une ville des courtes distances**. Pointe visible de l'iceberg de cette stratégie globale, la campagne *Mobilspiele* a été lancée pendant l'été 2003 avec l'objectif de disséminer cette idée auprès de l'ensemble de la population, grâce au recours à des « mises en scène » inattendues de la mobilité, une notion presque trop familière qui influence notre vie urbaine sans même que nous nous en apercevions. Cette campagne a connu un énorme succès à l'époque et a en effet su marquer les esprits, puisqu'on en parle à Zurich jusqu'à ce jour.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

La campagne *Mobilspiele* introduit un nouveau rapport aux espaces publics qui composent notre mobilité, par un détournement des détails les plus anodins du mobilier urbain et un jeu de détournements qui interroge à la fois les destinations qui font l'objet de la signalétique urbaine et des actes anodins comme celui de se garer sur la voie publique, de s'arrêter à un stop ou de s'asseoir sur un banc. En brouillant les pistes et en associant des imaginaires urbains habituellement séparés, cette campagne introduit de nouveaux ponts dans notre manière de penser la mobilité au quotidien et favorise ainsi l'essor de la ville multimodale sur le plan des représentations.



Figure 71 – Du haut vers le bas et de gauche à droite : une signalétique plus intuitive, avec des destinations comme « vers chez toi », « retour » ou « détour ». Un jeu de mots croisés sur une bouche d'égout, où il s'agit de trouver un mot secret qui représente un concept de mobilité. Une rue commerçante où l'on peut piquer un mini-sprint ; ce concept joue sur l'analogie entre sport et commerces de proximité.
Source: www.mobilitaetskultur.ch



Figure 72 – Du haut vers le bas et de gauche à droite : les places de stationnement sont attribués à des modes inusités en milieu urbain et reposent de manière ludique la question de l'appropriation de la ville par l'automobile. Le signal de stop dans le lit de la rivière, lieu où la continuité du flux de l'eau est par excellence assurée, illustre avec une pointe d'ironie la problématique des interruptions constantes des flux urbains sur le réseau viaire. Un carré d'herbe sur lequel est posé un banc public interprète de manière ludique un autre possible auquel l'on pourrait destiner l'espace public actuellement voué au stationnement.
Source: www.mobilitaetskultur.ch

LE BASSIN DE VIE, ECHELLE FONCTIONNELLE DE LA MARCHÉ

Il faut admettre que l'organisation urbaine contemporaine ne nous confronte pas, simplement, à la ville en plus grand, en plus gros, en plus compliqué.

Michel Lussault

Après avoir analysé les différentes échelles qui, de la rue au quartier, permettent la marche au quotidien, il apparaît maintenant utile de se pencher sur le bassin de vie fonctionnel et sur son potentiel pour la marchabilité.

Les trois critères à prendre en compte correspondent à la nécessité :

- de dépasser un concept de marchabilité qui resterait lié au seul mythe de la proximité, pour développer une double métrique « proximité et connectivité », beaucoup plus complète et seule à même de fonder une armature solide d'accessibilité multimodale à l'échelle de l'agglomération,
- d'affirmer l'élargissement spatio-temporel des bassins de vie, qui se manifeste par l'essor d'usages plus occasionnels des différents modes de transport ; ceci est lié à la progression des pratiques multimodales et à l'accroissement manifeste des déplacements liés aux loisirs, qui induisent des déplacements plus fragmentés dans l'espace comme dans le temps.
- de permettre la prise en considération d'une « mobilité constellaire » (Lavadinho, 2009f ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho, 2011a) dont la logique fait appel non plus à l'individu pris de façon isolée, mais au réseau social au sein duquel il évolue et avec lequel il doit composer pour effectuer ses choix mobilitaires.

Les collectivités publiques peuvent avantageusement tirer parti de ces trois tendances mobilitaires pour développer une politique de promotion de la marche à l'échelle de l'agglomération qui inscrit véritablement ce mode actif au cœur d'une vision de leur développement territorial qui privilégie l'accessibilité multimodale.

Des bassins de vie multiples et étalés face à la marchabilité

Comment « faire ville » avec les tissus étalés de l'urbain contemporain ? En d'autres termes, comment résoudre la tension entre la notion de ville – classiquement bâtie sur des critères de densité et de diversité, de centralité⁷⁷ et de limites clairement définies –, et la notion d'urbain diffus – caractérisée plutôt par du flux et du flou ?

⁷⁷ Au sens étroit, centralité renvoie à la position centrale d'un lieu ou d'une aire dans l'espace. Par extension, le terme renvoie également à la capacité de polarisation de l'espace et d'attractivité d'un lieu ou d'une aire qui concentre acteurs, fonctions et objets de société. (Lévy et Lussault, 2003, p.139). Au fil de ce travail de thèse, nous parlerons toujours de centralité en suivant cette deuxième acception du terme. D'un point de vue géographique, la centralité d'un lieu ne prend véritablement sens que lorsqu'on associe à sa position dans l'espace physique la mesure du rayonnement des potentiels et des fonctions localisées dans ce même lieu. (Lévy et Lussault, 2003, p.140).

Nous pensons que les ingrédients premiers de l'urbanité – centralité, diversité, intensité – restent applicables à l'urbain contemporain même sous ses formes diffuses, pour autant qu'on sache les dissocier de certaines autres caractéristiques de la cité classique, à savoir la densité et la compacité. Nous défendons dans ce chapitre que, même en l'absence d'une morphologie dense et compacte (Flitti et Piombini, 2003), tout n'est pas perdu pour la marche en périphérie. Diversité et intensité (Da Cunha, 2009 ; Jaillot, 2008 ; Lavadinho, 2009a) peuvent ici prendre la relève et créer des conditions propices à la marchabilité au sein de ces territoires. Notre approche se veut pragmatique : il ne s'agit pas de pasticher la ville là où elle ne peut éclore, mais de faire en sorte que les qualités largement méconnues des espaces ordinaires qui composent les territoires diffus soient mieux valorisées pour en augmenter la marchabilité.

Bien entendu, la ville dense et compacte reste l'idéal à atteindre en termes de durabilité et elle semble toute désignée pour augmenter la marchabilité du territoire. Mais force est de constater que, si les politiques qui visent à « reconstruire la ville sur la ville » ont connu une forte poussée au cours des années 2000, leur applicabilité à l'ensemble du territoire est plutôt restreinte : les opérations de régénération de friches industrielles ou la construction d'écoquartiers (Da Cunha, 2007, 2008) restent ponctuelles et ne couvrent généralement pas les besoins de croissance des agglomérations en expansion. L'étalement urbain (Cattin et al., 2006 ; Wiel, 2010) se poursuit et les opérations d'extension déjà engagées ou inscrites dans la planification renforcent l'inertie du mouvement déjà amorcé. De surcroît, même à supposer que dès aujourd'hui toute nouvelle extension urbaine obéirait aux principes de la ville compacte, il faudrait un certain temps pour remplir toutes les dents creuses des territoires déjà urbanisés.

Certains auteurs posent d'ailleurs la question de savoir si le comblement de ces dents creuses est toujours de l'ordre du désirable, pour ne pas dire simplement du possible. Michel Lussault argumente ainsi que ce sont les logiques mêmes de l'urbanisation qui créent des vides autant que des pleins. Lussault envisage l'étalement urbain comme « un arrangement dissipatif d'habitat individuel et d'îlots d'immeubles collectifs, le tout strié par les voies de communication, entrecoupé de vastes périmètres fonctionnels et marqué également par les délaissés (ces zones vides que les aménagements d'infrastructures créent), les espaces en déshérence, mais aussi les friches, les cours d'eau, forêts, landes, marais, et les périmètres agricoles et horticoles – bref, toutes ces fractions de nature et d'agriculture, plus ou moins bien entretenues, qui occupent aujourd'hui la majorité des surfaces d'une aire urbaine donnée. (...) Alors que l'urbanisation renvoie assez spontanément à l'idée de concentration, ce qui est pertinent et avéré (...), il se trouve qu'elle construit, en raison même de ses logiques, des espaces où les vides sont légion et même souvent plus vastes que les pleins » (Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, p. 738).

En nous intéressant aux multiples moyens auxquels les collectivités publiques peuvent avoir recours afin d'encourager la marche et assurer un haut degré de marchabilité au sein de leurs territoires, nous nous positionnons implicitement au sein d'un courant de pensée urbanistique, majoritaire aujourd'hui, qui favorise le parti pris de reconstruire la ville sur elle-même et de densifier vers l'intérieur (NeTHCA, 2003 ; Da Cunha et al., 2007, 2010). Cependant, nous devons faire le constat que du fait de la grande inertie des politiques à incidence spatiale et de l'effet conjugué d'autres politiques sur lesquelles les

collectivités n'ont que peu de prise, une grande partie des territoires échappent à cette réorientation des politiques publiques d'aménagement territorial. Les secteurs diffus feront encore partie de nos territoires urbains pendant un moment ; il s'agit donc de savoir comment composer au mieux avec cette réalité en termes de marchabilité.

Dans ce chapitre, nous montrerons qu'il est possible d'augmenter le degré de marchabilité de ces tissus périphériques, pour autant que deux conditions soient réunies pour commencer à esquisser les prémises de leur structuration :

- la présence d'attracteurs assez forts pour assumer le rôle de « **centralités périphériques** » et faire converger les flux piétonniers
- la présence de réseaux de modes actifs combinée à des axes forts de transports publics qui ensemble deviennent structurants pour les territoires traversés. **L'itération « proximité & connectivité »** renforce ainsi les métriques pédestres (Lévy, 2004, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) telles que nous les avons décrites au mouvement I.

Nous allons maintenant décrire dans le détail les conditions qui permettent à ces deux dynamiques d'éclorre en périphérie.

L'accroissement des différentiels de vitesse redistribue les cartes des territoires

La proximité (...), c'est ce qui se trouve sur notre chemin et non pas ce qui est près de chez nous.

Thierry Paquot

Henri Lefebvre (1972) identifie comme « l'ère urbaine » l'évolution qui provoque la fin de la ville. Ses caractères majeurs sont l'éclatement spatial, la modification du système classique de la centralité (Bonetti, 1964), la montée en puissance de la simultanéité comme fondement de la vie sociale. Lefebvre appréhende l'urbain comme un nouvel espace-temps « différentiel », qui ne peut plus se penser dans les termes géographiques habituels, qui se dérobe à l'identification simple et rapide, et qui constitue un mode de vie inédit (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 724).

Pour Françoise Choay (1992, 1994 ; Choay et al., 2003), ce sont tout à la fois la dynamique des réseaux techniques et l'hégémonie du réticulaire qui imposent des mutations spatiales et sociales inédites. Ces mutations conduisent l'auteur à considérer, dans un article qui a fait date (1994), la fin de la ville telle qu'on avait pu la connaître jusqu'alors : une entité spatiale discrète, façonnée par une culture de la limite. A la ville singulière, au territoire continu dominé par les métriques topographiques et le jeu de la coprésence, se substituerait ainsi l'univers urbain générique, aux espaces en réseaux marqués par la prééminence des métriques topologiques (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 734).

François Ascher note également le caractère réticulaire qui régit les structures sociales qui émergent aujourd'hui, à la base de liens faibles et très nombreux entre des individus souvent éloignés les uns des autres⁷⁸. La société fonctionne comme une série de réseaux interconnectés qui assurent une mobilité accrue des personnes, des biens et des informations. Pour Ascher, c'est la généralisation de cette mobilité qui rend obsolètes « les structures aréolaires anciennes fondées sur des processus de « diffusion » limitée dans l'espace et sur des aires de mobilité restreintes » (Ascher, 2009, p. 51).

Vincent Kaufmann abonde dans le même sens lorsqu'il estime que l'accroissement de différentiels de vitesse dans les villes (Kaufmann, 2002) a redistribué l'importance des différentes formes spatiales que sont **l'aréole**, **le réseau** et **le rhizome** dans les modalités de l'insertion sociale (Kaufmann in Stébé et Marchal, p. 649). Pour l'auteur, chacune de ces trois formes se réfère à une conception différente de l'espace :

- L'espace **aréolaire** est statique et s'incarne comme un territoire clôturé, caractérisé par un dedans et un dehors et des limites identifiables. La mobilité consiste ici à passer d'un espace à un autre.
- L'espace **réticulaire** est quant à lui conçu comme un agencement fonctionnel de ligne et de points, discontinus et ouverts, qui a des limites identifiables mais de nature topologique. L'accessibilité au réseau que constitue l'espace est un enjeu central (Rifkin, 2000).
- L'espace **rhizomique** peut quant à lui être conçu comme l'avènement d'un monde dans lequel la distance ne compte plus. L'espace est alors lisse, indéfini et ouvert, il est un potentiel d'opportunités en perpétuelle réorganisation, un rhizome. Le monde n'est plus alors qu'une vaste interface. La conception de l'espace comme rhizome s'inspire des travaux de Gilles Deleuze et Félix Guattari (1980) sur la déterritorialisation, et sa conceptualisation a fait suite au développement des technologies de télécommunications à distance qui permettent l'immédiateté.

Loin de souscrire à une ubiquité qui annihilerait toute distance, Kaufmann souligne, à l'instar d'autres auteurs (Offner et Pumain, 1996), que l'espace réticulaire n'a pas fait disparaître l'espace aréolaire, pas plus que l'espace rhizomique ne tue les deux autres (Kaufmann in Stébé et Marchal, p. 649). Michel Lussault renforce cet argumentaire en mettant en évidence le fait que le processus d'étalement qui déploie partout de l'urbain, sans bornes claires, est paradoxalement concomitant de la montée en puissance d'un régime séparatif de l'organisation urbaine qui mène, lui, à la multiplication des limites internes, en rupture avec le principe de mobilité généralisée promouvant un espace lisse et sans entraves circulatoires (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 726).

La compression de l'espace-temps chère à David Harvey (1989) ne doit pas masquer le fait que, si les

⁷⁸ L'éclatement spatial peut en revanche poser problème en particulier lorsqu'il affecte la sphère familiale, où la force des liens se maintient quelle que soit la distance. Des études sur la vie familiale montrent ainsi que les liens restent forts entre les membres d'une même famille, même si elle se retrouve dispersée sur ou hors du territoire national. Ainsi au Royaume-Uni, environ un tiers seulement des membres proches d'une famille vivent à moins de 15 minutes les uns des autres (PIU, 2002). Et cette tendance se renforce avec un taux de rotation dans les déménagements à la hausse. Ainsi aujourd'hui au Royaume-Uni, une famille sur dix déménage chaque année, et 15% des personnes changent d'adresse d'une année sur l'autre. (Allemand et al., 2004, pp. 45-46)

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

vitesse de déplacements potentiels ont crû, c'est surtout leur diversité qui s'est considérablement accentuée (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, pp. 648-651). Pour Kaufmann, c'est la diversité actuelle des vitesses qui rend impossible une congruence aréolaire entre les modes de vies, les centralités fonctionnelles et les morphologies⁷⁹, car les acteurs disposent d'une palette de choix de vitesses individualisées » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 651). Cet argumentaire plaide donc en faveur d'un dépassement de l'échelle de la proximité seule, pour mieux tenir compte des avantages procurés par cette diversité des vitesses. Michel Lussault identifie, pour sa part, l'accroissement des capacités mobilières comme le facteur qui, en permettant de privilégier la connexité au contact immédiat, ouvre le champ de l'expansion géographique et de l'éclatement urbain, entraînant dans son sillage l'affaiblissement des densités et, souvent, de la diversité (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 730).

Certains auteurs mettent toutefois en doute la capacité de substitution de la coprésence par la mobilité et les télécommunications. Ainsi par exemple pour John Urry, les moyens de communication électroniques ne réduiront pas de façon significative, du moins à court terme, le besoin de coprésence. La mobilité elle-même ne pourra pas être totalement remplacée par un quelconque moyen de télécommunication, car même les professionnels utilisant les technologies virtuelles ont besoin de se déplacer fréquemment (Doyle et Nathan, 2001). La communication par courriel ou par téléphone vient s'ajouter aux relations sociales en face à face, mais ne s'y substitue pas (Castells, 2001 ; Donovan et al., 2002). Plutôt que de s'annuler, ces trois facettes de la gestion de la distance se renforcent plutôt mutuellement, avec des effets de retour positif entre les relations sociales « en ligne » et face-à-face (Hampton et Wellman, 2001), surtout au niveau local (Urry in Allemand et al., 2004, p. 47).

Ceci doit nous mener à nous interroger sur la connotation positive habituellement associée à la diffusion d'un modèle spatial de type réticulaire. En effet, si la notion de mouvement peut être considérée comme un facteur de progrès, la « métropole » décrite par François Ascher (1995, 2001a et 2001b, 2003) se heurte cependant, comme il l'a lui-même noté, aux limites d'un métabolisme toujours plus demandeur en énergie et porteur d'exclusions spatiales. L'accroissement de la mobilité au sein des grands territoires s'accompagne d'une paradoxale réduction de l'accessibilité aux biens urbains pour certaines franges de la population et un accroissement toujours plus marqué des disparités sociales (Davis, 2000, 2006 (éd. orig. angl. 2006)). Dans son ouvrage *Ville libérale, ville durable ?* (2007), Alain Cluzet met en exergue l'excès des logiques libérales et leur impact sur un étalement urbain non structuré et insiste sur l'importance d'une recherche de solutions alternatives innovantes et contrôlées par les pouvoirs publics (telles que la surtaxation des faibles densités ou un développement urbain le long des axes forts de transports publics) qui s'appuient sur une planification multithématique et sur la prise en compte équilibrée de tous les ingrédients de la ville contemporaine.

L'étalement urbain est le plus souvent attribué à une accessibilité accrue du territoire, devenu à la portée

⁷⁹ Vincent Kaufmann identifie la centralité fonctionnelle, la morphologie du bâti et les modes de vie comme les trois facteurs primordiaux à l'origine de la transformation actuelle de la ville (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, p. 641).

de tous suite à la démocratisation de l'automobile dans les décennies qui ont suivi l'après-guerre (Cattin et al., 2006 ; Da Cunha, 2005 ; Wiel, 1999, 2002, 2010). Il ne faut cependant pas oublier que les transports en commun avaient déjà encouragé une première extension urbaine au cours du XIXème et dans la première partie du XXème siècle. L'arrivée du train a ainsi permis la création de nouveaux faubourgs autour de gares et l'apparition, fût-elle embryonnaire, de premières centralités multipolaires. Certes, aujourd'hui les quartiers de gare nous paraissent le plus souvent centraux, tant le développement urbain a pu leur être consubstantiel. Cependant, leur caractère de centralité était loin d'être toujours établi à l'époque de leur construction. Quant au métro ou au tramway, ils ont souvent été par le passé, et continuent d'être aujourd'hui, les vecteurs privilégiés d'un développement suburbain conséquent, où les prolongements successifs des lignes repoussent le développement urbain toujours plus loin en banlieue. Le « tout voiture » a pris le relais durant les Trente glorieuses et a amplifié sensiblement le phénomène de l'étalement urbain (Cattin et al., 2006 ; Da Cunha, 2005 ; Wiel, 1999, 2002, 2010), sans pour autant concourir, contrairement à ce qu'avaient fait les infrastructures de transport public avant lui, à la structuration de ces nouveaux territoires. Les nœuds qui constituaient les terminus suburbains d'antan bénéficiaient jusqu'alors, presque par nécessité, de la concentration des activités et des services. En revanche, la croissance urbaine induite par l'automobile, n'étant pas contrainte par l'armature rigide du rail, est devenue dès lors plus dispersée et a pris des contours flous. Cela a eu pour effet, selon Michel Lussault, d'entraîner une dissolution des centralités. Cet auteur considère que l'organisation des centralités se cristallise dans un type spatial particulier, caractérisé par la maximisation de la densité et de la diversité des réalités sociales rassemblées (Lussault, 2007, cité par Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, p. 739).

