

Sonia Lavadinho
École polytechnique fédérale
de Lausanne (EPFL)
Transportation Center
(TraCE)
Chercheuse⁰¹

Réenchanter la marche, ludifier la ville

Bonnes pratiques et actions innovantes

Une ville ludique est une ville où il fait bon marcher

Partout dans le monde, nous constatons un retour à des valeurs urbanistiques qui prônent la ville à taille humaine, qui se veut compacte et mixte, une ville de la proximité, où cheminements et lieux de séjour se multiplient dans le but de redonner aux citoyens le goût de l'activité physique au quotidien. Marcher, faire du vélo, passer du temps en famille et avec ses amis en plein air, au sein d'espaces publics agréables, voici quelques-uns des objectifs poursuivis par un nombre grandissant de villes pour qui santé et qualité de vie deviennent de plus en plus des marqueurs indispensables de leur durabilité et de leur attractivité à l'échelle globale. La ville marchable reste cependant un défi qu'il n'est pas si facile d'atteindre, n'en déplaise aux défenseurs d'une marche qui relèverait de l'évidence. Si elle a beau être consubstantielle aux bipèdes que nous sommes, nous pensons que la marche urbaine ne va pas pour autant de soi. N'est pas marchable la ville qui veut, car il ne suffit pas de fabriquer des aménagements fonctionnels pour que cela... fonctionne. Car, comme le dit si justement l'architecte danois Jan Gehl⁰², il

ya bien plus derrière le concept de la marche que simplement l'acte de marcher.

Nous pensons que le défi n'est pas tant de faire marcher les gens, mais de les faire marcher plus souvent et plus longtemps au quotidien. Car si les gens marchent volontiers pour leurs loisirs (la marche de randonnée est même le premier sport pratiqué à l'échelle européenne !), la marche en ville pour des usages utilitaires (se rendre à son travail, faire les courses, conduire les enfants à l'école...) cède trop vite le pas à la voiture et aux transports publics, malgré les campagnes de nombreux organismes publics et privés qui luttent autant contre les nuisances environnementales que la sédentarité, fléau majeur de nos sociétés occidentales.

L'une des pistes que les villes peuvent poursuivre avec succès est celle de la ludification : il s'agit de faire en sorte que les citoyens marchent avec plaisir et fassent 10, 15, 30 minutes de plus à pied que d'habitude, sans même s'en rendre compte ! Une part d'enchantement se doit alors d'être à l'œuvre : que leur regard indifférent de piétons pressés brille soudain avec joie au fur et à mesure qu'ils avancent, pas à pas, au sein de la ville, et que celle-ci leur dévoile des surprises aussi inespérées que

⁰¹
sonia.lavadinho@epfl.ch

⁰²
<http://www.gehlarchitects.com>

Fête des Lumières 2010, Place Béraudier / Parvis de la Gare Part-Dieu, Lyon. «La Lampe» par Luxera, AB et la ville de Malmö (Suède). Parrainée par «Gares et connexions», branche de la SNCF en charge de la rénovation des 3.000 gares

ferroviaires du réseau français, cette installation a été conçue par le service de l'éclairage de la ville de Malmö, en partenariat avec l'association Luxera, Johan Moritz, designer lumière, et Bertil Göransson. Le projet voulait répondre à la question: «Que se

passé-t-il lorsqu'un objet du quotidien investit l'espace public?». Pour le découvrir, les concepteurs invitent les passants à s'installer sous la lumière douillette de la Lampe... qui fait tout de même 6 mètres de haut ! Cette installation joue habilement sur la

transition entre transit et séjour, en réinterrogeant avec subtilité la fonction première de ce parvis trop nu où les passants ne font d'habitude que passer...
© Sonia Lavadinho



plaisantes, et le tour est (presque) joué ! Avec Yves Winkin, nous avons ainsi développé le concept de ludification pour répertorier toute une série d'actions que les villes peuvent entreprendre pour devenir plus ludiques, et ce faisant, plus «marchables». Car la marche en ville, comme nous venons de le voir, c'est encore ce que l'on a inventé de mieux pour fluidifier les artères, les nôtres autant que celles qui ont tendance à se congestionner matin et soir dans la plupart de nos villes. Le défi, comme le montrent nombre de campagnes de promotion d'activité physique restées sur le carreau après quelques jours ou quelques semaines de bonnes résolutions, est non seulement de susciter l'envie de marcher mais de stabiliser des changements de comportement et les inscrire dans la longue durée.