Si nous sommes globalement d'accord avec Michel Lussault sur le processus qui mène à la dissolution des centralités, sa définition de la centralité, en associant nécessairement densité et diversité, nous semble en revanche un peu trop restrictive. Si la haute densité du type de celle que l'on peut rencontrer dans le centre-ville est indéniablement le plus souvent synonyme de diversité, à la fois spatiale et sociale, ce n'est pas pour autant que des lieux peu denses seraient toujours synonymes d'une faible diversité. Nos divers travaux portant sur des « centralités périphériques » (Lavadinho, 2009 ; Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b, 2011) montrent, au contraire, qu'il est possible de trouver dans le tissu diffus des périphéries des nœuds d'attraction où la superposition des « raisons d'être là » portent le sceau de lieux proprement urbains où la diversité peut éclore.

Le mélange des fonctions et des publics, des temporalités étendues (Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Dommergues, 2001 ; Verchère-Tortel, 2010), une accessibilité forte par tous les modes de transport (Bailly et Heurgon, 2001 ; Héran et al., 1999), une attention particulière portée à la qualité des espaces sont les prérequis de cette urbanité : nous avons pu les observer de façon récurrente au sein de toutes les « centralités périphériques » que nous avons identifiées. Ces « cellules souches » d'urbanité sont pour nous autant d'indicateurs d'un lieu, sinon dense, du moins intense dans ses usages. Nous partons ainsi du principe que c'est l'intensité urbaine et non la densité qui est la vraie marque d'une centralité dans le

monde urbain d'aujourd'hui (Lavadinho, 2009a ; Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b, 2011 ; Da Cunha et Kayser, 2009). Nous discuterons plus loin les implications qui découlent du fait de penser l'aménagement territorial en termes d'intensité urbaine.

Les « centralités périphériques »⁸⁰ deviennent des vecteurs d'urbanité dans l'urbain diffus

Contrairement à ce qu'a cru déceler Thomas Sieverts dans les évolutions récentes du monde urbain, il n'y a aucun fatalisme à ce que les sociétés d'individus choisissent la non-ville : c'est même à y regarder de plus près, exactement l'inverse.

Jacques Lévy

Nous avons vu que si la majorité des politiques d'aménagement urbain aujourd'hui prônent la ville dense et compacte et la reconstruction de la ville sur elle-même, la grande inertie d'un certain nombre d'autres politiques à incidence spatiale telles que les politiques fiscales ou les politiques de développement économique semblent au contraire participer de son expansion et contribuer toujours à un étalement urbain qui gagne, au-delà de l'habitat et de l'emploi, la quasi-totalité des fonctions urbaines (Cattin et al., 2006 ; Da Cunha, 2010 ; Wiel, 2010).

Face à cet état de fait qui diagnostique le centre comme étant de moins en moins au centre, la question qui se pose avec acuité aujourd'hui est la suivante : qu'est-ce qui *fait* centralité ? Le lieu où l'on se trouve, ou ce que l'on y accomplit ? Avec l'oxymore de « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b), nous privilégions clairement cette seconde option. La question devient dès lors : comment peut s'exprimer la notion de centralité dans des tissus diffus ? Quelles formes, le plus souvent inattendues, peut-elle prendre ?

Loin de devenir un anachronisme, la notion de centralité garde selon Antonio da Cunha toute son actualité : « le centre reste l'espace commun où il n'est pas nécessaire d'habiter pour se sentir chez soi. Il constitue la substance même de la ville. Expression matérielle et symbolique de l'urbain, il qualifie l'espace et marque sa structure ainsi que son renouvellement permanent. A l'ère de la ville hypermoderne, la centralité devient plutôt multiple et plurielle, traduisant la variété des formes et des niveaux d'organisation de l'urbain autant que la complexité du social » (Da Cunha, 2010, p. 6).

Il faut cependant prendre acte du fait que ces dernières décennies, le développement de la mobilité individuelle et l'étalement urbain qui en résulte (Cattin et al., 2006 ; Da Cunha, 2005 ; Wiel, 2010) ont été accompagnés par une recomposition des centralités urbaines (Ascher, 1995 ; 2001b ; 2008 ; 2009 ; Bassand, 1997, 2007 ; Bassand et al., 2001 ; Devisme, 2005 ; Dubois-Taine et Chalas, 1997 ; Dubois-

⁸⁰ Cette section comporte des extraits remaniés d'une publication antérieure : 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.

Taine, 2005 ; Dind in Da Cunha, 2010).

A partir d'une certaine échelle d'agglomération, les centralités se multiplient. La multi-centralité caractérise désormais la structuration de nos bassins de vie (Da Cunha et Kayser, 2009 ; Da Cunha, 2010). C'est la mobilité qui sert alors de liant à la *città diffusa*, dans la mesure où les divers fragments de ville sont mis en contact topologique les uns avec les autres par les réseaux (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 758). Ce phénomène de polycentralité, que l'on observait, jusque récemment, surtout au sein des grandes métropoles européennes (Dureau, 2000, 2009), a tendance à se généraliser et peut désormais être constaté jusqu'à des échelles de villes moyennes. Néanmoins, cette multiplication des centralités porte en germe son propre échec lorsqu'elle s'accompagne d'un certain degré de spécialisation qui nuit à la polyvalence qui caractérise l'essence même d'une centralité (Ostrowetsky et Bordreuil, 1988). La dissociation de fonctions naturellement complémentaires (administrative, décisionnelle, commerciale, culturelle, religieuse, économique, de loisirs, multimodale, etc.) ne permet alors pas de bénéficier de synergies pourtant nécessaires dans un contexte urbain.

La multiplication des centralités a également pour effet la remise en cause des notions classiques de centre et de périphérie, puisque à un modèle urbain dense et monocentré se substitue un « entre-ville » diffus et multipolarisé – la *Zwischenstadt* (Sieverts, 1999, 2004). Pour Sieverts, « les références de la ville ancienne (...) ne nous sont généralement d'aucun secours lorsqu'il s'agit d'aménager la réalité de la *Zwischenstadt* alors que celle-ci constitue aujourd'hui, et de loin, la part prépondérante de la ville. En avouant un amour exclusif à la ville historique, on renvoie du même coup le traitement de cette banlieue mal-aimée au rang des tâches subalternes » (Sieverts, 2004 (éd. orig. all. 2001), p. 29). Pour Sieverts, la *Zwischenstadt* équivaut à un « paysage urbanisé » ou à la « ville paysagée » : une ville qui se déploie entre les vieux noyaux historiques et la campagne ouverte, entre les lieux de vie et les non-lieux des réseaux de communication, entre les circuits économiques locaux et les réseaux de dépendance au marché mondial (Sieverts, 2004, éd. orig. all. 2001, p. 9). La *Zwischenstadt* fait ainsi apparaître « des formes remarquables d'interpénétration des espaces bâtis et non bâtis » (Sieverts, 2004, éd. orig. all. 2001, p. 21). Pour Yves Chalas au contraire, ce serait l'urbain qui serait devenu la mesure et la ressource de toutes choses, de toutes activités, de tout paysage (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 38). Ce paysage urbain contemporain se présente, pour Chalas, comme « un enchevêtrement de villes-centres anciennes, mais aussi de bourgs et de villages devenus urbains, de zones agricoles et de zones naturelles, de zones industrielles, de zones commerciales, de zones d'habitat individuel périurbain, d'infrastructures routières et autoroutières, etc., qui forment un ensemble certes hétéroclite, mais un ensemble quand même, dont les composantes sont inséparables et qui sont d'ailleurs pratiquées, perçues et vécues comme telles par les habitants » (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 35). Quel que soit le point de vue retenu, les observateurs s'accordent à dire qu'urbain et paysage ne font désormais qu'une seule entité complexe.

Dans ce polycentrisme réticulaire où s'estompe le dualisme centre/périphérie, comme le confirme la pratique habitante de la ville au choix, c'est le périmètre du territoire métropolitain qui devient difficile à délimiter avec précision, puisque le centre lui-même devient difficilement identifiable (Chalas in Da

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Cunha, 2010, p. 34). Ceci conduit Yves Chalas à affirmer que la centralité ne s'est jamais, paradoxalement, aussi bien portée. De nouveaux centres, parfois très importants, apparaissent en nombre dans la périphérie urbaine (Devisme, 2005). En conséquence, ce sont les fonctions mêmes de la centralité qui se diffusent dans l'urbain généralisé, selon le principe de la *città frattale* décrit par Bernardo Secchi (2005 (éd. orig. it. 2000)). Equipements à haute valeur ajoutée et usages « à la carte » se développent hors de la ville-centre traditionnelle, au sein même des espaces périphériques (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 29).

Cette décentration de la centralité nous oblige (Devisme, 2005) à penser la disjonction entre centre-ville et centralité : « dans nos territorialités contemporaines, les fonctions de centralité sont remplies par bien d'autres lieux et équipements que ceux que l'on trouve traditionnellement dans les centres-villes anciens. Le périurbain est même devenu le terrain principal de l'extension des fonctions de centralité » (Chalas in Da Cunha, 2010, pp. 29-30). Ce n'est donc pas tant la notion de centre en tant que lieu des interactions sociales qu'Yves Chalas remet en question, mais « la centralité géographique comme qualification privilégiée d'un lieu » (Da Cunha, 2010, p. 11).

Pour Jacques Lévy, c'est l'étalement urbain lui-même qui, d'une certaine manière, favorise l'essor de ce qu'il nomme le polycentrisme, en dévalorisant les centres anciens et en activant des centralités paradoxales, sur le modèle de l'*Edge city*⁸¹ (Garreau, 1991). Joel Garreau désigne de ce terme les développements qui concernent aujourd'hui les grands équipements commerciaux, mais aussi de nombreux services de très haut niveau, y compris les services de santé, d'enseignement universitaire, de recherche et de développement, de loisirs.

Michel Lussault prend appui sur cette notion de *Edge city* pour constater la généralisation, au sein de bien des organisations urbaines, de ce qu'il nomme un « complexe de centralités ». Ce complexe, fréquemment hiérarchisé, associe des centres tant concurrents que complémentaires, localisés en des positions variées. Il insiste ainsi sur l'émergence, depuis les années 1960, des espaces de centralités « situés en périphérie « physiographique », développés autour d'équipements et de services commerciaux de grande distribution, mais qui peuvent associer une grande diversité d'activités, connaître un réel affinage fonctionnel, occuper une aire de grande taille – bref, s'éloigner du modèle du lieu de centralité secondaire, pour devenir un territoire de centralité affirmée et polarisante, qui rayonne par contact contigu et connexe sur de vastes périmètres » (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 742). Pour Lussault, ce sont alors les pôles de centralité les plus dynamiques, connectés par les grands réseaux de mobilité, qui

⁸¹ *Edge City* ou ville-lisière désigne un espace urbanisé périphérique qui concentre des entreprises, des services, des centres commerciaux et de loisirs. L'apparition des *Edge cities* est relativement récente (années 1960-1970) et rend compte de la polynucléarisation des centres en géographie urbaine. Nées à proximité d'échangeurs autoroutiers ou d'aéroports, elles s'étalent linéairement en s'appuyant sur l'armature du réseau routier. Joel Garreau a établi une liste de 200 *Edge cities* aux Etats-Unis en se basant sur une typologie comprenant 5 critères : une superficie importante de bureaux abritant de 20 000 à 50 000 emplois ; une fonction développée d'achats et de loisirs, avec au moins la surface équivalente à un centre commercial moyen ; une fonction de résidentialité réduite, avec moins de chambres que d'emplois. Bien que devant être de construction récente (moins de 30 ans), le dernier critère est celui d'une bonne perception et identification par la population.
Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Edge_city

l'emportent de plus en plus souvent, en matière de puissance de polarisation⁸², sur les centres en position de physiographie centrale (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 743).

Jacques Lévy relève toutefois que pendant ce temps, et ce malgré leur déclin annoncé, les centres-ville continuent de disposer tout de même d'un capital urbain considérable. Ce capital est d'autant plus facilement réactivé par les opérations de revitalisation que la patrimonialisation urbaine devient une composante majeure de leur attractivité renouvelée (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 690). Dans ce courant nous pouvons signaler, après le New Urbanism, l'émergence d'un « True Urbanism » (Hinshaw, 2007) capable d'apporter une contribution contextualisée à l'invention de nouveaux modèles d'aménagement qui réinventent ce retour au centre (Da Cunha, 2010, p. 13). Ces deux modèles de centralité – retour au centre et polycentrisme –, dont l'articulation se fait avec plus ou moins de bonheur, constituent les deux bras armés de la production urbaine contemporaine.

⁸² Selon la définition de l' INSEE de 1996, une aire urbaine rassemble toutes les communes au sein desquelles plus de 40% des déplacements domicile-travail sont polarisés par un même pôle urbain. Cette approche ne retient *in fine* que la mobilité comme critère de l'urbanisation. Lussault y voit la reconnaissance justifiée de l'importance du fait mobilitaire. (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p.745).

La délocalisation des fonctions renforce les « centralités périphériques »

Ce qui fait bouger les hommes, les biens, les capitaux, les informations, ce sont en dernière instance les différences entre les territoires et ce qu'ils abritent ou reproduisent comme actifs intangibles, que l'on peut aussi qualifier de capital culturel.

François Ascher

Le succès, en termes de fréquentation, des grands pôles multifonctionnels qui ont essaimé un peu partout hors des villes-centre tient pour l'essentiel à une mise à profit de la délocalisation d'un nombre croissant des fonctions classiques des centres vers des « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b). Si on peut le déplorer pour la dévitalisation des centres que cela peut parfois entraîner, on peut aussi s'en réjouir pour les nouvelles opportunités de « faire ville » que ces transferts de fonctions « à haute valeur urbaine ajoutée » apportent aux tissus diffus.

Il s'agit dès lors de poser un autre regard sur ces délocalisations successives qui regroupent finalement en périphérie toutes les fonctions caractéristiques de la centralité (Da Cunha, 2010) et de considérer cette mouvance autrement que comme un handicap. Cela implique de trouver les synergies qui feraient que leur présence tourne à l'avantage des tissus périphériques qui les accueillent : car leur simple juxtaposition ne suffit pas. Pour qu'il y ait éclosion de centralités assez fortes pour structurer les tissus urbains périphériques, de véritables synergies entre les divers équipements et les infrastructures de transport qui les desservent doivent se mettre en place pour tirer le meilleur parti de cette plurifonctionnalité esquissée mais encore très peu exploitée. La forme urbaine et l'accessibilité deviennent dès lors les deux leviers-clés sur lesquels les territoires de l'entre-ville peuvent agir pour renforcer leurs centralités (Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b ; Von der Mühl et al., à paraître).

Comme nous l'avons argumenté plus haut, les objectifs de densification (Böhme et Meyer, 2002) et de reconstruction de la ville sur elle-même, pour louables qu'ils soient dans le cadre d'un développement urbain durable, ne sauraient être transposables en l'état à la *città diffusa* (Indovina, 1990) ou la *città frattale* telle que la définit Bernardo Secchi (2005 (éd. orig. it. 2000)). Mais ceci ne signifie pas pour autant qu'il faudrait laisser la périphérie hors du champ de la réflexion sur la centralité urbaine. Nous proposons donc ici la notion de « centralité périphérique » pour décrire certains types d'attracteurs capables de contribuer à la structuration des tissus urbains diffus. Cela ne va pas, bien entendu, sans prendre en compte également la question de leur accessibilité.

Pour notre part, nous faisons le pari que pour éclore, les « centralités périphériques » doivent s'appuyer sur :

- des agencements multifonctionnels qui augmentent la diversité des usages sur des temporalités plus étendues.
- des recettes innovantes pour augmenter leur degré d'accessibilité multimodale par des arrangements inédits en transports et en aménagement du territoire.

Ces recettes doivent parfois dévier substantiellement de l'original qui a fait le succès des villes-centres – le désormais classique dyptique « densité et mixité » –, pour mieux composer avec les ingrédients locaux du territoire et intégrer d'autres notions devenues essentielles, comme la qualité d'usage ou l'intensité urbaine (Da Cunha, 2009 ; Lavadinho, 2009a). En effet, ces tissus de l'entre-ville, combien même ils seraient peu denses, peuvent néanmoins se révéler par moments très intenses, car ils ne sont plus uniquement rythmés par les délocalisations monofonctionnelles de l'habitat et de l'emploi, mais par celles d'une myriade d'autres fonctions qui étaient auparavant l'apanage des centres : les achats, bien entendu, les loisirs, également, mais aussi la culture.

Nous constatons en effet désormais l'émergence d'autres centralités que celles purement monofonctionnelles. Cela est dû pour partie aux opportunités créées par les vagues successives de délocalisations qui ont marqué l'histoire récente de l'urbanisation : d'abord l'habitat, suivi de l'industrie, puis des services tertiaires. Michel Lussault note à ce propos que l'exode touche « l'ensemble des secteurs productifs, les structures de transport et de logistique⁸³ et, de plus en plus, les services, y compris ceux à haute valeur ajoutée (les hôpitaux, les universités, les sièges sociaux) » (Lussault *in* Stébé et Marchal, 2009, p. 736). En parallèle, la fonction commerciale a, elle aussi, migré hors de la ville (Niklas, 2006), et cette délocalisation se poursuit aujourd'hui (Cluzet, 2007) avec les secteurs des loisirs et de la culture (Fleury, 2010 (1^{ère} éd. 2006)). Il en va jusqu'aux musées, équipements emblématiques des centres d'antan, qui choisissent désormais de s'implanter en périphérie pour répondre à un rayonnement qui dépasse de loin les frontières de l'agglomération qui les héberge (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b).

Comme les autres régimes de délocalisation qui lui ont précédé, celui de la culture est le résultat de choix des acteurs privés de l'industrie culturelle, mais aussi de plus en plus souvent des acteurs publics soutenant les politiques culturelles. Ces choix s'opèrent face à de fortes contraintes : prix du foncier prohibitif dans les centres, indisponibilité de parcelles de taille suffisante, controverses quant à l'impact de ces équipements dont la volumétrie et les choix architecturaux sont souvent considérés comme disproportionnés et mal intégrés au tissu urbain qui les entourent sont autant de raisons qui font régulièrement capoter la réalisation de nouveaux projets à teneur culturelle en ville. De surcroît, des réglementations patrimoniales qui se multiplient et se rigidifient empêchent souvent les agrandissements des bâtiments existants. Ces conditions de non-réceptivité des secteurs centraux font que bien souvent les équipements consacrés aux arts et à la culture doivent aller trouver leur compte ailleurs, en périphérie, et ce d'autant plus que leurs modèles de réussite socio-économique tendent à prôner la nécessité de disposer

⁸³ Alain Cluzet insiste sur le caractère peu structurant de ce type de centralités, puisque selon cet auteur « la réalisation de bureaux, locaux de production ou de stockage échappe le plus souvent à toute véritable norme d'implantation, à toute règle collective, alors même que les locaux d'activité représentent près de la moitié des nouvelles surfaces urbanisées. » (Cluzet, 2007, p. 16).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

de surfaces agrandies, aux normes techniques modernes et dont l'accessibilité doit être étendue à un bassin de chalandise toujours plus large, pour réussir à attirer, à grand renfort d'expositions temporaires, une clientèle toujours plus nombreuse et lointaine.

Ainsi on ne s'émeut plus de retrouver en bordure d'autoroute, loin des gares et des centres traditionnels, parfois abrités par des friches industrielles, mais de plus en plus souvent construits *ex nihilo*, des équipements culturels de première importance et au rayonnement international, à l'instar du Musée d'art contemporain à Saint-Etienne, la Fondation Gianadda à Martigny, la Fondation Beyeler à Bâle ou encore le Centre Paul Klee à Berne, pour n'en citer que quelques-uns. Chaque ville ou presque tente de se doter d'une implantation emblématique à l'échelle des grands territoires, fût-elle située en périphérie, fût-elle peu accessible par les transports publics. Il est étonnant, à cet égard, de constater la relative absence de réaction et de débat public autour de cet éloignement symbolique du centre d'équipements dont la nature même a toujours été porteuse de centralité.

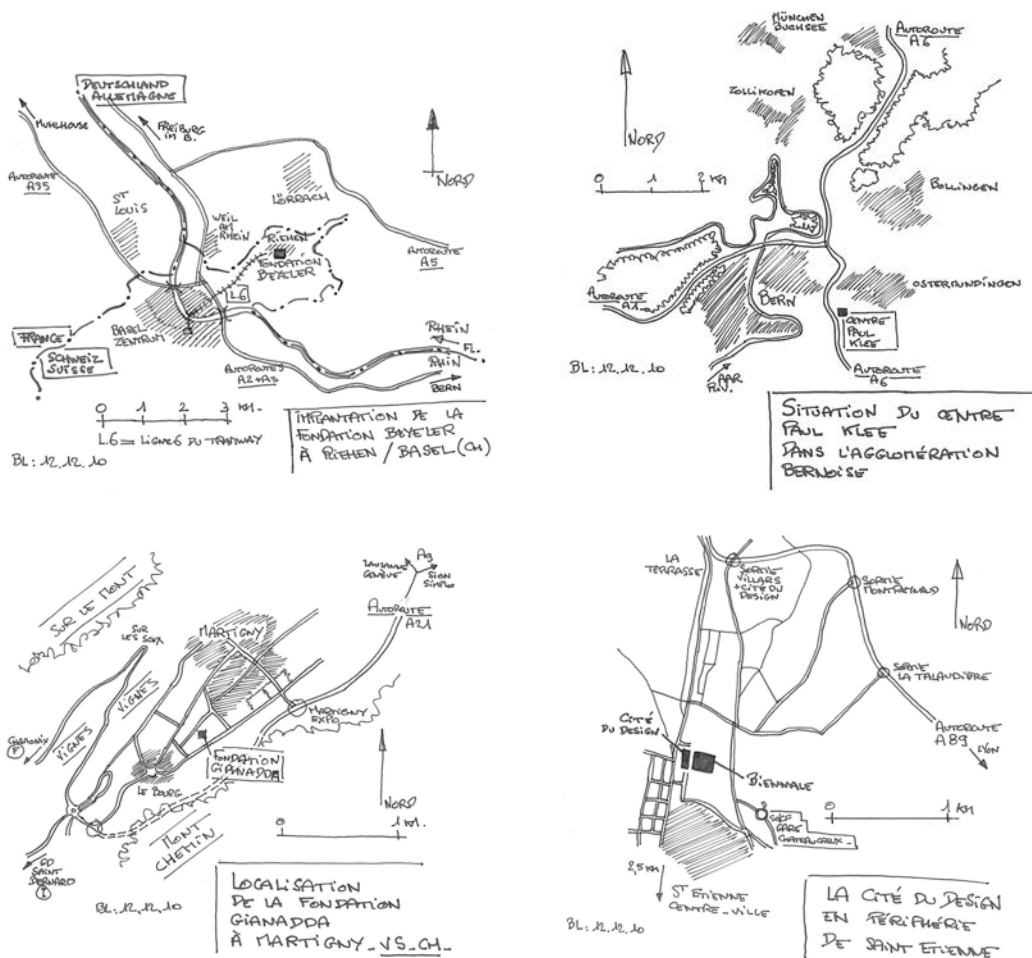


Figure 73 – Autrefois l’apanage exclusif des centres-ville, la culture fait désormais partie des fonctions urbaines qui s’exportent en périphérie. Cartographie © Bernard Lensel, 2010.

Les « centralités périphériques », facteurs-clé de la marchabilité en périphérie

L'autonomie des territoires n'est pas affaire de densité mais d'équilibre entre les divers dispositifs d'accessibilité suivant qu'ils s'adressent aux échanges internes ou externes au territoire.

Marc Wiel

Pour avoir été d'abord pensées pour la voiture, les « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b, 2011) n'en sont pas moins fréquentées à pied, malgré leur relative inaccessibilité piétonne due à des aménagements lacunaires ou inexistantes. Nous voulons souligner ici l'importance prioritaire que revêt à nos yeux le fait de garantir en priorité un accès piéton à ces attracteurs. En effet, s'attaquer aux territoires périphériques signifie obligatoirement faire des choix puisque, de par leur extension et leur caractère diffus, ces territoires ne pourront pas devenir marchables partout. Il nous semble judicieux dès lors de considérer avant tout l'accessibilité aux « centralités périphériques » comme levier perceptif de cette marchabilité. C'est là que des investissements ponctuels pourront offrir le plus de retour en termes de changements de comportement. Car la perception de la marchabilité en périphérie est tributaire avant tout de la perception de l'accessibilité à pied de ces attracteurs (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011 ; Von der Mühl, 2011 ; Von der Mühl, Ruzicka-Rossier et Lavadinho, à paraître).

L'enjeu pour les territoires périphériques est dès lors celui de tirer le meilleur parti de ces attracteurs pour structurer leurs réseaux de marchabilité. Il ne faut pas oublier que, contrairement aux idées reçues, un grand nombre de ces attracteurs sont déjà fréquentés à pied ; simplement ce mode reste ignoré ou considéré comme résiduel. Ce manque de reconnaissance du potentiel de la marche influence la perception des contextes spatiaux de ces attracteurs comme non marchables, alors que les faits observés sur le terrain contredisent cette perception (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

Ces attracteurs peuvent être de deux sortes : de grands attracteurs, dont le rayonnement se diffuse à l'échelle de toute l'agglomération, voire au-delà, et des attracteurs qui opèrent à une échelle plus locale, une échelle de quartier. Cependant, la majeure partie des attracteurs périphériques ne se classent pas dans l'une ou l'autre de ces catégories ; ils appartiennent plutôt à une catégorie hybride qui appelle en fait une superposition des usages locaux et régionaux, du fait de leur relative proximité de pôles d'habitat et d'emploi. Dans ces cas de figure les liaisons pédestres sont recherchées même lorsqu'elles sont sous-optimales. Il faut tenir compte de ce phénomène lorsqu'on considère la pertinence d'une meilleure desserte par les modes actifs pour rejoindre ces attracteurs.

Les centralités de proximité peuvent-elles s'exporter en périphérie ?

Prenons par exemple le cas des centralités de proximité. Un des enjeux de l'urbain contemporain est de redynamiser les centralités des quartiers résidentiels, c'est-à-dire de fournir aux habitants les fonctions permettant de répondre aux besoins de proximité et de développer une vie locale (Dind in Da Cunha,

2010, p. 149). Simultanément à des processus de concentration toujours plus forts qui voient naître des centres commerciaux de plus en plus importants en termes de superficie et divers en termes de fonctionnalités, et contrairement à la vision pessimiste de certains observateurs qui voyaient dans cette concentration des grandes enseignes la mort du commerce de proximité (Péron, 1993, 2004), ce dernier renaît de ses cendres et redevient un créneau porteur, sous de nouvelles formes, notamment pour répondre aux attentes actuelles liées à des temporalités plus étendues (Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Héran et al., 1999 ; Verchère-Tortel, 2010). François Ascher relève ainsi que la fonction « dépannage » fait écho à une vie citadine devenue très irrégulière et aux horaires globalement plus tardifs (Ascher, 2008, p. 55). Du fait que l'intermodalité se développe et que, du fait de la réorganisation des réseaux de transports publics, la clientèle passe désormais massivement par des pôles d'échanges (Bentayou et al., 2002), on assiste également au développement de nouvelles micro-centralités liées aux mobilités urbaines, qui associent des commerces et des services (indépendants ou franchisés par des grandes sociétés) à des carrefours importants et à des arrêts de transports collectifs. Pour Ascher, ce renouveau du commerce de proximité peut constituer un outil très utile dans la qualification de l'espace urbain et la sécurité de l'espace public. En effet, il assure aussi une fonction urbaine d'animation et de sécurité publique qui n'est pas négligeable, mais qui est rarement prise en compte du fait qu'il s'agit d'une externalité dont le bénéfice est hors marché. Pour Antonio da Cunha, renouveler les centralités de proximité dans les zones résidentielles suburbaines s'avère une question cruciale dans une perspective de développement urbain durable (Da Cunha, 2010, p. 17).

L'enjeu de la marchabilité est bien évidemment central dans le débat sur la place de ces centralités de proximité une fois exportées en périphérie. La marche quotidienne, qu'elle soit pratiquée pour des motifs fonctionnels (achats, services, accompagnement, etc.) ou encore pour rallier une interface de transports publics, se pratique généralement sur des distances relativement courtes, en général inférieures au kilomètre. Ainsi, dix à quinze minutes est un budget-temps couramment alloué à des déplacements à pied d'ordre fonctionnel. Ce temps court ne pose généralement pas de problème dans les centres, mais à tendance à se rallonger en périphérie du fait de l'étalement urbain, qui distend les localisations des différents attracteurs. Lorsque la marche incorpore une dimension plaisir (Lavadinho et Winkin, à paraître) ou qu'elle est effectuée dans un but de loisirs, sa pratique connaît cependant une acceptabilité beaucoup plus forte. Il est donc possible d'augmenter l'acceptabilité du temps de marche au quotidien à une vingtaine de minutes, voire une demi-heure, pour autant que certaines conditions soient réunies (Lavadinho et Winkin, 2011) :

- L'attracteur offre une vaste gamme d'activités autorisant une durée de séjour prolongée. C'est le cas notamment des centres commerciaux, culturels, sportifs et dédiés aux loisirs. Une offre mixte combinant ces diverses activités voit encore son attractivité renforcée, et c'est actuellement la tendance qui se dessine. Des horaires de fonctionnement étendus sont également un facteur-clé, l'accessibilité temporelle étant au moins aussi importante que l'accessibilité spatiale.

- L'attracteur offre l'accès à un univers d'opportunités plus étendu mais situé plus loin, soit au centre-ville soit au sein d'une centralité en périphérie. C'est le cas des interfaces RER et métro. Le rayon d'attraction pour la marche est d'autant plus important que le temps passé dans le métro ou RER sera long et que la destination finale sera riche en opportunités.
- Il existe des lieux intéressants où s'arrêter en chemin, qui appellent des stratégies dites de *stopover* pour effectuer des activités annexes. Des itinéraires latéralisés voient alors le jour au sein de ces grappes rhizomiques (Deleuze et Guattari, 1980 ; Lavadinho et Winkin, 2005, 2008).
- L'itinéraire est attractif en soi et offre une continuité forte tout en combinant des espaces de transit et de séjour et en alternant des espaces animés dédiés aux bains de foule avec des espaces calmes d'intimité et de respiration. Ce type d'itinéraire se trouve soit le long de cours d'eau ou de coulées vertes, soit au sein de rues commerçantes.

Nous rejoignons ainsi François Ascher sur la nécessité de réfléchir à une politique de localisation judicieuse permettant la concentration des fonctions (Ascher, 2008, pp. 55-56), de façon à ce que les centralités de proximité renforcent leur attractivité propre en tant que destinations à part entière, tout en fonctionnant également comme un équipement où l'on s'arrête en passant, ce qui suppose à la fois leur localisation sur des flux et l'encouragement des stratégies de latéralisation ou de stopover de la part des usagers. La double politique concernant les programmes « Railcities » et « Gare et plus » développés par les CFF en Suisse est emblématique de cette nouvelle tendance à conjuguer pôles d'échanges multimodaux et commerces de proximité. Nous décrirons cette politique de rénovation plus en détail dans le chapitre dédié aux *hubs de vie* au sein du mouvement IV. Si ailleurs en Europe cette tendance se limite le plus souvent aux grandes gares intermodales, en Suisse cette nouvelle manière de faire s'applique à toutes les échelles, y compris aux gares de moindre importance.

Dans cette perspective, un environnement marchable devient une composante essentielle de l'attractivité tant des nœuds d'interfaçage intermodal que des réseaux connecteurs qui sont supposés donner accès à ces nœuds et les relier entre eux.

La typologie des réseaux connecteurs qui sous-tendent l'essor des métriques pédestres comporte deux catégories, qui se subdivisent chacune à leur tour en deux sous-catégories :

- les réseaux connecteurs naturels, qui peuvent être *verts* (coulées vertes, parcs, espaces verts, etc.) ou *bleus* (cours d'eau (et leurs corollaires : ponts et passerelles piétonnes), lacs, canaux, bassins, miroirs d'eau, fontaines sèches, etc.) ;
- les réseaux connecteurs artificiels, qui peuvent être *animés* (rues commerçantes, lieux de sortie, lieux culturels, etc.) ou *calmes* (rues résidentielles, cours intérieures entre les ensembles d'habitation, etc.).

Des aménagements systématiques et une signalétique appropriée sont nécessaires pour encourager l'appropriation par les marcheurs de ces clusters de marchabilité – des secteurs qui abritent une constellation composée à la fois d'attracteurs et d'interfaces. L'enjeu est dès lors d'optimiser les réseaux

connecteurs pour :

- mieux relier les interfaces de transport multimodales aux diverses « centralités périphériques »
- rapprocher spatialement les activités liées aux achats, aux sports, aux loisirs et à la culture.

L'itération « connectivité & proximité »

L'impact des transports et leur caractère désormais nécessairement multimodal se révèle fondamental dans ces évolutions de la périphérie vers un gradient d'urbanité plus élevé. C'est en effet leur dimension réticulaire qui est appelée à jouer un rôle primordial pour canaliser la ville émergente et structurer un urbanisme ponctué par des constellations de « centralités périphériques ». Qualité et flexibilité de la desserte, tous modes confondus, sont ainsi au cœur de l'accessibilité des territoires périphériques. Il nous semble pourtant essentiel de souligner que ce qui rend la mobilité d'un territoire véritablement durable n'est pas tant son accessibilité en transports publics mais plutôt son haut degré de marchabilité. Les nécessaires complémentarités offertes par la marche et les modes partagés (autopartage, vélo en libre service) aux transports publics (Huyer, 2004) font ainsi partie des atouts que toute « centralité périphérique » devra désormais avoir à cœur de développer pour augmenter son accessibilité. En effet, ces modes à usage individuel offrent un complément utile à la mobilité collective, en comblant les besoins diffus de type *last mile* qui pénalisent la desserte des territoires moins denses. Mais il faut ici souligner que l'excellence des réseaux de transport est indissociable du traitement des espaces urbains. Les transports collectifs, tout comme le vélo, ont besoin d'un environnement piéton hospitalier. A cet égard, l'enjeu se situe aussi dans les zones périurbaines (Caruso, 2002 ; Cattan et Berroir, 2006), où l'essor de la voiture s'est fait aux dépens de tous les autres modes et où l'avenir et la performance des transports collectifs se joueront en grande partie sur leur accessibilité à pied et à vélo (Michaud et Segrestin, 2008, p. 13).

Ecartant la vision trop dichotomique qui associe aux modes motorisés le couple « vitesse et distance » et aux modes actifs le couple « lenteur et proximité », nous voulons insister ici sur la nécessité de s'émanciper d'une vision de la marche qui resterait prisonnière du mythe de la proximité que nous avons mentionné dans le mouvement I pour opérer un recadrage où la marchabilité en périphérie serait plutôt synonyme de l'itération « proximité & connectivité » (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h). Celle-ci s'appuie sur un processus d'hybridation pour créer un nouveau mode de transport encore inédit (Amar, 2010) qui combinerait la marche et les transports publics d'une manière beaucoup plus « sans coutures » (*seamless travel*) que cela n'est le cas actuellement (Jones et al., 2010).

En effet, la question de la proximité, et surtout de ses limites, est toujours posée en filigrane lorsqu'il s'agit de décrypter la marche en milieu urbain. Cette question est déterminante en ce qui concerne les politiques de promotion de la marche urbaine, car de la réponse vont dépendre bien des choix d'investissement. En effet, si l'on estime que les gens ne marchent que 300 mètres, l'on pensera inutile d'aménager les cheminements piétonniers entre une zone commerciale et un arrêt de tramway situé à 1 km. Si l'on estime que les gens ne marchent pas en périphérie, l'on s'abstiendra de relier les attracteurs

qui s’y trouvent. De surcroît, comme nous l’avons vu, cette question s’avère d’autant plus cruciale que de plus en plus d’activités qui « font centralité » tendent à se délocaliser en périphérie. Les distances entre les diverses localisations où ont lieu ces activités ne cessent d’augmenter, impliquant une organisation réticulaire de nos déplacements pour pouvoir joindre ces divers lieux d’activités.

Campagne-Ville : le pas de deux⁸⁴

L’adoption d’un mode de vie urbain continue aujourd’hui de se disséminer toujours plus loin, élargissant le cercle de l’influence urbaine à des territoires toujours plus diffus (Grafmeyer et Authier, 2008 (1^{ère} éd. 1995), p. 7). Alain Cluzet remarque ainsi que « la banalisation des constructions neuves en périphérie des villes ou au cœur d’espaces naturels, constructions à vocation d’habitation ou d’activité, est acquise, et les modes de vie urbains ont gagné les régions rurales les plus isolées » (Cluzet, 2007, p. 14).

En conséquence, le rural pur existe de moins en moins (Marly, 2009), sauf dans nos imaginaires d’urbains (Cavin et Marchand, 2010 ; Urbain, 2008 (1^{ère} éd. 2002)). Mais cela ne veut pas dire pour autant que la ville dense est notre seul univers. Loin s’en faut, puisque l’on constate que la majorité des personnes vivent en fait en périphérie, dans des milieux relativement peu denses. Le rôle de la maison individuelle dans l’exode urbain en Suisse a été décrit dès le début des années 1980 par Alain Garnier, Philippe Maillard et Joseph Csillaghy (1981). Plus récemment, Cynthia Ghorra-Gobin (2006) a analysé le rôle de la maison individuelle dans le processus d’étalement urbain actuel dans le contexte américain.

Ainsi en Suisse, si les trois-quarts de la population habitent en milieu urbain, environ les deux tiers résident dans un type de territoire aggloméré certes, mais pas central (Schuler et al., 2006). Au cours des 25 dernières années, la superficie occupée par des activités a augmenté de plus de 24% et celle occupée par du logement a augmenté de plus de 15% en Suisse (OFS, Statistique suisse de la superficie). Entre 2000 et 2005, près de 100 000 nouvelles habitations ont été construites. 76% étaient des maisons individuelles⁸⁵ (OFS, 2006/07).