Nous avons défini le mot ludification à partir de «ludique» et de «fluidification» pour évoquer justement cette capacité des villes à augmenter les déplacements en modes actifs grâce à un recadrage ludique, qu'il soit éphémère ou permanent, des espaces traversés.

Faisons maintenant le tour, en quelques exemples glanés en Europe et ailleurs, des outils qui permettent aux ludificateurs des villes

03
La zone de rencontre est une notion qui existe aux Pays-Bas, en Suisse, en Belgique et en France. Il s'agit d'un espace partagé entre les divers modes de transport. La vitesse pour les véhicules motorisés y est limitée à maximum 20 km/h et la priorité y est accordée aux piétons et, dans une moindre mesure, aux cyclistes. Les zones de rencontre se retrouvent surtout dans les centres-villes, les centres historiques, les secteurs à usage commercial ou résidentiel et les abords des gares et autres interfaces multimodales. Les entrées et les sorties des zones de rencontre sont signalées par des «portes», où des panneaux annoncent les règles en vigueur. (Tiré de http://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_de_rencontre, 25/10/2011).

de métamorphoser nos quotidiens urbains en confortant la qualité d'interpellation des dispositifs cheminatoires qui relient les lieux d'activités à l'échelle de toute l'aire urbaine. Pour ce faire, nous nous concentrerons sur quatre types d'actions en particulier : le rééquilibrage subtil à opérer entre les fonctions de transit et de séjour, illustré par des opérations à Lyon et à Zurich ; les aménagements éphémères, avec les exemples emblématiques de Paris-Plages et du Festival Arbres & Lumières à Genève ; les zones de rencontre⁰³, illustrées par des réalisations exemplaires à Sion et à Saint-Gall ; et finalement la création de nouvelles centralités – dont le but, rappelons-le, reste avant tout de créer du lien entre les hommes, en faisant le choix de l'urbanité et de la proximité plutôt que de la vitesse et de la distance. Séoul nous en apporte l'inspiration avec fougue à l'échelle métropolitaine.

Trouver le juste équilibre entre transit et séjour

Marcher va de pair avec le fait de s'arrêter pour mieux profiter de la ville et de tout ce qu'elle a à offrir. Nous pensons que parmi les conditions essentielles à une bonne ludification des villes,

Café ombragé dans une station de tramway, Zurich, 2008.

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



Cours de danse à Paris-Plages, 2008. L'ambiance festive de Paris-Plages lâche les corps et les cœurs dans un cours de danse aussi improvisé qu'endiablé. Les spectateurs nombreux ne

tarderont pas, eux aussi, à être entraînés dans le spectacle par quelque danseur à la recherche d'un partenaire. Des dizaines d'activités sportives et de loisirs sont ainsi proposées chaque jour aux

Parisiens qui y adhèrent avec enthousiasme. Et la buvette n'est jamais bien loin, pour les rafraîchir en cas de besoin.
© Philippe Leroyer, www.flickr.com, sous licence Creative Commons



se trouve avant toute chose la recherche d'un bon équilibre entre transit et séjour. Il ne suffit pas de traverser aisément des espaces, encore faut-il pouvoir s'y attarder. Et inversement, des bons espaces de séjour urbain se doivent d'être facilement atteignables à pied et de faciliter leur traversée par ceux qui ne font que passer... mais qui pourront revenir un autre jour y séjourner !

Des aménagements éphémères pour expérimenter la ville autrement

Et si, soudain, la ville devenait tout autre ? Si les lieux anodins que nous parcourons tous les jours pouvaient, sous un simple coup de baguette magique, se transformer en lieux magiques, que souhaiterions-nous pour notre rue, notre quartier, notre parcours quotidien jusqu'au travail ou à l'école ? Voilà le défi auquel les aménagements éphémères se proposent de répondre de manière ludique, l'espace de quelques jours ou de tout un été, pour que les habitants et les autres usagers des espaces ainsi reconvertis puissent envisager le changement en connaissance de cause. Confronter le lieu réel aux usages tant rêvés, ou tant craints, pour se rendre compte que oui, contre toute attente, ou encore plus qu'anticipé, le lieu ainsi aménagé répond à un besoin, à un désir que l'on ne s'imaginait parfois pas avoir en son for intérieur...