D’après Alain Cluzet (2007, p. 14), la France connaît un phénomène similaire avec une forte extension de ses territoires agglomérés : après avoir connu une croissance démographique très forte sur un espace concentré durant les Trente glorieuses (croissance de la population urbaine de 75 % mais extension seulement de 25 % de la taille des agglomérations), le pays a vu surgir, durant les vingt-cinq dernières années, un phénomène exactement inverse (25 % de croissance de population mais extension des agglomérations de 75 %). Les lotissements ne regroupent actuellement en France que 20% de la construction de maisons individuelles (Ascher, in Allemand et al., 2004, p. 31).

⁸⁴ Ce titre est tiré d’un ouvrage collectif intitulé « Campagne-ville: Le pas de deux. Enjeux et opportunités des recompositions territoriales », publié en 2008 aux PPUR sous la direction de Lilli Monteventi Weber, Chantal Deschenaux et Michèle Tranda-Pittion.

⁸⁵ Pour François Ascher, la lutte contre les effets environnementalement incorrects de ce type d’habitat doit passer par « la conception de lotissements et de maisons à haute qualité environnementale, le développement de transports à la demande et de l’intermodalité, la polarisation des équipements de proximité dans des microcentralités, la coagulation de l’urbanisation dans des zones plus compactes, etc. » (Ascher, 2008, p. 79).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Certes, de tout temps le développement des libertés individuelles et l'élévation du niveau de vie ont trouvé une traduction dans une consommation accrue d'espace bâti, laquelle était de seulement 5 m² par personne au Moyen Âge (Cluzet, 2007, p. 23). Aujourd'hui, le taux de consommation d'espace lié à l'urbanisation et aux infrastructures de transport frise le chiffre impressionnant de 1 m² par seconde pour la Suisse, un chiffre qui est pour partie lié justement à un accroissement sans précédents de la consommation de l'espace bâti par personne, qui atteignait déjà pour la période 1992-1997 les 400 m² en Suisse (dont seulement le dixième sont directement liés à l'espace d'habitat proprement dit, le reste allant aux infrastructures de transport et aux divers équipements collectifs). La Confédération suisse a exprimé la volonté de stabiliser ce chiffre, mais le monitoring effectué par l'Office Fédéral de la Statistique (OFS) pour la période 2004-2009 montre encore un accroissement de 5.6 m² pour cet indicateur⁸⁶. En France, la consommation d'espace bâti représente le double, avec 854 m² par habitant en 2007⁸⁷.

De l'entre-ville diffus aux « centralités périphériques » structurantes

L'échelle institutionnelle des agglomérations ne cesse dès lors d'être remise en question pour tenter d'accompagner l'évolution rapide des bassins de vie fonctionnels (Bleton-Ruget et al., 2006), qui se déploient sur des territoires de plus en plus vastes et de plus en plus éloignés des centres traditionnels. Les villes ayant changé d'échelle et de modalités de fonctionnement, l'un des enjeux majeurs, pour François Ascher (2008), est que les ressources qu'elles offrent soient accessibles à tous. Si donc le « droit à la ville » cher à Lefebvre (1968) passe par son accessibilité, la mobilité des personnes et des biens constitue pour Ascher (2003) un élément clé de cette accessibilité. Il propose de reformuler le champ du service public dans le domaine du transport en développant le concept de « service public de l'accessibilité urbaine », la notion de transport public lui semblant désormais être devenue trop restrictive et inadaptée. De même pour la gestion des équipements, où cet auteur estimerait utile de raisonner plus en termes de services aux personnes et moins en termes d'équipements des lieux (Ascher, 2008, pp. 21-22).

L'urbanité de « la non-ville et de la non-campagne » dépend *in fine* pour Thierry Paquot de notre capacité à fonder un « être-ensemble » qui accepte la délocalisation de ses relations, la déspatialisation de ses manifestations, la virtualisation de son devenir (Paquot, 2010, p. 48). Mais alors même que les imaginaires qui façonnent nos (non-) désirs d'urbanité (Cavin et Marchand, 2010 ; Heins et al., 2002) restent accrochés à la mythique ville-centre et à la non moins mythique ville-campagne (Jessenne, 2006 ; Urbain, 2008 (1^{ère} éd. 2002)), l'urbain diffus devient, pour le meilleur et pour le pire, notre référence première en termes de vécu quotidien.

Nous sommes alors confrontés au phénomène de l'entre-ville (*Zwischenstadt*) décrit par Thomas Sieverts (1999, 2004)⁸⁸. La fonction d'accueil de nouveaux habitants, traditionnellement portée par les villes,

⁸⁶ http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/02/03/blank/key/siedlungsflaeche_pro_einwohner.html.html.

⁸⁷ http://www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche_6_Conso_espaces_cle66f24a.pdf

⁸⁸ Cet auteur porte son analyse sur ces vastes territoires qui se sont formés essentiellement dans la deuxième partie du XX^{ème} siècle dans les pays d'Europe de l'Ouest (il analyse surtout l'Allemagne et le Plateau suisse), et qui contrastent fortement, de par leur organisation spatiale, avec la « cité à l'européenne » qui avait prévalu durant plusieurs siècles auparavant.

prend son essor désormais également, voire surtout, au sein de ces nouveaux territoires de l'entre-deux, portés à la fois par l'utopie de la recherche de la nature et une réalité du moindre coût du foncier. Dans les faits, le prix « avantageux » du foncier se révèle largement contrebalancé par un coût et des contraintes liées aux transports. Pendant ce temps, le caractère rural de ces espaces est fortement malmené par une urbanisation anarchique.

Face à cet état de fait, l'enjeu, pour Geoffrey Caruso (2002) comme pour François Ascher (2008), n'est pas tant de lutter contre la périurbanisation, la suburbanisation ou la rurbanisation en tant que telles, mais d'organiser de la façon la plus urbaine et la plus écologique possible ces modes d'habitat et de travail (Cattan et Berroir, 2006). La concentration des déplacements, par la polarisation et l'axialisation des flux, peuvent y contribuer. Cela suppose le développement de centralités puissantes autant que la maîtrise de la localisation et de la compacité des lotissements d'habitat et des zones d'emplois (Noirjean et Merle in Da Cunha, 2005). Dans cette perspective il paraît également souhaitable que les schémas d'aménagement et les documents de planification portent sur des zones assez larges pour englober l'ensemble des populations concernées et arriver à prendre en compte leurs modes de vie, plutôt que de mettre en avant de manière abstraite la nécessité de lutter contre un étalement urbain qui serait défini à partir des seules densités (Ascher, 2008, pp. 111-112).

Des transports publics en mal d'urbanité

En ce qui concerne les enjeux morphologiques de l'étalement urbain, Thomas Sieverts parle de « transformation du paysage ». Il reconnaît explicitement que « la *Zwischenstadt* peut contenir un foisonnement de formes urbaines et architecturales, pour autant que l'ensemble formé avec son réseau de communication reste lisible et, surtout, que son paysage conserve une cohérence perceptible, tout comme un « archipel » dans un « océan ». Le paysage doit devenir le véritable lien de la *Zwischenstadt* » (Sieverts, 2004 (éd. orig. all. 2001), p. 24). Cependant, lisibilité et cohérence restent de l'ordre d'un horizon encore à trouver plutôt que d'une réalité partagée. Les réseaux de transports publics et leurs axes structurants, s'ils ont fait leurs preuves au sein de villes denses, grâce notamment au retour couronné de succès des tramways en milieu urbain, continuent à avoir du mal à suivre l'étalement galopant de l'urbanisation : en périphérie, ils offrent des réponses encore trop souvent aléatoires, inconfortables et inadaptées aux besoins. Les territoires périphériques se voient ainsi sillonnés de pléthore de lignes de bus à l'ergonomie discutable, dont les tracés restent peu lisibles et les fréquences trop réduites, et qui restent le plus souvent sous-utilisées dans l'attente improbable d'un train, métro ou tramway qui saurait prendre le relais et orchestrer le développement de ces secteurs diffus sur son sillage⁸⁹.

⁸⁹ Alain Cluzet fait remarquer que la surmédiation des projets de tramway, qui sont selon lui des réussites avant tout du point de vue de la requalification urbaine, masque mal la sous-fréquentation globale des transports publics : 83 trajets par an en France pour chaque citoyen, soit moins d'un aller-retour par semaine, à comparer à plusieurs dizaines de trajets en automobile. Cette moyenne, déjà très faible au niveau national, est trois fois plus faible dans les agglomérations de taille réduite, comptant moins de 100 000 habitants (Cluzet, 2007, p. 140). Il faut néanmoins relever que son ouvrage a été rédigé avant 2008, qui a vu publiés les derniers résultats des enquêtes ménages déplacements de l'Insee qui montrent que les investissements dans les transports publics réalisés ces dernières années commencent à porter leurs fruits. Nous observons notamment un léger tassement de l'usage de l'automobile, qui

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

François Ascher se fait le porte-parole d'une pensée généralement admise qui veut que l'effet urbanistique des tramways soit au moins aussi important que leur effet transport : du fait que les sites propres sont des interventions lourdes sur l'espace public, les tramways ont effectivement permis dans bien des cas des renouvellements urbains profonds. En revanche, les couloirs de bus sont souvent négligés du point de vue de l'aménagement. Ils méritent pourtant, selon Ascher, des efforts de qualité urbanistique, car ils ne se résument pas à des « techniques de circulation ». Mais toutes les villes ne portent pas nécessairement l'attention nécessaire à ce type d'aménagement et continuent à considérer la question des sites propres comme relevant uniquement des domaines techniques de la circulation et de la voirie (Ascher, 2008, p. 124). L'effort actuellement poursuivi avec les requalifications de boulevards urbains en Europe se révèle certes un progrès considérable, mais il reste dans bien des cas insuffisant. En particulier, nous pensons que les axes forts de type BHNS (bus à haut niveau de service) gagneraient à être requalifiés comme de boulevards urbains à *haut degré d'urbanité*, sur le modèle des certifications HQE développées pour qualifier l'habitat répondant à de hautes exigences sur le plan énergétique.

En tout état de cause, la volonté d'arrimer le développement urbain aux axes forts de transport public, prônée par les théoriciens de la ville et expérimentée ici et là lorsque des opérations de grande envergure le permettent, reste généralement l'apanage des liaisons entre le centre et ses premières couronnes. Pour la grande majorité des territoires véritablement périphériques et n'en déplaise les nombreuses déclarations d'intention, le TOD (*transit oriented development*), tel qu'il est proposé par Peter Calthorpe dans son ouvrage *The next american metropolis* (1993), reste de l'ordre du rêve qui peine à se concrétiser ailleurs que dans les plans, face aux réalités de la faible densité et du maillage poreux des territoires diffus et aux contraintes financières actuelles qui freinent durablement les investissements des collectivités publiques dans de nouvelles infrastructures lourdes de transport public.

Il faut relever aussi qu'un effet de prégnance de l'ancien modèle centre-périphérie préside encore de nos jours à l'organisation des transports urbains de la plupart des agglomérations : leur distribution en étoile, de par sa nature radioconcentrique, ne peut intégrer les couronnes périphériques de manière efficace. Il faut pourtant se rendre à l'évidence, nous dit Michel Lussault, que les organisations urbaines actuelles s'avèrent des assemblages disparates de fractions distinguables selon leur niveau de densité et de diversité sociétale, sans claire figure organisatrice globale : « le modèle radioconcentrique a cédé devant le développement d'un espace urbain en écume, qui juxtapose sans métaplan défini et contrôlé des sphères spatiales diverses, et qui inclut désormais de nombreux périmètres non bâtis » (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p. 741). L'usage de la voiture est par conséquent beaucoup plus fréquent dans les zones rurales et les zones périurbaines que dans les centres agglomérés denses où s'épanouit la multimodalité.

n'avait pas cessé de croître à un rythme rapide et régulier de 3% par an depuis 20 ans, selon l'union routière de France. Le faible développement en France des réseaux de bus ou de trolleybus électriques est caractéristique de cette approche communicante qui privilégie le tramway, bien que cinq fois plus coûteux, du fait de sa meilleure lisibilité politique (Cluzet, 2007, p. 144). Au Pays-Bas, en Suisse, en Allemagne et en République Tchèque, nous pouvons en revanche remarquer que le tramway est loin d'être un simple effet d'annonce. Les nombreuses lignes de tramway qui sillonnent les principales agglomérations de ces pays ont des effets porteurs sur la structuration des territoires urbains, y compris jusqu'en périphérie.

Introduire des axes de transports en commun de manière indifférenciée sur tout le territoire diffus n'est pas pour autant la panacée, car leur efficacité est fortement réduite s'ils n'atteignent pas les conditions propices à une cadence assez efficace pour être concurrentielle avec la voiture. Il ne s'agit donc pas de succomber à la tentation d'épouser la totalité de l'urbain diffus en diluant les capacités des transports publics. Ces derniers devraient plutôt garder à l'esprit leur vocation première d'axes forts structurants et ne pas tenter de concurrencer la voiture sur l'horizon toujours plus inatteignable d'une couverture spatiale exhaustive du territoire⁹⁰. Il s'agit plutôt d'offrir une armature spatiale aérée mais structurante, assortie – et c'est bien là l'essentiel –, d'une couverture temporelle digne de ce nom. Pour le reste, il s'agit de travailler en complémentarité avec les autres modes, en introduisant assez de flexibilité et de réactivité en temps réel pour répondre de manière efficace à une demande qui s'avère très flottante, à la fois dans le temps et dans l'espace.

Le manque de liant des périphéries

Les centralités qui tentent d'éclorre dans le périurbain cumulent quant à elles les handicaps d'un zonage trop strict et d'un maillage peu dense : les fonctions s'y juxtaposent sans véritablement s'y mélanger et les synergies qui pourraient naître de leur relative proximité sont contrariées par la multiplication des coupures physiques et mentales qui rendent leur accessibilité défaillante. Si l'attractivité urbaine (Damon et Cusin, 2010) y fait parfois son apparition, à la fois sur le plan économique (pôles d'activités, parcs et zones industriels, etc.) et commercial (centres commerciaux), et plus récemment sur le plan des loisirs et de la culture (pôles de loisirs, équipements sportifs et culturels, etc.), le liant entre ces différents ingrédients n'arrive que trop rarement à prendre. Par liant, nous entendons une perméabilité et une connectivité fortes, capables de fertiliser les terrains trop séparés de nos activités quotidiennes (Lavadinho et Lensel, 2010a et 2010b). Ce liant, au sens où nous le concevons, participe de ce processus osmotique où spatialités et temporalités diverses se croisent pour produire du sens et faire éclorre ces rythmes multiples (Granovetter, 1975 ; Lynch, 1972 ; Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Duval, 2001 ; Héran et al., 1999 ; Verchère-Tortel, 2010), parfois dissonants mais toujours rassembleurs, qui font tout le charme de la ville et que nous avons coutume d'appeler urbanité.

L'obstacle principal à ce que ce liant puisse éclorre en périphérie tient dans le fait que la morphologie des secteurs diffus présente généralement deux handicaps majeurs à l'essor des *métriques pédestres* (Lussault et Lévy, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) :

⁹⁰ Ainsi par exemple pour la France, il est prévu selon le Gart (groupement des autorités responsables de transport public), la réalisation de 460 kilomètres de sites propres, routiers ou ferrés, étalée sur une période de dix ans. Dans les faits, il n'est réalisé chaque année que quelques dizaines de kilomètres de réseaux de métro ou tramway supplémentaires. Ce chiffre demeure très modeste, voire infinitésimal au niveau national, au regard du nombre total de kilomètres de voirie existants avec lesquels ils sont en concurrence : 10 000 kilomètres d'autoroutes, 26 000 kilomètres de routes nationales, 360 000 kilomètres de départementales et près de 600 000 kilomètres de voiries locales. Or la demande de déplacements est croissante et les réseaux ferrés faiblement interconnectés. Cette tendance se vérifie à l'échelle européenne. (Cluzet, 2007, p. 139)

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

- D'une part, une **faible densité** et un étalement urbain important⁹¹ signifient le plus souvent des transports publics mort-nés, du fait de connexions peu efficaces aux fréquences insatisfaisantes.
- D'autre part, la **faible connectivité** du tissu périurbain et les nombreuses nuisances (pauvreté des aménagements, bruit des infrastructures rail-route dont témoigne l'invasion progressive des paysages périphériques par de nombreux murs anti-bruit) impactent de manière sensible l'attractivité de la marche. De nombreuses coupures, tant linéaires que surfaciques, constituent ainsi autant de détours pénalisants qui diminuent l'intérêt des itinéraires à pied en périphérie.

La structuration de l'accessibilité en périphérie par l'itération « proximité & connectivité »⁹²

Le monde urbain montre une capacité forte à accueillir les diverses échelles de centralité dans la mesure où il assure une certaine cohabitation, à travers ses espaces publics et ses métriques publiques (transports publics et marche à pied), aux différentes composantes de la société urbaine qui l'habitent. Cet univers multiscalair offre ainsi à ses habitants une accessibilité doublée d'une familiarité.

Jacques Lévy

L'approche pour desservir les tissus périphériques ne peut par conséquent être ni celle de la marche seule, ni celle des transports publics seuls. En revanche, nous pensons qu'une approche combinant ces deux modes de transport comporte plusieurs avantages. Mais pour pouvoir en bénéficier il faut au préalable abandonner toute velléité d'une desserte exhaustive du territoire par les transports publics et d'adopter plutôt l'idée d'une desserte alternée de type « **proximité & connectivité** ».

Ce principe propose une structuration de la mobilité en boucles multimodales où les transports publics sont complétés par la marche. Un tel réseau de transports publics, libéré des contraintes de l'exhaustivité, peut être réduit à quelques axes forts, rapides et performants, de type métro ou RER, aux interfaces plus éloignés les uns des autres, pour autant qu'il soit « équipé », si l'on peut dire, de métriques pédestres qui offrent cette flexibilité « porte-à-porte » tant recherchée pour compléter la desserte des territoires qui entourent ces interfaces. Grâce à cette alternance itérative de type « **proximité & connectivité** », une

⁹¹ Comme le souligne David Mangin dans son ouvrage *La ville franchisée*, les nouvelles formes des urbanisations dues à l'étalement urbain (Cattin et al., 2006) méritent étude du fait même de leur importance : « Les statistiques françaises sont parlantes : une densité urbaine divisée par deux sur une étendue multipliée par quatre ou cinq, le tout en une quarantaine d'années. Trois français sur cinq vivent dans une ville de plus de cent mille habitants. Les deux tiers des déplacements quotidiens s'effectuent en voiture, sur des distances considérablement étendues en une quinzaine d'années, pour une durée maximale admise d'une heure trente environ. » (Mangin, 2004, p.11). Face à l'importance du phénomène, Mangin dresse le constat de l'insuffisance de nos outils pour appréhender ces nouvelles formes urbaines étalées.

⁹² Une version antérieure de cette section a paru en anglais sous la forme d'une communication pour la conférence de Walk 21 à Barcelone en 2008 sous le titre « Nearness dynamics » (Lavadinho, 2008g). Une version française remaniée a été intégrée par la suite dans le rapport « Marcher avec les transports et la ville » publié par les Éditions prospectives de la RATP en 2010. Cette section comporte également des extraits remaniés d'une publication antérieure : 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.

desserte optimale des bassins de vie alors peut voir le jour, pour autant que la marche et les transports publics soient tous deux redimensionnés pour mieux répondre à des besoins de chaînage complexes et puissent véritablement assumer un rôle intégrateur face à des agendas d'activités multiples aux motifs divergents.

Cette double approche de type « proximité & connectivité » implique toutefois un calibrage attentif des nœuds de transit et échange. Dans ce cadre il importe de prêter une attention particulière aux stratégies dites de *stopover*, qui doivent être facilitées. Cela peut se faire notamment en multipliant les opportunités de séjour au sein d'espaces publics, de pôles d'échanges multimodaux ou encore de « centralités périphériques ».

La notion de polarisation introduite par François Ascher (2008, p. 115) vient ici selon nous utilement compléter celle de centralité. L'un des enjeux de la structuration des grands territoires, du point de vue de leur durabilité, est en effet celui de polariser autant que possible les activités urbaines et les déplacements. Pour Ascher, l'intérêt de la polarisation est triple :

- en concentrant des activités dans des pôles, elle suscite des économies de déplacements ;
- elle permet de concentrer ou de rabattre les déplacements sur des axes afin de développer des infrastructures lourdes de transports collectifs ;
- enfin, elle rend possible le développement de plusieurs sous-systèmes radioconcentriques et donc la création d'axes majeurs, voire de structures urbaines de type « hub and spokes » (modèle inspiré du transport aérien qui organise les transports à partir d'un nombre limité de grands centres répartiteurs).

De notre point de vue, cette politique de polarisation est nécessaire mais non suffisante ; par le fait même qu'elle concentre toutes les fonctions au sein des interfaces elles-mêmes, elle rencontre assez rapidement ses limites. Des problèmes de congestion et de conflits d'usage surgissent, qui posent question quant à sa capacité de « faire ville ». Nous prônons plutôt ici une politique qui saurait fomentier de synergies fortes entre les attracteurs et les interfaces multimodales au sein de ce que nous avons appelé « clusters de marchabilité » en tirant parti de la constellation de trajets qui seraient « faisables à pied » lorsque ces divers équipements se retrouvent dans un périmètre de relative proximité les uns par rapport aux autres.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

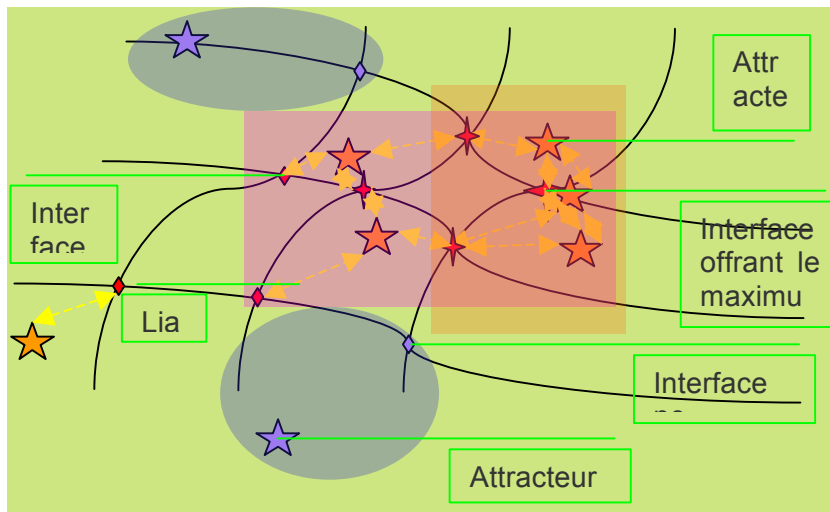


Figure 74 – La double stratégie multimodale « proximité & connectivité » pour une ville des courtes distances

Léon Krier (1998), l'un des principaux théoriciens du *New Urbanism*, ainsi que Peter Calthorpe (1993), qui défend le concept de *Transit-oriented Development* (TOD) que nous avons déjà mentionné plus haut, sont tous les deux de fervents partisans d'une organisation polycentrique de l'urbain qui permette aux citoyens de troquer leur voiture contre des modes de transport plus durables. Léon Krier parle ainsi de « pedestrian pockets » pour nommer des centralités de proximité auxquelles il convient de donner une nouvelle expression qualitative en revalorisant l'espace public (Da Cunha, 2010, pp. 8-9). Les auteurs de la Charte du *New Urbanism* rappellent l'étroite imbrication des échelles du quartier, de la ville et de la métropole, tout en faisant le constat que la région métropolitaine est désormais le cadre privilégié de l'organisation socio-économique de nos sociétés (Da Cunha, 2010, p. 12). Il n'est donc pas question d'en rester à une analyse qui ne considérerait que les échelles locales. A l'échelle métropolitaine, il nous faut souligner l'importance de la localisation judicieuse tant des attracteurs multifonctionnels offrant une panoplie élargie d'activités que des interfaces de transport multimodales. Les erreurs dans la localisation stratégique des équipements (Noirjean et Merle in Da Cunha, 2005) se payent encore plus cher en périphérie, où ils sont indispensables à la structuration des tissus diffus, que dans la ville-centre, où leur abondance même crée une certaine redondance qui permet à d'autres équipements de prendre le relais en cas de besoin.

Au cours de la dernière décennie les modèles polycentriques ont été repris dans les instruments de planification urbaine d'une grande majorité de villes d'Europe. L'enjeu essentiel des politiques de développement territorial multipolaire reste, selon Antonio da Cunha, partout le même : « contrer des dynamiques de morcellement et refaire des lieux agréables à vivre » (Da Cunha, 2010, p. 8). Cette polycentralité « agencerait des « noyaux d'urbanité » interconnectés par des transports publics, des itinéraires de mobilité douce, (...) une requalification d'ensemble des espaces publics (...) » (Da Cunha, 2010, p. 8). Ainsi ce sont les effets combinés de centralité et de proximité qui, en se renforçant

mutuellement, créent une dynamique vertueuse qui encourage les usagers à élargir les périmètres de leurs déplacements à pied. Parmi les facilitateurs de la marche, des attracteurs et des interfaces facilement accessibles sont aussi importants que des itinéraires aux configurations spatio-sensibles favorables et des réseaux exhaustifs, continus et lisibles (Hillman, 2001). Il est évidemment tout aussi essentiel d'assurer un haut degré de marchabilité au sein des interfaces multimodales elles-mêmes. La marche offre de ce point de vue, pour Georges Amar et Véronique Michaud, un champ fécond de re-conception du lien entre ville et transports. Elle permet d'enrichir les réponses que les opérateurs de mobilité doivent trouver aux nouvelles demandes des territoires et des individus. Pour ces auteurs, l'intelligence de la marche participe directement à la qualité des transports publics, par la simplification de leur usage, des combinaisons modales multiples et des correspondances (Amar et Michaud, 2009, p. 8). L'accessibilité des stations de transport public, la qualité des cheminements dans les correspondances et les lieux de transport, plus globalement l'insertion urbaine des projets de métro ou tramway⁹³ conditionnent largement le succès de la ville multimodale.

⁹³ Comme nous avons pu le montrer avec notre étude approfondie des usages du tramway T3 et de la ligne 10 du métro parisien (Lavadinho et Lévy, 2010).

La marche, pivot de la multimodalité à l'échelle de l'agglomération

La révolution industrielle a rendu possible la mobilité urbaine pour le plus grand nombre, notamment par les effets conjugués de la production en série d'automobiles, l'essor de l'aviation, les congés payés et le tourisme de masse. L'hypermodernité contemporaine nécessite, selon François Ascher, la production d'une mobilité encore plus grande, mais diversifiée et changeante. « Il n'est plus possible de concevoir une infrastructure ou une ligne de transport collectif simplement comme le moyen d'aller d'un point à un autre. Non seulement il faut concevoir les transports comme des réseaux, mais il faut construire ces réseaux comme des structures multimodales et intermodales. Les citoyens doivent pouvoir accéder à tout point de la ville, à toute heure, de façons aussi variées que possible car leurs déplacements s'inscrivent dans des programmes d'activités de plus en plus multiples et changeants » (Ascher, 2009, p. 155).

Les infrastructures lourdes de transports publics, comme les métros et les tramways, les infrastructures plus légères comme les lignes de bus aménagées doivent s'articuler avec les divers transports individuels, les aménagements piétonniers (y compris les trottoirs roulants, les escalators, les ascenseurs), les transports intermédiaires comme les taxis, les navettes, les voitures partagées, les systèmes de stationnement, etc. Dans les prochaines années, la performance des transports urbains se jouera dans le champ de gestion intégrée des différents modes de transport. Les centrales de mobilité seront les pièces maîtresses de ce système informationnel multimodal. L'avenir en matière de mobilité urbaine est de ce point de vue, selon François Ascher, « plus tourné vers la mobilisation de l'économie de la connaissance et de l'information pour concevoir et gérer des complexités de plus en plus grandes, que dans un retour à une improbable proximité de voisinage généralisée, un ralentissement des déplacements, une simplification des flux et des voiries » (Ascher, 2009, p. 156).

L'usager multimodal adopte une mobilité à la carte

Dans un contexte urbain où mobilité rime avec liberté mais aussi de manière croissante avec contrainte, avec simplicité mais aussi de manière croissante avec complexité, il devient primordial, pour les acteurs en charge de l'aménagement urbain, d'accorder une place prépondérante à ce qui en constitue le ciment : la marche à pied. D'un comportement centré sur les transports individuels motorisés, les urbains mobiles d'aujourd'hui se dirigent en effet aujourd'hui vers un usage de type occasionnel, « à la carte », d'un bouquet de transports à prédominance durable, dont le ciment agissant est sans conteste la marche.

La marche au cœur de la multimodalité

Si la marche *per se* agit comme une composante première de l'urbanité en jouant un rôle structurant sur l'essor des micro-sociabilités, lorsqu'elle est combinée à d'autres modes de transport, elle joue un rôle tout aussi essentiel cette fois au bon fonctionnement de nos systèmes de mobilité urbaine, qui reposent tous actuellement, peu ou prou, sur la notion-clé de multimodalité. Or il est désormais évident que les systèmes de mobilité urbaine du XXI^e siècle ne peuvent passer, dans une perspective de durabilité, que par la gestion réussie de cette multimodalité. Cet état de fait place d'emblée la marche au cœur de la vision de la ville multimodale (Lavadinho, 2010b). Il est donc vital de mieux comprendre la place que la

marche occupe au sein des systèmes de mobilité contemporains. De ce point de vue, Jacques Lévy suggère la possibilité de relire les espaces urbains en fonction de la place qu'y occupent les piétons. L'univers de la marche à pied apparaît ainsi, avec ses différentes extensions, tout à fait central pour le système de mobilité global que constitue tout espace urbain. En particulier, l'expansion des métriques pédestres dans les quartiers suburbains ou périurbains peut selon cet auteur être considérée comme un indicateur d'accroissement de l'urbanité (Lévy in Stébé et Marchal, 2009). Les résultats de notre étude *Les villes qui marchent : tendances durables en santé, mobilité et urbanisme* corroborent également cette hypothèse (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

L'émergence d'un usager véritablement multimodal, dont la personnalité mobilitaire est centrée autour des *métriques pédestres* (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010), préfigure ainsi un véritable changement modal annonçant l'essor d'une véritable culture de la marche en milieu urbain. Il s'agit dès lors de considérer la marche comme le pivot de la mobilité multimodale. Agissant le plus souvent comme le chaînon manquant entre divers modes de transport, c'est elle qui permet une transition aisée entre métro et bus, entre voiture et RER, entre tram et vélo en libre-service. Elle est partout, interstitielle, et bien souvent se suffit à elle-même. Elle constitue le lubrifiant sans lequel les rouages de la mobilité se grippent. Mais n'en déplaise aux défenseurs d'une marche qui se ferait « tout naturellement », la marche en milieu urbain est loin d'aller de soi, et exige, pour prendre son véritable essor, une double émergence : celle de la culture de la marche auprès des usagers, et celle de l'ingénierie de son environnement auprès de tous les acteurs qui la prennent en charge.

Les collectivités territoriales sont, au premier chef, confrontées à ce tournant mobilitaire fort dont la marche constitue un ingrédient indispensable. A elles d'en maîtriser le langage et les subtilités pour mieux saisir les opportunités offertes par la convergence actuelle d'anciennes pratiques mobilitaires monomodales vers des nouvelles pratiques multimodales, où les modes sont combinés à loisir selon des rythmicités occasionnelles et des planifications immédiates et informelles. Mais si l'essor d'un nouveau comportement mobilitaire ancré sur des pratiques multimodales est désormais sans contexte en Europe, ce comportement peine encore à se généraliser car les obstacles qui le contrent sont nombreux : politique tarifaire encore non unifiée, aménagement des interfaces peu propice aux transferts intermodaux, signalétique insuffisante ou incompréhensible, méconnaissance des réseaux... Bref, une multitude de facteurs concourent à rendre la perception des transferts entre les divers modes de transport plus difficile qu'elle ne l'est réellement. Ceci est particulièrement vrai lorsque l'un des modes est individuel et l'autre un transport public, ou lorsque les divers modes de transport public utilisés sont gérés par différents opérateurs. Même au sein d'un même opérateur, des incompatibilités subsistent parfois entre les modes.

Tout se passe comme si les opérateurs des différentes offres de transport urbain, qu'il s'agisse de transports publics ou de modes partagés (Clochard et al., 2008 ; Huwer, 2004) comme l'autopartage ou le vélo en libre-service, ne parvenaient pas totalement à intégrer le fait que leurs usagers sont devenus des êtres multimodaux qui peuvent emprunter tour à tour chacun des modes de transport à leur disposition, et ce de manière occasionnelle et à l'improviste.

Une multimodalité à deux visages

Deux types de multimodalité prennent actuellement racine dans notre panel mobilitaire :

- l'intermodalité, telle qu'elle est habituellement définie, qui consiste à chaîner plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Pour Sylvain Allemand, l'intermodalité désigne aussi bien un comportement consistant à utiliser plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet que le principe d'organisation visant une meilleure complémentarité entre ces modes de déplacement, qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou non (Allemand et al., 2004, pp. 19-20). L'intermodalité, nous dit encore François Ascher, est aussi faite de lieux (P+R, interfaces multimodales), d'objets (le vélo pliable), d'informations (horaires en temps réel, temps de correspondances, etc.), de systèmes de tarification coordonnés (abonnement combinant l'accès aux transports publics et au vélo en libre-service, etc.). Si l'intermodalité ne se développe encore que timidement, elle est appelée à connaître un essor important dans le futur, grâce, d'une part, au développement de parcs-relais (P+R)⁹⁴ en lien avec les interfaces multimodales, et d'autre part, au développement des modes partagés en milieu urbain (Clochard et al., 2008) ;
- la multimodalité que nous nommons d'« effeuillage », qui consiste à prendre sa voiture les lundis et les mercredis, le tramway les mardis et jeudis, le vélo dès qu'il fait beau, le bus dès qu'il pleut, et à aller à pied lorsque le temps devant nous est généreux et que la beauté du parcours s'y prête. La multimodalité désigne, toujours pour Sylvain Allemand, un usage alterné de différents modes de déplacement en fonction de la destination ou du motif de déplacement. Cette multimodalité « à la carte » est d'ores et déjà devenue relativement courante, et des individus toujours plus nombreux (et pas uniquement ceux qui habitent dans le centre-ville) font appel à un bouquet multimodal de plus en plus large et varié, dans lequel ils piochent le mode qui leur convient, où cela leur convient, quand cela leur convient.

La cohabitation des modes, d'exception qu'elle était au siècle dernier, devient la règle depuis le début des années 2000, ce qui a des impacts importants sur l'essor de nouvelles sociabilités faibles qui régissent le partage de l'espace, la composition du portefeuille des droits d'accès aux divers modes et la palette des compétences à acquérir par les usagers. Malgré ces exigences considérables – être multimodal exige plus de connaissances et plus d'outils qu'être monomodal –, avoir recours tant à l'intermodalité qu'à la multimodalité est un comportement qui devient progressivement plus répandu. Les citoyens n'utilisent plus nécessairement toujours les mêmes modes de transport pour les mêmes déplacements. Ils souhaitent, en cette matière comme en toute autre, disposer d'un choix. Ce qui les amène, face à une palette de possibilités de plus en plus étendue, à devenir nécessairement multimodaux. Mais la multimodalité appelle nécessairement aussi l'intermodalité, pour pouvoir passer le plus facilement possible d'un mode de transport à un autre, lorsque cela se révèle plus efficace ou plus agréable.

⁹⁴ Lorsque l'intermodalité implique des modes individuels, à l'instar de l'automobile ou du vélo, elle suppose en effet un effort particulier en matière de stationnement. Elle nécessite notamment le développement de parcs-relais (P+R) sur les réseaux de transport collectif, et pas seulement à leurs terminus (Ascher, p. 90).

Pour François Ascher, l'intérêt de l'intermodalité, qu'il considère comme un enjeu majeur des mobilités urbaines contemporaines, réside justement dans la complémentarité avérée des divers modes de transport dans de nombreuses circonstances. Son développement reste néanmoins « encore trop souvent entravé ou insuffisamment porté, en raison des logiques spécialisées des acteurs du transport, du localisme des choix urbanistiques et du poids de l'idéologie anti-voiture » (Ascher, 2008, p. 89). Le développement de l'usage des transports collectifs dans les grandes villes dépend pourtant largement de la qualité de l'intermodalité, car une partie importante des zones d'habitat et d'emploi est difficilement accessible « jusqu'au bout » grâce à des transports collectifs (Ascher, 2008, p. 90). Ce problème du « porte à porte » ou du « premier » et du « dernier » kilomètre, que nous avons déjà relevé précédemment, se pose même au sein de zones denses, du moment que les mailles des réseaux de transports ne sont pas assez serrées. Il ne peut alors être résolu que par des transports individuels, ou par de l'intermodalité.

La qualité de l'intermodalité dépend en premier lieu, pour François Ascher, de la facilité et de la brièveté du passage d'un mode de transport à un autre (Ascher, 2008, p. 90). Il considère donc ici essentiellement le point de vue qui voudrait minimiser les ruptures de charge. Toutefois, les interfaces multimodales accueillent également, de plus en plus, des équipements et des services utiles pour les citoyens en mouvement, malgré le fait que ceux-ci comportent les risques potentiels d'à la fois surcharger les lieux de transit avec des fonctions qui impliquent du séjour et d'augmenter le temps de transfert d'un mode de transport à l'autre. Cette rupture de charge n'est pas forcément vécue comme un handicap par les usagers, mais peut être au contraire vécue comme une opportunité, pour autant qu'il y ait une réelle valeur ajoutée au temps d'attente passé au sein de l'interface. Cela demande une attention fine portée à la localisation de ces équipements, de façon à optimiser leur utilité pour les usagers tout en respectant un nécessaire équilibre entre les espaces de transit et les espaces de séjour.

L'équipe de la prospective à la RATP a formulé l'hypothèse, à nos yeux justifiée, que l'intermodalité gagnerait en lisibilité et en attractivité surtout si la marche et une figure « moderne » du piéton s'affirmaient dans les systèmes de représentation et les pratiques de la mobilité urbaine (Michaud et Segrestin, 2008, p. 13 ; Amar et Michaud, 2009, p. 11).