Aux premières loges, habitants et commerçants peuvent confronter leur imaginaire à ce qui se passe au quotidien sous leur fenêtre ou sur le pas de leur porte, et cela permet d'entamer sur de bonnes bases les discussions avec les autorités menant à un éventuel changement pérenne qui améliore les conditions de vie du quartier ou de la ville dans son ensemble.

De haut en bas :
Transat sur Seine, Paris-Plages, 2010.
© Jean-Noël Pignet, Mairie de Paris

Même les tout petits se mettent à lire à Paris-Plages, 2008.
Lire un livre emprunté à la bibliothèque tout en profitant du soleil et de la Seine à quelques pas, voilà un programme qui enchante autant les adultes que les enfants !
Au total, ce sont plus de 6.000 livres qui ont été lus par les usagers de Paris-Plages durant l'été 2010.
© Philippe Leroyer, www.flickr.com, sous licence Creative Commons

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

Paris-Plages pourrait sans aucun doute être élue l'opération éphémère par excellence, qui a su marquer les esprits et susciter partout en Europe et ailleurs une forte émulation au cours de la décennie écoulée. Lancée en 2001 à l'initiative de Bertrand Delanoë lors de son élection à la mairie de Paris, l'opération égaye depuis chaque été les quais de la Seine et le Parc de la Villette, offrant gratuitement à des millions de Parisiens et de visiteurs tous les agréments d'une plage, sans pour autant devoir sortir de la ville. Ainsi en 2010, ce ne sont pas moins de 2.800 m de voies qui ont été aménagées en bord de Seine, ainsi que 1.500 m de quais autour du bassin de la Villette. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 1.350 tonnes de sable, 350 transats, 250 parasols, 40 hamacs et autant de palmiers, 6.000 livres lus à la bibliothèque itinérante et plus de 200.000 participants aux activités sportives. Avec plus de 150.000 visiteurs par jour, Paris-Plages est une opération dont le succès ne se dément pas. Elle est soutenue par de nombreux sponsors qui y vont chacun de leur grain de sable pour offrir à la population un paysage décalé où la bonne humeur et la mobilité douce règnent, plutôt que les tuyaux d'échappement et les klaxons qui le reste de l'année asphyxient la voie Georges Pompidou, qui se veut aussi rapide qu'elle est en réalité congestionnée. D'un coût total de 2,5 millions d'Euros, dont quasi la moitié est assurée par des fonds privés, Paris-Plages continue année après année à susciter l'adhésion massive des Parisiens. Pourtant, lors de son lancement, les voix sceptiques étaient nombreuses à prédire le naufrage certain à cette « folie démesurée » proposée par le maire, d'abord considérée comme une boutade



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

© David Houcheringer



le faire réfléchir en lui proposant des

– «Fermer la voie rapide, vous plaisantez?», et aujourd'hui imitée peu ou prou par bien des villes, grandes et petites, qui n'hésitent plus à fermer leurs avenues au trafic pour avoir l'«été à la mer» sur le bord de leurs trottoirs.

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

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

Le Festival Arbres & Lumières, en confiant à des artistes le soin de parer des arbres de leurs créations sur les places les plus emblématiques de la ville, anime de tous ses feux des lieux qui passent d'habitude inaperçus au quotidien. Les nuits genevoises prennent ainsi une saveur particulière en cette saison, en emportant résidents et touristes dans l'univers enchanteur du Festival. Chaque

année, hêtres, platanes, peupliers et autres séquoias s'illuminent pendant la période de Noël grâce à l'inépuisable créativité contemporaine d'artistes suisses et européens qui invitent les passants à redécouvrir la ville sous une nouvelle lumière. La curiosité de découvrir comment chaque espace public et chaque arbre sera traité maintient l'intérêt vivant année après année. Organisé par l'Association du Festival Arbres & Lumières, en collaboration transversale avec divers services de la Ville de Genève⁰⁴, son financement fait l'objet d'une forme originale de partenariat public-privé. Les organisateurs font appel à des institutions et des entreprises dont les sièges sociaux se situent à proximité de l'emplacement choisi pour l'intervention artistique, qu'ils leur demandent de parrainer. C'est ainsi une forme d'attachement singulière, presque intime, qui se développe entre chaque arbre qui fait l'objet d'une transformation et son sponsor. Des institutions actives dans la banque et la finance comme Clariden Leu, Mirabaud, Barclays Wealth ou Julius Bär font partie des partenaires, ainsi que des entreprises comme Caran d'Ache ou le groupe G. Dentan.