La Suisse, un laboratoire à grande échelle pour expérimenter la multimodalité

À l'échelle nationale, le contexte infrastructurel mis en place au cours des dernières décennies est plutôt favorable à la multimodalité, avec une bonne desserte générale du territoire tant par la route que par le rail. Une part importante de la population fait appel régulièrement aux transports publics : presque une personne sur deux possède un abonnement de transports publics urbains et 30% possèdent un abonnement demi-tarif CFF valable à l'échelle nationale à la fois sur les trajets rail longue-distance et les réseaux de transports urbains (OFS-ARE, 2007). En 2009, selon des statistiques CFF, 400 000 personnes bénéficiaient de l'abonnement général, qui offre l'accès quasi illimité à l'ensemble des transports du réseau national (trains, bateaux, cars postaux, téléphériques), ainsi qu'aux réseaux de transports urbains de plus de 70 villes suisses.

Cette offre étendue de transports publics s'est vue renforcée ces dernières années par l'intégration du système d'auto-partage Mobility, puis de celui du vélo en libre-service Velopass. Ces deux modes à usage individuel partagé offrent un complément utile à la mobilité collective en comblant les besoins de type *last mile*, contribuant ainsi notamment à renforcer l'accessibilité des territoires moins denses. Une couverture multimodale à l'échelle nationale, telle que la connaît la Suisse, permet une intégration optimale des territoires desservis et assure à la population un haut degré de mobilité.



Figure 75 - Cohabitation des modes dans les rues londoniennes
© Sonia Lavadinho, Londres, 2008

Ainsi, l'urbain d'aujourd'hui devient de plus en plus multimodal. Ce faisant, notre analyse des choix mobilitaires doit se départir d'une entrée par le mode de transport, qui opère par des catégorisations du type « les automobilistes », « les piétons », « les cyclistes », mais plutôt se centrer sur la personne qui, par définition, marche pour sortir de chez elle, et qui, une fois dans la rue, peut choisir de continuer à marcher ou de temps à autre remplacer ses pieds par divers autres modes de transport. C'est en ce sens que nous pouvons dire que quel que soit le mode de transport choisi, nous restons toujours, fondamentalement, des piétons. La réversibilité opérée par tout changement de mode renvoie inmanquablement à la condition piétonne.

De la mobilité individuelle à la mobilité constellaire⁹⁵

Pour Simmel, l'être humain est avant tout un *être relationnel*. C'est la relation entre deux individus qui crée la société. Sans relation, pas d'échange, de transport, de désir.

Thierry Paquot

Bien que la montée en autonomie caractéristique des sociétés contemporaines (Claval, 1981 ; Lipovetsky, 1989 (1^{ère} éd. 1983), 2004, 2006 ; Elias, 1998, (1^{ère} éd. 1991, éd. orig. all. 1987) ; Bourdin in Allemand et al., 2004 ; Bourdin, 2005 ; De Singly, 2000 ; Martucelli et de Singly, 2009) soit aussi perceptible dans des patterns de mobilité de plus en plus individualisés, nous ne nous mouvons pas pour autant seuls dans le vaste monde urbain. Au contraire, pour accomplir nos activités quotidiennes au sein de la ville, nous sommes le plus souvent accompagnés ou en passe de l'être, physiquement autant que virtuellement. Face aux exigences d'adaptabilité et de flexibilité imposées par la vie urbaine contemporaine, marquée par une flexibilité accrue des horaires de travail, par une autonomie croissante des membres d'une même famille (De Singly, 2000 ; Beck-Gernsheim, 2000) et par la multiplication des micro-événements qui déroutinisent le quotidien et qui obligent chacun sans cesse à choisir ou à s'adapter aux situations (Ascher, 2009, p. 231), nous devons développer de nouvelles stratégies et nous saisir de nouveaux outils de synchronisation pour mieux adapter nos rythmicités à celles de nos proches (*significant others*).

Rogério Haesbaert met quant à lui en avant l'idée de « multiterritorialité », que représente pour lui la capacité à accéder et à se connecter en même temps et sur le même lieu, à différents niveaux de territoire (Haesbaert, in Allemand et al., 2004, pp. 76-77). Yves Chalas prolonge cette vision lorsqu'il affirme que la diversité des centralités du polycentrisme réticulaire favorise la pratique habitante de la ville au choix. Pour Chalas, la ville au choix est l'aboutissement d'une dynamique selon laquelle « les habitants construisent leur réseau de sociabilité, font leurs achats exceptionnels, tout comme ceux relevant des

⁹⁵ Une version antérieure de ce chapitre a paru sous la forme d'un article pour le Magazine de la Fédération Suisse des Urbanistes (FSU), COLLAGE, n° 3/11 paru en juin 2011, sous le titre « La mobilité Constellaire » (Lavadinho, 2011a).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

besoins quotidiens en nourriture, utilisent les services d'une institution, d'un médecin ou d'une banque, passent leurs loisirs, journaliers ou hebdomadaires, etc., où bon leur semble, très près ou très loin de chez eux, dans les petites centralités de leur commune ou, bien au-delà, dans les centres anciens des grandes villes de leur bassin de vie » (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 33). La ville au choix est ainsi la ville à la carte, la ville personnalisée, la ville sur mesure que chacun confectionne selon ses désirs et ses besoins (Chalas in Da Cunha, 2010, p. 34).

Cette « socialité en réseau », selon l'expression employée par John Urry, se développe et prévaut majoritairement chez les jeunes actifs habitant les centres-villes. Les réseaux s'établissent pour l'essentiel dans les espaces publics ou semi-publics, bars, clubs de loisirs, restaurants et discothèques, où l'on se rencontre, mais aussi où, de plus en plus, l'on peut aussi travailler. Ainsi s'efface peu à peu la séparation entre lieu de travail et domicile : le télétravail, loin de se cantonner au domicile comme on a pu un temps le penser, prend d'assaut la ville toute entière et ses multiples ressources, à commencer par celles offertes par les « lieux-mouvements » chers à Georges Amar (2010). La coprésence de mondes sociaux associant travail et loisirs est remarquable dans les lieux dédiés aux sociabilités, qu'ils se trouvent dans les centres-villes ou, de plus en plus, en périphérie. C'est ce que l'on pourrait appeler, avec John Urry, une « Starbuck-isation » des relations travail-loisirs. Cette intrication de plus en plus forte entre travail et loisirs fait que les lieux de travail sont conçus pour ressembler aux lieux de loisirs, et on peut travailler dans ces derniers. Les horaires consacrés au travail et aux loisirs sont moins bien délimités, dans la mesure où la « fête » fait désormais partie de la sphère professionnelle. Les courriels et l'utilisation du téléphone mobile font coexister et interagir le monde des amis et celui des collègues de travail. Même les voyages et les déplacements personnels et professionnels se mêlent les uns aux autres. Notre vie sociale est ainsi pour Urry profondément ancrée dans la technologie mobile. « Notre socialité se fonde sur l'utilisation des automobiles, trains, bus, métro, avions, taxis, hôtels, téléphones, fax, répondeurs, messageries vocales, vidéoconférences, téléphones mobiles, courriels, groupes et forum de discussion, liste de diffusion et sites Web (Wittel, 2001) » (Urry, in Allemand et al., 2004, pp. 44-45). La question qui se pose dès lors est celle de savoir comment pouvons-nous gérer collectivement « une société dont les individus bougent dans tous les sens, habitent dans un endroit aujourd'hui, dans un autre demain, travaillent dans un lieu aujourd'hui, dans un autre demain, vivent et décident avec des gens qui pratiquent d'autres lieux qu'eux, comment construire et faire fonctionner une démocratie et une société où les individus appartiennent à plusieurs groupes sociaux différents, pratiquent des territoires d'échelles variées » (Ascher, in Allemand et al., 2004, p. 34).

Simmel déjà souligne, dans son tome I de la *Philosophie de la modernité* (1989 (éd. orig. all. 1912)), comment la vie urbaine offre plus de degrés de liberté à l'individu en multipliant les cercles d'appartenance sociale : « En produisant un élargissement de la vie personnelle, la vie urbaine rend à la fois davantage libre et aliéné. Libre dans la mesure où le citoyen se trouve à l'intersection de nombreux cercles sociaux, si bien qu'il échappe de plus en plus au contrôle des autres pour de mener une existence plus individuelle, davantage secrète. Aliéné dans le sens où le citoyen a peu d'emprise sur un monde qui

évolue et qui peut se passer de lui. La vie urbaine est donc à la fois plus personnelle et plus impersonnelle » (Simmel, 1989 (éd. orig. all. 1912), cité par Marchal et Stébé in Stébé et Marchal 2009, p. 635 ; c'est nous qui soulignons).

François Ascher (2009) souligne, quant à lui, à quel point la mobilité physique des personnes et la mobilité des informations participent activement à la différenciation sociale, en rendant possibles des contacts et des échanges épisodiques ou réguliers en dehors de la proximité. Mobilité et télécommunication s'imbriquent pour élargir ensemble les bases sur lesquelles les différenciations et les affinités peuvent s'appuyer. Les individus apparaissent ainsi comme socialement multiappartenants, socialement pluriels (Lahire, 1998). L'anthropologie a démontré très tôt l'impossibilité de penser l'homme seul. L'homme, selon Marc Augé, ne se pense qu'au pluriel (Augé et Colleyn, 2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 14). Aujourd'hui, avec le renforcement de l'interdépendance économique et politique des territoires, l'accroissement de la mobilité des personnes et l'accélération de la circulation des messages, les individus, où qu'ils se trouvent, « ne sont locaux qu'en fonction d'une configuration historique particulière » (Augé et Colleyn, 2010, (1^{ère} éd. 2004), p. 23). Leurs pratiques, leurs systèmes de valeurs, leurs choix individuels résultent, pour François Ascher, de socialisations et de circonstances diversifiées. La différenciation sociale semble ainsi peu à peu pulvériser une société dans laquelle des individus de plus en plus différents et autonomes ne partagent plus que momentanément des valeurs et des expériences sociales (Ascher, 2009, pp. 48-49). Cette organisation en réseaux fonde pour cet auteur une nouvelle solidarité de fait, au sens d'un système d'interdépendances entre des individus. Aux notions de « solidarité mécanique » de la communauté villageoise et de « solidarité organique » de la ville industrielle introduites par Emile Durkheim dans son ouvrage fondateur *De la division du travail social* (2007 (1^{ère} éd. 1893)), Ascher répond en introduisant une troisième notion, la solidarité « commutative », qui met en liaison des individus appartenant à une multiplicité de réseaux interconnectés (Ascher, 2009, p. 51).

Cette intégration de l'individu à de multiples cercles de son réseau social, avec lesquels il entretient une constante communication sur de multiples régimes de sociabilités faibles, change sensiblement la donne quant à la manière de gérer nos agendas d'activités et, partant, nos pratiques de mobilité urbaine. La pratique de la marche en particulier se voit renforcée dans un tel contexte commutatif, de par sa grande flexibilité et sa capacité d'incorporer les sociabilités chemin faisant. L'individu marcheur peut rester un « animal social » en se déplaçant à pied, soit en activant les propriétés de texturisation et de latéralisation de la marche que nous avons décrites au mouvement II, soit en s'offrant la possibilité de marcher à plusieurs (*togethering*), comme nous l'avons vu au mouvement I. Grâce à l'introduction du téléphone portable, il peut encore marcher avec autrui en toute ubiquité, à la fois *ici* et *ailleurs*⁹⁶. Notons ici

⁹⁶ Des observations de terrain nous montrent à quel point ce degré de liberté est apprécié des individus, qui n'hésitent pas, dans certains cas, à renoncer à un surcroît de vitesse offert par les modes motorisés, pour privilégier les liens communicationnels qu'offre la marche. Ainsi, par exemple, de l'homme d'affaires qui « rentabilise » tous ses trajets à pied pour passer des coups de fil ; ainsi de l'employé qui préfère prendre les escaliers plutôt que l'ascenseur, pour ne pas perdre le réseau cellulaire entre les étages de son entreprise ; ainsi encore de l'adolescent qui, recevant un appel lorsqu'il est en attente à un arrêt de bus ou de tramway, préfère

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

l'importance de pouvoir effectuer rapidement des transitions entre transit et séjour, qui constitue l'un des avantages de la marche sur d'autres modes de transport.

Comme nous l'avons vu au sein du mouvement I dans le chapitre dédié aux motifs qui font marcher, l'essor croissant des loisirs (Crouch, 1999), l'accompagnement plus fréquent des enfants et des personnes âgées à leurs activités, de nouveaux comportements d'achats sont autant d'évolutions sociétales qui changent fondamentalement nos pratiques mobilitaires et offrent de nouvelles opportunités à une meilleure intégration des nouvelles façons de se mouvoir en ville. Nous mettons ici en perspective les divers motifs de se mouvoir, en remettant en question l'hypothèse communément admise d'une mobilité qui serait la résultante des décisions prises par l'individu, pour considérer plutôt qu'elle est la résultante d'une orchestration complexe de décisions que cet individu prend de concert avec son entourage au fil de multiples négociations qui s'opèrent au cours de ses déplacements tout au long de la journée. Ce phénomène, que nous avons nommé « mobilité constellaire » (Lavadinho, 2009f ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho, 2011a), illustre les multiples façons dont la mobilité de chacun d'entre nous est influencée par nos réseaux sociaux.

Nous avons forgé le terme de *mobilité constellaire* (Lavadinho, 2009f ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho, 2011a) pour décrire les horizons d'influence que nos réseaux familiaux, amicaux et professionnels exercent sur notre mobilité. Désormais, celle-ci fait l'objet d'une constante réévaluation partagée en fonction de la disponibilité et des attentes des uns et des autres, et les remaniements de nos déplacements sont chose courante dans le sillage des renégociations quotidiennes concernant les emplois du temps respectifs de notre entourage. Les choix qui concernent les espaces, les modes et les temps de nos mobilités se font de plus en plus à la dernière minute, voire pendant le déplacement lui-même. Les heures et les lieux de rendez-vous changent inopinément, parfois plusieurs fois de suite, en fonction des contingences du moment, dont le suivi se fait désormais en temps réel. Les processus décisionnels propres à la mobilité constellaire ne sont donc pas l'apanage de l'individu « dans sa bulle », mais bel et bien de l'individu composant avec sa sphère familiale, amicale, professionnelle. Les stratégies mobilitaires sont dans cette perspective loin d'être un agrégat de décisions individuelles, mais bien la résultante complexe d'un compromis constant entre les envies et les contraintes de l'individu et celles des personnes qui font partie de sa sphère relationnelle et avec qui il interagit en se déplaçant au sein de son bassin de vie.

Prendre en compte le caractère *constellaire* de la mobilité implique de considérer que l'individu ne se meut seul qu'en apparence ; ses déplacements s'organisent aussi, et pour une large part, en fonction de la nébuleuse de déplacements de ses proches (famille, amis, collègues, etc.). Les opérateurs de mobilité ainsi que les collectivités territoriales se doivent d'accompagner le mouvement et de mettre à disposition des solutions de mobilité qui épousent les besoins de ce fonctionnement en réseau.

renoncer aux transports en commun et arpenter plutôt l'espace public. Nos observations pour le compte de la RATP sur les stations de la ligne 14 (Météor) ont également mis en évidence une préférence, chez certaines personnes, pour un séjour prolongé en station, pouvant aller dans certains cas jusqu'à plus de 45 minutes, alors que la fréquence du métro est de deux à trois minutes. Les activités les plus communes pendant ce type de séjour prolongé étaient la lecture, l'utilisation du téléphone portable pour téléphoner, envoyer des sms ou des emails ou jouer à des jeux, ou encore le maintien d'une interaction soutenue entre plusieurs individus.

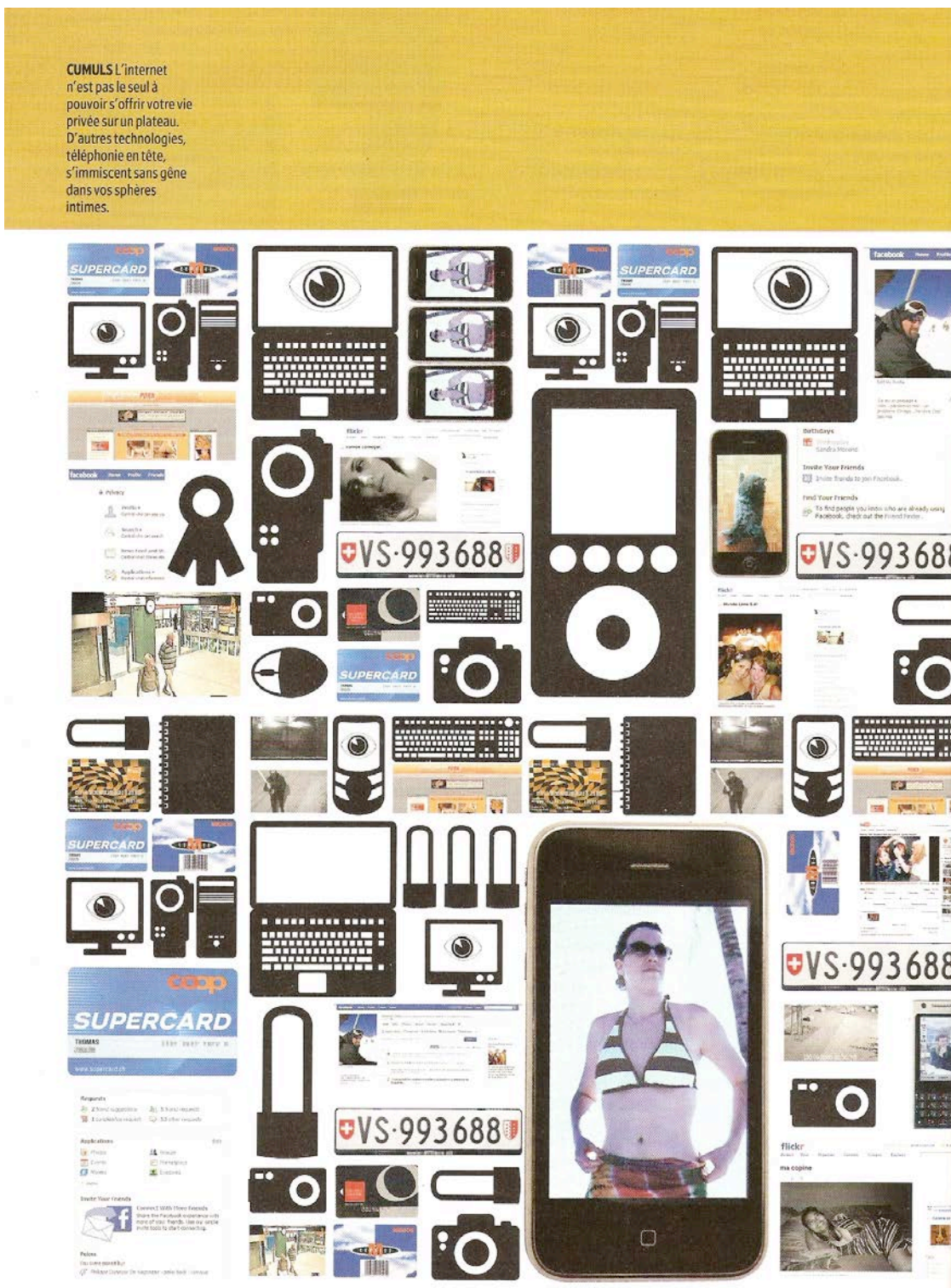


Figure 76 - Illustration de l'article « Vie privée : Doctor Face & Mister Book » paru dans l'Hebdo du 5 février 2009, mettant en relief la prégnance des objets nomades dans notre quotidien d'urbains.

La mobilité individuelle, une construction collective ?

Sans doute pourrait-on parler à ce propos de «décentrement» : au décentrement du monde (avec l'émergence de nouvelles mégapoles et de nouveaux pôles de référence) s'ajoutent en effet le décentrement de la ville (focalisé vers ce qui lui est extérieur), le décentrement de la demeure (où l'ordinateur et la télévision prennent la place du foyer) et le décentrement de l'individu lui-même (équipé d'instruments de communication – écouteurs, téléphones portables qui le maintiennent en relation permanente avec l'extérieur et, pour ainsi dire, hors de lui-même).

Marc Augé

L'analyse de la mobilité a su progresser d'une analyse des flux vers une analyse plus fine qui regarde les déplacements au niveau individuel. Cependant, cette analyse se réduit le plus souvent aux faits et gestes d'un hypothétique individu, et ne tient en général pas compte de la constellation d'autres individus qui forme son entourage. Tout se passe comme si cet individu prenait seul ses décisions, en apnée du monde social dans lequel il baigne pourtant. Famille proche ou éloignée, amis, collègues de travail, connaissances, fournisseurs de services à la personne (coiffeur, médecin, ostéopathe, etc.), sont autant d'acteurs dont les contraintes et envies contribuent, autant que les siennes propres, à façonner l'agenda d'activités et les stratégies mobilitaires d'un individu donné.

Les agendas d'activités et, partant, les mobilités, sont largement gérées, nous l'avons vu, selon le principe d'asynchronie, spatiale autant que temporelle, qui caractérise les sociétés urbaines aujourd'hui. Ascher définit cette asynchronie comme une autonomie croissante vis-à-vis des contraintes spatiales et temporelles, qui permet aux individus de jouer sur des opérations de localisation/relocalisation pour changer de lieu, entendu au sens d'une configuration multiple « d'un endroit, d'un moment et d'une pratique ». Pour Ascher, l'hypothèse que les lieux urbains s'inscrivent dans une dynamique d'individualisation ne signifie pas qu'ils ne sont pas déterminés socialement, mais qu'ils sont constitués par des configurations de plus en plus individuelles, singulières, car les endroits et les moments des activités individuelles et collectives sont de plus en plus choisis par les individus eux-mêmes (Ascher, 2009, p. 119).

La délocalisation est alors la possibilité pour un individu de dire « Pas ça, ici et maintenant ». L'individu se désinsère de plus en plus de l'obligation du lieu donné, il s'en extrait. C'est une des formes de la *desembeddedness* (Ascher, 2009, p. 121). Le développement fulgurant des messageries téléphoniques et email, qui ont toutes les deux cessé d'être attachées à un poste fixe pour être désormais portées sur soi en tout temps, témoigne de la façon dont les individus se saisissent des techniques qui leur permettent de se désynchroniser et de se resynchroniser ; de même, l'usage de toutes sortes de moyens de transport individuels et collectifs « leur permet de se déplacer et de se replacer de façon de plus en plus autonome ». Ces techniques de télécommunication et de transport sont saisies par les individus pour tenter de maîtriser de façon de plus en plus autonome leurs espaces-temps personnels (Ascher, 2009, p.

77). Mais cette autonomie reste tributaire de la prise en compte des agendas d'activités d'autrui (De Singly, 2000), car les aspirations et les pratiques liées aux sociabilités font que l'individu recherche constamment à s'aligner sur ses pairs pour l'accomplissement d'une part importante d'activités quotidiennes, et notamment celles qui impliquent une mobilité libre (achats, loisirs, visites, sorties culturelles).



Figure 77 - Grappes de promeneurs sur South Bank
© Sonia Lavadinho, Londres, 2008

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

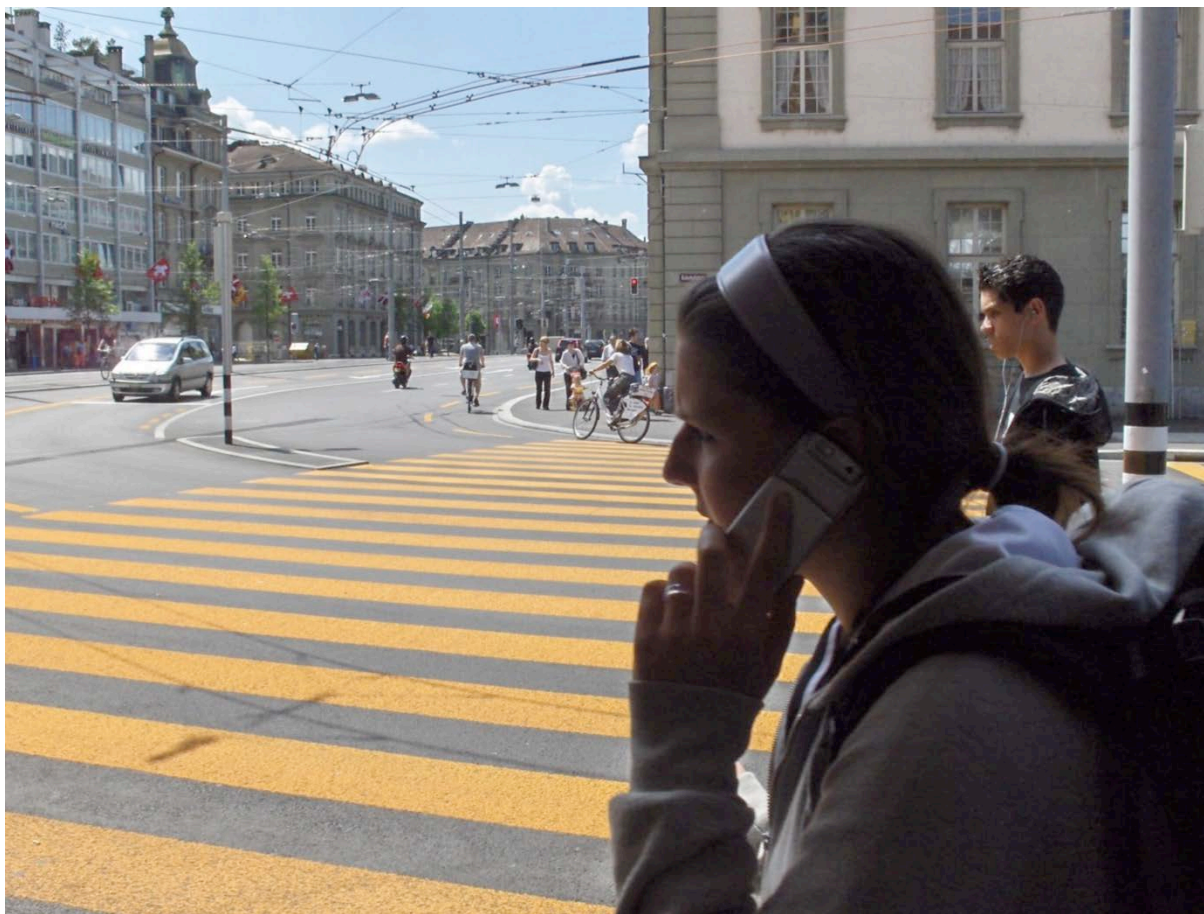


Figure 78 - Le téléphone portable est souvent utilisé au sein des interfaces multimodales, comme ici à la sortie de la gare centrale de Berne

© Sonia Lavadinho, Berne, 2008

Le téléphone portable est devenu notre centrale de mobilité

Call all you want, but there's no one home, and you're not gonna reach my telephone! Sorry, I cannot answer! Not that I don't like you, I'm just at a party. And I am sick and tired of my phone r-ringing. Sometimes I feel like I live in Grand Central Station. Tonight I'm not takin' no calls, 'cause I'll be dancin'.

Extraits du hit mondial *Telephone* chanté par Lady Gaga⁹⁷ et Beyoncé Knowles

Le téléphone portable joue, dans le contexte de la « mobilité constellaire » (Lavadinho, 2009f ; Lavadinho

⁹⁷ Cette artiste, élue célébrité de l'année par Forbes en 2011, cumule tous les records avec seulement trois albums à son actif depuis son entrée sur la scène internationale en 2008: plus de 28 millions d'albums vendus au niveau mondial, plus de 20 millions de téléchargements légaux et plus d'un milliard de visionnements sur You tube, ce qui en fait l'artiste la plus regardée et la plus téléchargée à ce jour (Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Lady_Gaga; www.ladygaga.com); La recherche « Lady Gaga Telephone » donne plus de 34 millions de résultats sur Google. La vidéo officielle du clip « Telephone » a été visionnée près de 118 millions de fois sur YouTube depuis sa mise en ligne en 2010.

et Lévy, 2010 ; Lavadinho, 2011a), un rôle crucial en tant qu'outil de planification, de négociation et surtout de gestion en temps réel de nos déplacements et ce, quel que soit le mode de transport utilisé. La percée sans équivalent des smartphones, qui flirte avec la barre des 200 millions dans le monde entier en 2010 (pour rappel, l'iPhone 1^{ère} génération est sorti aux Etats-Unis en 2007), sans parler des portables qui habitent d'ores et déjà un tiers de nos poches au niveau mondial, montre bien l'importance de cet outil dans nos vies quotidiennes, et en particulier, son rôle absolument inédit dans notre manière de nous déplacer.

Les déplacements des citoyens, de plus en plus variés et changeants, nécessitent en effet, selon François Ascher, « que soient également mobiles les outils qui précisément leur servent à organiser leurs espaces-temps ». Les objets deviennent ainsi de plus en plus « nomades », conçus pour être portés sur soi, souvent à même la peau (*wearables*), au cours de ces déplacements (Lavadinho et Winkin, 2004 ; Lavadinho, 2006b, 2010k). Le téléphone cellulaire illustre particulièrement bien la double dynamique d'individualisation et de mobilité, ainsi que les transformations des lieux introduites par les dynamiques de délocalisation. Les instruments de délocalisation sont de plus en plus individuels et permettent aux individus de singulariser leurs espaces-temps. Beaucoup d'objets et d'équipements, autrefois collectifs, passent progressivement à des formes plus individualisées. Cela est manifeste pour les moyens de transport, de stockage et de communication. Historiquement, l'évolution la plus remarquable, de ce point de vue, est pour Ascher « le passage de l'horloge, qui était à l'origine un équipement communautaire, à la pendule, devenue un équipement collectif, puis à la montre, outil de base des synchronisations individuelles et corrélativement bien sûr des désynchronisations » (Ascher, 2009, p. 123). Le téléphone suit actuellement le même type d'évolution que l'horloge en son temps. D'équipement collectif à l'origine, qu'on ne trouvait que dans certains endroits publics (gare, hôtels, grands magasins, postes) que l'on fréquentait pour y avoir accès, il est devenu un équipement des lieux privés (maisons, entreprises, etc.). Aujourd'hui, c'est un équipement personnel, attaché à un individu qui peut théoriquement s'en servir à tout moment et en tout lieu. Le numéro de téléphone ne désigne ainsi plus une adresse, mais une identité (Ascher, 2009, p. 127).

Dans nos vies d'urbains en constant déplacement, le téléphone portable, *objet mobilitaire* s'il en est, devient ainsi une véritable centrale de mobilité. Sa valeur ajoutée provient du fait qu'il nous permet de gérer à la fois nos mobilités et nos sociabilités. Toujours à portée de main, il nous permet d'accéder en un seul clic aux horaires du prochain train ou de connaître l'emplacement le plus proche de notre voiture partagée ou vélo en libre-service et cela où que nous soyons, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit ... pour autant que nous le voulions bien entendu ! Car il est toujours possible de désactiver les fonctions de géolocalisation, et en dernier recours de marcher portable éteint, ce qui devient même désormais le nec plus ultra de la liberté de mouvement.

L'ouverture à un choix multimodal en continu qu'offre le téléphone portable, en facilitant l'accès aux informations en temps réel sur les divers modes de transport à disposition, modifie le potentiel de multimodalité des individus. Contrairement au strict cloisonnement entre les modes que l'on a pu

observer par le passé autour des usages monomodaux, l'homme multimodal ne sera captif d'aucun mode, qu'il soit collectif ou individuel. Pour pouvoir profiter des opportunités offertes par la ville multimodale, des stratégies opportunistes se mettent en place qui mènent les individus à devenir multimodaux, c'est-à-dire à multiplier leurs moyens d'accès « à la demande » aux divers modes, plus qu'à détenir de manière exclusive l'accès à un seul mode. C'est ainsi que les individus délaissent la valeur de possession « fixe » – matérialisée par l'achat d'une voiture ou d'un vélo, ou encore la détention d'un abonnement de transports publics – pour une valeur d'usage « flexible », comme le démontrent, depuis une bonne dizaine d'années, l'essor exponentiel des modes partagés (autopartage, vélos en libre-service) en milieu urbain (Clochard et al., 2008 ; Huwer, 2004) et le recours à des abonnements de transports publics à la validité spatio-temporelle plus flexible.

L'intensité urbaine, une piste pour renforcer les « centralités périphériques » face à des d'espaces-temps dilués

Nous avons le sentiment d'avoir perdu la ville, alors même qu'il n'y a plus qu'elle. L'idéal de la cité grecque, selon l'helléniste Jean-Pierre Vernant, combinait la présence de l'espace privé, patronné par Hestia, déesse du foyer, et celle de l'espace public, patronné dès le seuil de la porte par Hermès, dieu du seuil, de la limite, des carrefours, des marchands et de la rencontre. Aujourd'hui, le public se glisse dans le privé et Hermès a pris la place d'Hestia : il pourrait symboliser aussi bien la télévision, nouveau foyer de la demeure, que l'ordinateur ou le téléphone portable.

Marc Augé

Nous avons décrit les processus par lesquels il est possible d'améliorer l'accessibilité aux territoires diffus d'un point de vue spatial. Il nous semble cependant qu'il est tout aussi nécessaire d'améliorer cette accessibilité du point de vue temporel.

Nous retrouvons un signe avant-coureur du potentiel multifonctionnel des « centralités périphériques » dans le fait que nous constatons désormais aussi en périphérie des temporalités de plus en plus étendues, qui étaient autrefois l'apanage des centres⁹⁸ et le signe de leur vitalité, par opposition à des « banlieues-

⁹⁸ Michel Lussault note que la périphérisation, c'est-à-dire la perte de densité et de diversité, s'insinue dorénavant de plus en plus dans les centres. Devenus pour l'essentiel tertiaires, ceux-ci connaissent une faible diversité sociale et des temporalités restreintes (Lussault in Stébé et Marchal, 2009, p.743). Il faut ici noter que les temporalités étendues dépendent *in fine* du degré de diversité des fonctions qu'abrite la centralité. La question n'est alors pas tant celle de savoir s'il s'agit d'un centre au sens géographique ou historique du terme, mais plutôt de savoir s'il abrite effectivement la multiplicité de fonctions qui caractérise une centralité. Lorsque la monofonctionnalité guette les centres, comme il arrive lorsque la fonction commerciale, la fonction tertiaire ou encore la fonction patrimoniale prennent le dessus, les temporalités s'en trouvent considérablement réduites, non obstat leur positionnement géographique central ou la richesse de leur caractère historique. Des exemples de *Central Business Districts* (CBD) affichant une perte de vitalité qui découle de ce surcroît de spécialisation sont légion dans le monde anglo-saxon, tandis qu'en Europe les villes pèchent plutôt par une concentration extrême des fonctions commerciales dans les hypercentres ou une patrimonialisation à outrance des secteurs historiques. Jan Gehl (Gehl, 1971, 1996 ; Gehl et Gemzøe, 2000, 2004 ; Gehl, Gemzøe et al. 2006 ; Gehl, 2010), dans ses diagnostics de marchabilité des villes-centres, commence toujours ainsi par une étude approfondie des temporalités comme indicateur de leur diversité et de leur subséquente vitalité. Pour cet auteur, un secteur ne devient véritablement marchable que lorsque les piétons peuvent l'investir de jour comme de nuit, à la faveur d'une attractivité renouvelée par une diversification des activités. L'une des mesures qu'il préconise le plus souvent est celle d'ouvrir le secteur à une diversification des attracteurs, permettant ainsi une meilleure distribution temporelle des activités.

dortoir » où l'on ne ferait pas autre chose que de dormir, justement. De nos jours, les périphéries ne sont pas aussi mortes le soir et le weekend que l'on veut bien le dire. L'on pourrait même avancer l'idée d'une *transition temporelle*, qui imprime désormais certaines teintes de ces « temporalités de la ville » (Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002 ; Dommergues, 2001 ; Verchère-Tortel, 2010) aux tissus de l'entre-ville, la *Zwischenstadt* chère à Thomas Sieverts (1999, 2004).

La mobilité contrainte en chute libre

La mobilité contrainte, effectuée pour des motifs liés au travail, a tendance depuis une dizaine d'années à perdre du terrain face à l'explosion de la mobilité dite libre, dédiée aux achats et aux loisirs (respectivement 23% contre 56% des déplacements). Les statistiques concernant Genève, que nous présentons au mouvement IV, montrent de surcroît une forte montée de la marche en périphérie pour les déplacements liés aux achats et aux loisirs. Cela peut s'expliquer, entre autres facteurs, par le fait que la marche offre, contrairement aux transports publics, une grande flexibilité spatio-temporelle favorable à des usages disséminés dans les territoires diffus. Mode individuel par excellence, la marche est donc particulièrement apte à satisfaire les exigences de la mobilité libre.

La mobilité libre, un atout pour la marche en périphérie

La mobilité libre, dispersée dans sa spatialité comme dans ses temporalités, s'organise en effet le plus souvent en prenant appui sur des modes de transport individuels (voiture, vélo, marche) et non en ayant recours à des modes de transport publics. Cela est dû au fait que la dilution des heures de pointe et l'étalement des activités sur des territoires plus vastes mènent à des patterns d'activités plus aléatoires et plus complexes qui se révèlent moins propices à l'usage de modes à contrainte horaire⁹⁹. Des études montrent que la fréquence du service est l'un des facteurs cruciaux pour assurer la compétitivité des transports publics face aux modes individuels, surtout lorsque les distances sont relativement courtes, comme c'est le cas en milieu urbain. Ce n'est que pour de plus longues distances que les modes à contrainte horaire, à l'instar du train ou de l'avion priment, du fait de leur plus grande performance en termes de vitesse, sur le choix de la voiture (Bilotkach et al., 2009; Voith, 1997 ; Asensio, 2002 ; Cantos-Sánchez et al., 2009 ; Janic, 2003 ; López-Pita et Robusté, 2004). Cependant, augmenter les fréquences de service n'est pas toujours une option viable. En particulier cela implique des coûts importants pour les opérateurs de transports publics en dehors des couloirs où la densité de population s'avère suffisante, ce qui restreint fortement la possibilité d'augmenter ces fréquences au sein des tissus périphériques.