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

À l'occasion de la première édition du Festival, nommé alors *Christmas Tree Festival*, 18 artistes de renom ont été invités à exprimer la beauté, la poésie, à bousculer les idées reçues et l'espace urbain en métamorphosant une centaine d'arbres de la Ville de Genève. Rebaptisé Festival Arbres & Lumières depuis l'édition 2004, l'objectif de la manifestation reste depuis le même : aller à la rencontre du public, le faire réfléchir en lui proposant des ouvertures culturelles au détour d'un site arboré et en allant au-delà d'une simple manifestation à une époque particulière de l'année. Tout en mettant l'art à la portée de tous, l'objectif se veut également festif puisqu'il s'agit d'animer la ville et d'apporter aux visiteurs du Festival animations, musique et rencontres.

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

04
Au sein de la Ville de Genève, divers départements collaborent à la réalisation de ce Festival : le Département de la cohésion sociale, de la jeunesse et des sports, le Service des espaces verts de la Ville de Genève, le Département des constructions et de l'aménagement, en particulier la Section éclairage public et illuminations du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité.

Des zones de rencontre qui favorisent les sociabilités

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 son nom l'indique, aux rencontres. Ces zones donnent la priorité aux humains qui se déplacent, et non à la vitesse de déplacement. Émergeant à l'origine du concept de Woonerf⁰⁵ développé aux Pays-Bas dans les années 1970, elles se sont diffusées en Allemagne et en Suisse en 2002, pour gagner la Belgique 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.).

La priorité y est donnée aux piétons et aux cyclistes, dans une logique de partage de l'espace par les différents usagers, notamment les automobilistes et autres conducteurs d'engins motorisés dont 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 de 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 dans les aménagements sait se conjuguer avec 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 quasi toute la ville-centre, auparavant livrée à la voiture, qui a été remodelée selon ces nouveaux critères. 70 places de stationnement ont été supprimées, au profit d'espaces profitant vraiment à de nouveaux usages



Terrasses, zone de rencontre, Rue des Remparts, Sion, 2008. 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 les voitures est bien supérieur à celui habituellement obtenu par des voitures stationnées ou des

arbres en pot. La raison en est toute 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!

© Sonia Lavadinho



Place de jeux, zone de rencontre, Rue des Remparts, Sion, 2008. La place de jeux est recouverte de «sable bleu» qui rappelle l'élément aquatique; elle 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 permettent de profiter du soleil jusqu'à ses derniers rayons!
© Sonia Lavadinho



Traversée informelle, zone de rencontre, Place du Midi, Sion, 2008. 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 piétonne, est conçu de manière à faciliter les traversées, 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.
© Sonia Lavadinho

De haut en bas :
Stadtlounge de Carlos
 Martinez et Pipilotti Rist,
 RaiffeisenPlatz, Saint-Gall,
 2008.

La zone de rencontre
 subtilement éclairée la
 nuit.

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. Une
 fontaine-fauteuil et
 des arbres complètent
 harmonieusement le
 dispositif de jour, tandis
 que 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.

© Sonia Lavadinho

Stadtlounge de Carlos
 Martinez et Pipilotti Rist,
 RaiffeisenPlatz, Saint-Gall,
 2008.

Jeux d'enfants sur la porte
 de la zone de rencontre.
 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.
 Symbole ludique du fait
 qu'ici, la priorité va plutôt
 à ceux qui se déplacent sur
 leurs deux pieds...

© Sonia Lavadinho

piétonniers (terrasses, places de jeux). De plus de
 12.000 vhc/j, on est passé à 4.200 ! 8.000 véhicules
 en moins, c'est autant de nuisances en moins et de
 qualité de vie en plus ! Malgré l'opposition initiale de
 certains milieux commerçants, qui ont déposé des
 recours successifs jusqu'au tribunal fédéral, le pro-
 jet 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 prestigieuses qui sont venues renforcer
 l'offre commerciale existante.