La mobilité libre offre en revanche une grande marge de manœuvre pour le développement des modes actifs, qui tout comme la voiture bénéficient de la grande flexibilité propre à la mobilité individuelle et se révèlent très efficaces sur des réseaux de proximité rayonnant sur quelques 2 à 5 kms autour de grappes

⁹⁹ Les modes à contrainte horaire (en anglais *scheduled modes*) incluent tous les modes qui fonctionnent selon des horaires fixes et en sont donc dépendants. Nous comptons parmi ces modes les transports publics urbains, le train et l'avion. Les modes partagés, à l'instar du taxi, de l'autopartage et du vélo en libre-service sont des modes dont la contrainte horaire, bien que plus souple, est toujours présente (Clochard et al., 2008). Les modes individuels (voiture, vélo, marche) sont quant à eux affranchis de la contrainte horaire, puisque les usagers sont totalement libres d'y avoir recours quand ils le souhaitent.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

rythmiques (Deleuze et Guattari, 1980 ; Lavadinho et Winkin, 2004) parcourues de proche en proche en prenant appui sur les stratégies de cabotage que nous avons décrites dans le mouvement II.

Nous pouvons faire le constat que ce ne sont pas tant les mentalités, comme on a trop tendance à le dire, qui peinent à suivre cette mouvance multimodale qui place la flexibilité au cœur de la multimodalité, mais les solutions proposées par les concepteurs et les opérateurs de mobilité, qui restent pour une large part inadaptées. Car les mots d'ordre pour permettre l'essor de l'effeuillage multimodal sont flexibilité, imprévu, détour, opportunité, immédiateté. Or, les politiques tarifaires, les abonnements de transports publics, les modèles économiques qui régissent l'achat et la location d'une voiture, l'accessibilité aux modes partagés restent encore peu lisibles et peu orientés vers l'usager occasionnel, ce que nous devenons tous peu ou prou. Saisir les opportunités offertes par la reconfiguration actuelle des anciennes pratiques monomodales en de nouvelles pratiques multimodales implique, au contraire, de proposer des outils de mobilité souples, où les modes peuvent être combinés à loisir selon des rythmicités occasionnelles et des planifications à la fois plus immédiates et plus informelles.

Les travaux de Michael Flamm portant sur l'analyse des comportements de mobilité sur plusieurs semaines de suite, à l'aide d'un suivi GPS exhaustif, montrent ainsi que les stratégies mobilitaires des sujets varient considérablement en fonction du jour de la semaine, et que la variabilité entre la semaine et le week-end est également très marquée (Flamm, 2004 ; Flamm et al., 2008). Cela ne va pas sans de profonds changements d'attitude quant à la gestion des espaces-temps de la ville. Agendas et déplacements n'ont de cesse de se complexifier au sein de bassins de vie profondément échangés le long de territoires qui n'ont plus rien à voir avec ceux d'hier, dont les limites faisaient (si commodément) ville.

Aujourd'hui, face à des espaces dilués, mais surtout à des temps dilués, la question de nos déplacements prend une toute autre ampleur, qui sort forcément du cadre trop restreint du débat voiture-transports publics où l'on a voulu la cantonner pendant des décennies. Les alternatives, on le sait désormais, sont multiples. Elles sont à prendre ou à laisser... selon les humeurs, les contraintes mais surtout les disponibilités du moment. En effet, les choix modaux se font désormais surtout en fonction de motifs qui échappent à la contrainte. Cette mobilité dite « libre » est celle qui croît le plus fortement, alors que la mobilité dite « contrainte » pèse moins sur l'organisation quotidienne qu'auparavant. Or l'on constate que les déplacements pour les motifs « achats » et « loisirs » se font pour la plupart justement aux heures creuses la journée, le soir et le week-end, et s'effectuent à destination non pas uniquement de l'hypercentre, mais de plus en plus vers des centralités secondaires (Jemelin et al., 2008 ; Doyen et al., 2009 ; Von der Mühl et al., à paraître), voire des « centralités périphériques » au sein des territoires diffus (Lavadinho et Linsel, 2010a et 2010b).

L'accessibilité à ces territoires de l'entre-deux des villes doit pouvoir s'effectuer d'un point de vue spatial (Von der Mühl et al., à paraître), mais aussi et surtout temporel. Car l'intensité urbaine se trouve de plus en plus souvent là où l'on ne l'attend pas. Loin des centres traditionnels et des pics des heures de pointe, elle campe dans les entre-deux des villes qui accueillent à profusion les zones commerciales, les

multiplexes et les anciennes friches industrielles reconverties à des activités culturelles (Fleury, 2010 (1^{ère} éd. 2006)), et elle bat son plein le soir et le week-end (Lavadinho, 2009a).

Dès lors, les politiques de transports publics qui persistent à renforcer leurs cadences aux heures de pointe au détriment des heures creuses la journée, le soir et le week-end font, à notre avis, fausse route. Si le motif « travail » reste structurant, il ne cesse de baisser dans les parts des divers motifs de déplacements, et ne représente déjà plus actuellement que 23% des déplacements de la journée, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS-ARE, 2007).

Pour assurer leur efficacité dans ce nouveau contexte, les transports publics qui veulent desservir les territoires périurbains se doivent d'assurer des horaires cadencés minimisant les ruptures de charge. Ces horaires doivent en outre garantir des fréquences élevées y compris aux heures dites « creuses », qui le sont certes du point de vue des déplacements pour le motif travail, mais pas du tout en ce qui concerne les déplacements pour les motifs achats et loisirs. Ensemble, ces derniers représentent en 2005 56% des déplacements et leur poids dans les motifs de déplacement ne cesse de croître (OFS-ARE, 2007).

Les modes actifs et les modes partagés, avec leur grande souplesse due à leur caractère intrinsèquement individuel, trouvent là une fenêtre d'opportunité pour se développer dans les niches de desserte laissées vacantes par les opérateurs de transports collectifs. Leur potentiel est important, notamment pour combler le déficit d'accessibilité des attracteurs consacrés au sport, à la culture et aux loisirs, dont la desserte en transports publics est souvent insuffisante du fait de leur localisation spatiale souvent excentrée et leurs horaires de fonctionnement atypiques le soir et le weekend. Au chapitre suivant, nous décrirons comment l'itération « proximité & connectivité » (Lavadinho 2007c, 2007d, 2008g, 2009h ; Lavadinho et Lévy, 2010), introduite par un affinage des complémentarités entre les axes forts de transports publics, et la desserte fine de type *last mile*, assurée par les modes actifs et les modes partagés, peuvent mener à une meilleure structuration de l'offre de mobilité globale à l'échelle de l'agglomération (Lavadinho 2009f, 2010i).

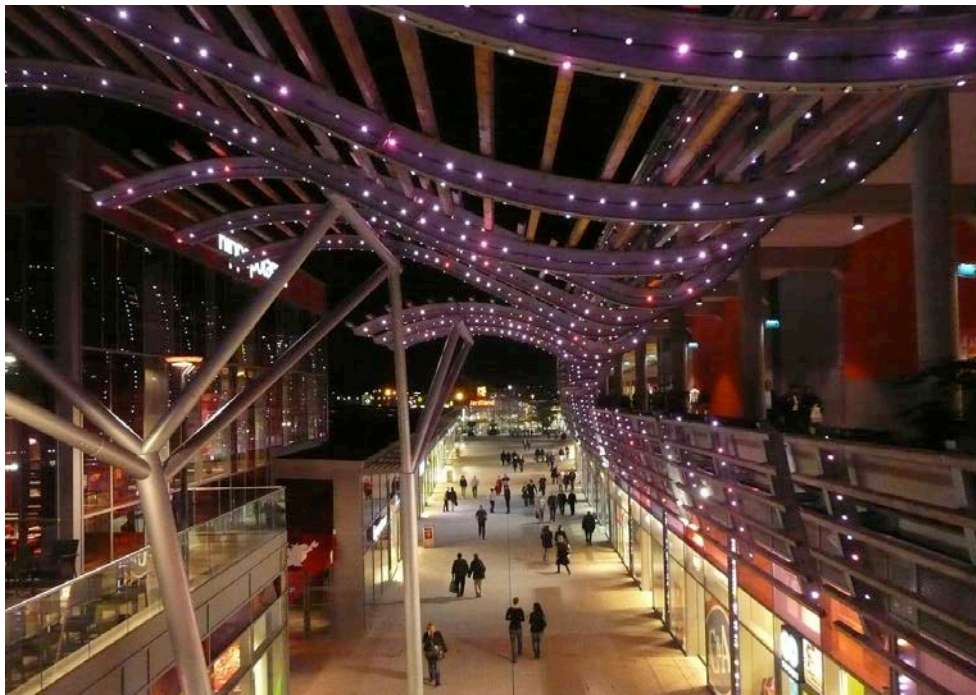


Figure 79 - Usages nocturnes au Carré de Soie
© Bernard Lensele, Lyon, 2008

L'étalement spatio-temporel des bassins de vie

Pour clore ce chapitre, nous voulons insister sur les défis que pose l'essor de la mobilité libre. Etant de plus en plus orientée vers les loisirs au sens large (Crouch, 1999), elle se déploie, nous l'avons vu, sur des temporalités et des territoires toujours plus étendus (Choay et al., 2003). A l'élargissement spatio-temporel des bassins de vie doit alors correspondre un redéploiement de la réflexion sur l'offre de mobilité à des échelles plus pertinentes pour accompagner cette mouvance, non seulement en termes spatiaux, mais aussi temporels. Car les défis posés par cet élargissement spatio-temporel sont nombreux : contraintes d'horaires toujours plus fortes, agendas d'activités surchargés, multiplication des activités et leur dispersion accrue au fil de la journée et au sein de lieux de plus en plus distants entre eux.

La liberté introduite dans le choix des itinéraires par un accès généralisé à la voiture a axé le développement urbain des dernières décennies sur une accessibilité aux activités organisée autour de la mobilité individuelle. Les transports publics peinent en revanche à suivre ce mouvement. Non tant que la desserte des grands attracteurs consacrés aux achats et aux loisirs soit inexistante, mais elle reste le plus souvent largement méconnue, faute de publicité, et surtout inadaptée du point de vue des fréquences, des plages horaires et des services annexes qui optimiseraient son usage.

Dans des contextes spatio-temporels adverses, et notamment au sein des tissus diffus de la périphérie où les possibilités de renforcer la desserte en transports publics sont rapidement limitées pour des questions de rentabilité financière, il nous semble important de considérer quelles complémentarités avec des modes

de transport individuels – qu’il s’agisse des modes actifs (marche et vélo) ou encore des modes partagés (autopartage ou vélo en libre-service) – il serait souhaitable de développer. Des accords avec les compagnies qui gèrent ces modes partagés et des mesures d’encouragement de la marche peuvent permettre l’essor d’usages multimodaux en permettant aux transports individuels de prendre le relais aux heures où les transports publics ne sont pas disponibles ou sont peu performants (Huwert, 2004). Des abonnements combinés conçus pour faciliter la transition au fil de la journée ou de la semaine entre les divers modes gagneraient en acceptabilité auprès des usagers des transports publics, et permettraient en particulier de gagner de nouvelles parts de marché auprès des usagers occasionnels.

Pour atteindre un tel objectif, néanmoins, une réflexion approfondie devrait être entamée, débouchant sur une nouvelle logique d’horaires, de billettique et de tarification intégrant des usages occasionnels, à la carte, et non plus des usages uniquement réguliers du réseau de transports publics. En effet, les territoires où se déploient les activités des individus ne partagent pas forcément une contiguïté temporelle ou spatiale. Ils sont au contraire, comme nous l’avons vu, de plus en plus façonnés par des articulations de type réticulaire. Les activités elles-mêmes ont tendance à s’inscrire aléatoirement en divers lieux de l’agglomération, qui correspondent à autant de bassins de vie. Plus ou moins proches, plus ou moins distants, là réside de moins en moins la question. Ce qui compte, pour les usagers, est leur potentiel d’accessibilité en tout temps, par tout moyen, à tous les territoires, pour pouvoir y déployer leurs activités de façon quasi instantanée.

Cette logique aléatoire des usages exige par ailleurs d’élargir le spectre des compétences des usagers. Pour pouvoir maîtriser non pas un mais plusieurs cadres spatio-temporels, non pas un mais plusieurs modes de transport, il leur faut développer, au-delà d’une « expertise de proximité » qui saurait exploiter les ressources de chaque quartier fréquenté, une « expertise de bassins de vie », qui saurait tirer le meilleur parti des caractéristiques de connectivité propres à toute l’agglomération, et saurait interconnecter les meilleures potentialités de chaque secteur en fonction de la configuration particulière des bassins de vie fréquentés par chaque individu. Mais l’acquisition de ces compétences pose problème : les individus ont de plus en plus de peine à connaître dans le détail des bassins de vie de plus en plus nombreux et surimposés, aux temporalités et spatialités diverses et aux accessibilités pas toujours faciles à maîtriser. Optimiser la connaissance des connexions entre les divers bassins de vie pour faciliter les choix de « quand et comment » s’y rendre, connaître des astuces permettant de mieux enchaîner les activités en fonction de leurs diverses accessibilités, voilà les compétences à acquérir pour être capable de multimodalité à l’échelle de l’agglomération (Lavadinho, 2009f, 2010i).

CONCLUSION : QUELLES CONTINUITES ENTRE LES ECHELLES ?

A un urbanisme additif visant l'extension des établissements urbains succède un urbanisme configuratif dont l'enjeu est l'augmentation des qualités urbaines d'un espace.

Jacques Lévy

Les échelles de la marche, comme nous l'avons vu au fil des divers chapitres qui composent ce mouvement III, innervent littéralement l'agglomération au niveau de toutes ses composantes et assurent le liant entre elles.

Le contact entre l'individu-piéton, son corps et l'environnement urbain est la base même de cette approche ; le « *corps urbain* » est mû par de multiples causes, liées au travail, aux achats, aux loisirs. Ce corps oscille entre origine et destination, et prend sa place chemin faisant tant au sein des espaces publics (lorsqu'il marche) qu'au sein des « lieux-mouvements » (lorsqu'il est transporté). Chaque ville imprime un rythme propre au corps urbain, lui imprime sa marque spécifique, sa relation à l'autre dans l'espace public.

La notion d'*espace ordinaire* permet d'aborder tout à la fois la rue et le quartier, avec une approche du quotidien urbain des marcheurs qui intègre le logement, les achats et les loisirs à l'échelle locale. La notion de *reliance* ouvre le marcheur sur toute l'agglomération en reliant cette échelle locale aux autres territoires de son bassin de vie par les « lieux-mouvements ».

L'échelle de l'agglomération permet de dépasser l'échelle de la proximité par l'itération « proximité & connectivité », en établissant une lecture des centralités d'une part et en renforçant des relations interquartiers, d'autre part. Ces relations sont établies ou rétablies par les agrafes urbaines, véritables passages interquartiers, qui ponctuent la liaison elle-même par une série de souffles ou d'attracteurs qui facilitent la perméabilité et le passage d'un quartier à l'autre ; une passerelle multimodale peut assurer un rôle d'agrafe urbaine. Elle marchera d'autant mieux qu'elle sera activée par des façades actives ou des lieux qui permettent la latéralisation de diverses activités (achats, services, etc.).

Cependant, nous pouvons légitimement nous demander, avec Antonio Da Cunha, si l'action publique est outillée pour « améliorer la qualité des espaces urbains aux différentes échelles territoriales » ? (Da Cunha, 2010, p. 9). Cette question nous amène à considérer le tryptique densité, désirabilité et intensité, actuellement en pleine recomposition. Cela interroge le rôle de la densification et la resitue dans un panorama élargi à la notion d'intensité urbaine. En effet, pour Da Cunha, plus que sur une densification à outrance, c'est sur le potentiel d'évolution des tissus, leur adaptabilité à différentes intensités d'usage,

leur mixité et les qualités de leurs espaces publics que doit être évaluée la durabilité (Da Cunha, 2010, p. 13 ; Allain in Da Cunha, 2010, p. 67). Les récentes réflexions menées par Jean-Luc Chambefort et Bernard Lensele (2010, 2011) ont fait surgir l'idée que la densité doit se faire désirable pour être acceptée comme caractéristique composante de la ville. Or, c'est bien la ville *intense*, lieu d'échanges et de rencontre fort, qui répond le mieux à cette désirabilité, car elle permet l'adhésion sociale à un modèle urbain qui utilise la densité comme mode de composition (Zunino, 2009) et de structuration (Da Cunha et Kaiser, 2009) dans l'espace et dans le temps. Cette adhésion sociale se voit renforcée par une mise en valeur symbolique traduite le plus souvent par une expression événementielle (Lavadinho, 2009). Nous soulignons pour notre part (Lavadinho et Lensele, 2010a) deux points en complément à un encouragement territorialement adapté de la densité. Ceux-ci sont de deux ordres qui correspondent aux besoins spécifiques du tissu périurbain :

1) **un traitement de l'espace par le palimpseste** : de par sa nature diffuse, la structuration du territoire périurbain doit reposer à la fois sur une armature d'attracteurs multifonctionnels qui saurait mettre à profit les synergies qui résultent de la superposition de services liés à la culture, aux sociabilités, aux achats, aux sports et loisirs, tout en leur assurant une accessibilité multimodale affirmée sur des temporalités étendues.

2) **une sédimentation sur le temps long** : un tissu périurbain, pâtissant le plus souvent du double handicap d'une création à la fois récente et accélérée, doit impérativement hiérarchiser ses composantes, afin d'affirmer à la fois son caractère urbain et ses complémentarités internes. Ce n'est qu'ainsi qu'il pourra prendre du sens auprès de ses habitants et de ses usagers. La *Zwischenstadt* (Sieverts, 1999, 2004), comme la ville-centre avant elle, pourra ainsi se hâter lentement vers ces nouvelles « centralités périphériques », qui se décanteront en alliant les différents modes d'expression d'un vécu quotidien à l'épaisseur que seul le passage du temps saura apporter.

La hiérarchisation claire des quartiers d'une ville augmente sa lisibilité et contribue à lui donner sens et saveur. Cette lisibilité nous semble être de l'ordre de l'évidence en ce qui concerne les quartiers historiques centraux, sédimentés de longue date. Pourtant, il a bel et bien fallu, par le passé, construire cette lisibilité. Le défi actuel pour ces quartiers historiques, entourés comme ils le sont de tissus plus récents qui les dépassent largement en taille et en importance démographique, consiste plutôt à « garder leur rang » dans la mouvance globale de croissance de l'urbanisation, où les significations du territoire urbain et de ses différents tissus juxtaposés ne cessent d'évoluer. En revanche, les nouvelles « centralités périphériques » (Lavadinho et Lensele, 2010a et 2010b, 2011) doivent, quant à elles, se développer dans les secteurs diffus qui affluent aux dernières strates, encore non composées, de la ville émergente. A nos yeux, c'est en s'appuyant sur l'intensité urbaine (Da Cunha, 2009 ; Lavadinho, 2009a) que ces nouvelles « centralités périphériques » peuvent gagner en légitimité. L'intensité urbaine joue donc un réel rôle de composition de ces tissus urbains nouveaux au sein de la *Zwischenstadt* (Sieverts, 1999, 2004). Il n'est que de la reconnaître, tout en la canalisant et en la renforçant à la fois, comme partie intégrante du fait urbain.