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

La *Stadtlounge* de 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 revête-
 ment 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 autoch-
 tones ; elle 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 la *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.

Oser renouer avec l'élan vital de la ville !

Lorsque le choix des aménagements se porte résolument sur le fait de privilégier l'urbanité sur la vitesse, la ville et tous ses habitants en ressortent gagnants, comme le montre l'exemple éclatant de la revitalisation de la rivière Cheonggyecheon, qui traverse la ville de Séoul.

Dans les années 1970, il a été considéré comme une marque de progrès d'enterrer la rivière Cheonggyecheon au profit d'une autoroute surélevée qui recouvrait les odeurs nauséabondes du cours d'eau devenu égout à ciel ouvert. Lors du tournant du millénaire, cependant, tout le monde était d'accord pour pointer du doigt le secteur de Cheonggye comme l'un des plus congestionnés et bruyants de Séoul, désespérément en manque de revitalisation. Lorsque Lee Myung-bak a été élu maire de Séoul en 2001, il a tenu l'une des promesses-clés de sa campagne, en démolissant l'autoroute pour faire renaître le cours d'eau de ses décombres. Un système de bus à haut niveau de service a été implémenté dès 2003 pour écouler le trafic : 120.000 voitures empruntaient en effet l'autoroute chaque jour. Ce corridor BHNS⁰⁶ de 15 km a pu être intégré au réseau de métro de la ville, augmentant ainsi son efficacité en tant que levier du report modal. Les travaux terminés, en 2005, la rivière «aux eaux claires» a retrouvé sa splendeur d'antan, devenant à nouveau le centre névralgique de la ville et une destination de loisirs très appréciée des autochtones autant que des touristes.⁰⁷

06
Le terme BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) désigne en France depuis les années 1990 des lignes de bus à haute fréquence (5 à 10 mn aux heures de pointe) dont les horaires sont étendus (typiquement 05h30-00h30), qui bénéficient généralement d'aménagements de voirie en site propre (corridors dédiés avec des voies de circulation réservées) ainsi que de la priorité aux carrefours. Le temps de trajet est ainsi garanti. Un design attractif des véhicules et des stations complète le dispositif. Le BHNS est souvent instauré, surtout dans des villes moyennes, en lieu et place du tramway, car il parvient à assurer un niveau de service similaire à moindre coût, tout en se révélant plus souple que du rail face aux besoins futurs. Certains de ces systèmes se nomment ainsi *Busway*, en référence explicite au tramway. Ce concept reprend la notion de BRT (*Bus Rapid Transit*) importé d'Amérique du Sud, où des villes comme Curitiba au Brésil, Bogota en Colombie ou Santiago au Chili ont été pionnières dans leur adoption. Pour en savoir plus, consulter www.bhns.fr et les ouvrages publiés par le CERTU (CERTU, *Bus à haut niveau de service : concept et recommandations*, Lyon, 2005 ; CERTU, *Bus à haut niveau de service : du choix du système à la mise en œuvre*, Lyon, 2009).

07
Voir le site : www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html



Stadtlounge de Carlos Martinez et Pipilotti Rist, Raiffeisenplatz, Saint-Gall, 2008.

Le stationnement fait aussi place aux passants. 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 public de la zone de rencontre. Cette réflexion originale qui prend le problème de 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'utilisateurs, 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...

© Sonia Lavadinho

Une nuit au bord de la rivière Cheonggyecheon restaurée (en médaillon, la situation avant la restauration, Séoul, 2007). L'autoroute n'est plus qu'un lointain souvenir pour les milliers d'habitants de Séoul qui chaque jour, la nuit tombée, convergent vers les abords de la rivière Cheonggyecheon, dont les sept kilomètres qui ont été revitalisés constituent le nouveau cœur de la ville. Cette réalisation, qui a bénéficié

d'un immense soutien de l'opinion publique lors de sa réalisation, est appréciée pour son haut niveau d'agrément en tant que support privilégié de nombreux usages, mais aussi en tant que symbole d'orgueil civique pour toute une génération de Coréens qui y voient le début d'une époque où l'urbanité connaîtra un nouvel essor.
© Charles Siegel, The Preservation Institute, preservenet.com



L'homme qui a su mener à bien ce rêve que tant de personnes prenaient pour irréalisable a été élu président de la Corée du Sud en 2007. Avoir réussi à transformer aussi radicalement l'image de sa ville et le vécu quotidien de ses habitants a joué un rôle crucial dans son élection. Ce geste a été considéré comme un tour de force qui correspond bien à l'état d'esprit d'une nation qui se cherche dans un futur urbain où règnera à nouveau la qualité de vie.

Épilogue

La ville n'est pas une réalité statique, elle devient à chaque instant ce que nous en faisons. Au travers de ces multiples exemples à l'échelle de la rue, du quartier et de l'agglomération toute entière, nous avons voulu démontrer qu'en tout temps, le changement est possible et même désirable. Lorsque l'inspiration, l'enthousiasme et l'énergie pour le concrétiser guident l'action, la qualité des espaces qui en émerge transforme fondamentalement notre rapport à la marche, au monde et à autrui, et nous rend plus sains, plus heureux, plus humains en somme.

Bibliographie

- DA CUNHA A. & KAISER C., Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines?, dans *Revue Urbia*, Lausanne, décembre 2009, p. 13-56.
- GEHL J. & GEMZØE L., *Nye byrum/ New Urban Spaces*, Arkitektens Forlag, Copenhague, 2001 (édité en anglais, danois, espagnol, portugais, tchèque et chinois).
- GEHL J., GEMZØE L., KIRKNAES S. & STERNHAGEN SONDERGAARD B., *Det nye byliv/ New City Life*, Arkitektens Forlag, Copenhague, 2006.
- LAVADINHO S., *Promenades sur la Rade: l'imaginaire de l'eau aux Bains des Pâquis: flux proxémiques, rituels d'interaction et mythologies de communication urbaine*, travail de diplôme, UNIGE, Genève, 2002.
- LAVADINHO S., Evaluating walking promotion policies with regard to mobility representations, appropriations and practices in public space, dans MANDER *et al.* (eds.), *The Sustainable City, IV: Urban Regeneration and Sustainability*, WIT Press, London, 2006.
- LAVADINHO S., *Le marcheur urbain, actant de la ville*, Centre canadien d'Architecture, Montréal, 2008.
- LAVADINHO S., Dynamiques d'intensité événementielle : visions d'une urbanité en devenir, dans *Revue Urbia*, décembre 2009, Lausanne, p. 87-104.
- LAVADINHO S., *Le renouveau de la marche urbaine: terrains, acteurs et politiques*, thèse de doctorat en géographie, ENS de Lyon, 2011.
- LAVADINHO S. & LENSEL B., Manifeste pour une centralité suburbaine, dans *Revue Technicités*, 194, Voiron, 2010.
- LAVADINHO S. & LEVY J., *Marcher avec les transports et la ville*, Rapport de recherche, RATP, Paris, 2010.
- LAVADINHO S. & WINKIN Y., Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain, dans *Médiation et Information*, 21, 2005.
- LAVADINHO S. & WINKIN Y., Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine, dans *Actes du Colloque «Développement urbain durable»*, Lausanne, 2005.
- LAVADINHO S. & WINKIN Y., Comment ludifier nos villes?, dans *Revue Urbanisme*, 366, mai/juin 2009.
- LAVADINHO S. & WINKIN Y., *Vers la marche-plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*, Éditions du Certu (à paraître).
- MONNET J., *Les dimensions symboliques de la centralité*, Université de Toulouse-Le Mirail/ Institut universitaire de France, Département de Géographie, Cahiers de Géographie du Québec, 2000.
- PAQUOT Th., Pour une ville pleine de rues..., dans *Revue Urbanisme*, Paris, janvier-février 2006.
- PAQUOT Th., *L'urbanisme c'est notre affaire!*, Éditions L'Atalante, Nantes, 2010.
- PAQUOT Th., LAVADINHO S. & WINKIN Y., Marcher, dans *Revue Urbanisme*, 459, dossier spécial, mars/avril 2008.
- WINKIN Y. & LAVADINHO S., Enchantment Engineering and Pedestrian Empowerment: The Geneva Case, dans INGOLD T. & VERGUNST L. (eds.), *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*, Aldershot, Ashgate, 2008, p. 155-167.