

Sonia Lavadinho et Yves Winkin*

Pas à pas, le marcheur peut reconquérir l'espace urbain



36

Plus que d'un manque d'infrastructures, le piéton souffre d'un déficit de reconnaissance. Pour redonner au marcheur le goût de se mettre en jambes, il faut lui offrir du pouvoir symbolique et du rêve.

Au royaume de la vie urbaine ordinaire, les utilisateurs de l'espace public sont considérés selon leur force, leur poids, leur nombre et l'espace qu'ils consomment. La hiérarchie est la suivante : train, tram, poids lourd, bus, voiture, vélo, piéton. Lors d'un débat récent sur le réaménagement de nouvelles voies de tramway à Genève, les représentants des associations cyclistes ont ainsi obtenu des pistes cyclables 20 centimètres plus larges au détriment... des trottoirs, que personne ne défendait.

Mais des trottoirs plus larges ne sont qu'un élément d'une politique de soutien à la marche à pied. Au-delà des aménagements matériels, il est plus important encore de mettre en place une politique d'aménagements symboliques. La marche urbaine ne sortira de son ghetto que si les marcheurs sentent que leur comportement est pleinement légitimé en plus d'être protégé.

* Sonia Lavadinho travaille à l'Observatoire universitaire de la mobilité, à Genève, en Suisse. Yves Winkin est professeur à l'Ecole normale supérieure Lettres et sciences humaines, à Lyon, en France.

Civiliser l'espace public

Pour réguler la place du piéton en ville, deux attitudes sont possibles. L'une consiste à le protéger, à le mettre à l'abri des agressions d'autres modes de transport. L'autre est de lui donner les moyens de résister, voire de reconquérir des territoires identitaires plus vastes lui rendant le réseau urbain plus perméable, connecté, accessible.

La première solution, dite « de la séparation des flux », revient à maintenir les piétons sur des trottoirs, les cyclistes sur des pistes cyclables, les voitures sur la route et les bus et trams en site propre ou en couloir. Ce type d'aménagement respecte la hiérarchie des puissances des différents modes de transport. Il ne s'agit pas du chaos de la jungle urbaine, mais d'une forêt de pavés bien ordonnée où le droit du sol prime sur le droit d'usage, où des zébrures définissent des canaux spécialisés aux traversées piétonnes. Le piéton qui traverse ailleurs le fait à ses risques et périls, et au mieux s'en tirera avec quelques égratignures et un procès-verbal.

A cette logique de séparation des flux s'oppose celle, bien plus récente, qui réintroduit la mixité des flux, mais impose une stricte limitation de la vitesse à 20 km/h. Nommés « zones de rencontre » en Suisse et « espaces civilisés » en France, ces aménagements font disparaître les trottoirs et les passages piétons, puisque les piétons sont libres d'occuper l'espace à leur guise. Mais ils sont placés devant leur responsabilité de citoyens et doivent respecter les usagers des

autres modes. La négociation est permanente et placée dans un cadre de pleine urbanité, au sens premier du terme.

Autant la première philosophie d'aménagement est lourde en transformation des équipements et légère en modification des comportements (chacun poursuit son chemin sans se soucier des autres), autant la philosophie de la zone de rencontre est légère en infrastructures et exigeante en changements de comportements, puisqu'elle convoque la responsabilité individuelle de chacun. Les piétons ne dépendent plus du bon vouloir des autres, mais de leur propre volonté d'occuper l'ensemble de l'espace à leur disposition. Invités à s'approprier la totalité de l'espace public, ils doivent composer avec ses autres utilisateurs. La voiture n'est pas considérée comme une intruse, comme c'est le cas dans une zone piétonne, mais elle n'a pas plus de pouvoir que le piéton ou le vélo.

Ainsi apparaît peu à peu une autre vision de la ville, en particulier des aménagements à y conduire. D'ordre symbolique, leur but est de modifier certaines pratiques et d'inculquer de nouveaux cadres de perception. Par contraste, les aménagements matériels de l'époque antérieure sont d'ordre palliatif.

Rêveries du promeneur urbain

L'approche symbolique de l'aménagement piétonnier urbain reste rare. Des villes comme Berthoud (Burgdorf) ou Köniz, toutes deux pro-

ches de Berne, en Suisse, ont réalisé des « zones de rencontre », où voitures et piétons cohabitent dans un espace non délimité. Mais de simples transformations d'infrastructures ne suffisent pas à redonner l'envie de marcher. Il faut des incitations à un redéploiement de l'imaginaire entraînant de nouvelles pratiques et de nouveaux usages.

Seules quelques initiatives, comme à Zurich et à Genève depuis quelques années, privilégient l'essor d'une véritable culture de la marche, qui remet radicalement en question les relations entre véhicules dominants et dominés. En plus de mettre en place des zones de rencontre dans certains quartiers et de renforcer son système de transports publics, la Ville de Zurich a lancé en 2004 une campagne de « culture de la marche » pour rendre à la vie ordinaire une dimension créative.

L'objectif à long terme de cette campagne est de renforcer chez chacun sa dimension identitaire de marcheur. Chaque pas est une affirmation de soi en tant que marcheur, que citoyen participant à une nouvelle définition de l'urbanité. Les aménagements conçus dans le cadre de cette culture de la marche ne sont jamais pensés comme de simples moyens de réguler des flux piétonniers. Ils sont plutôt d'ordre systémique, car ils considèrent les relations des piétons avec tous les autres usagers et leur positionnement dans l'ordre social. Leur fonction symbolique est au moins aussi importante que leur fonction instrumentale.

Ces opérations cherchent à rendre les piétons plus visibles pour leur donner plus de pouvoir. A Londres, trois nouveaux ponts piétonniers, construits en l'espace de moins de cinq ans, sont autant de signaux positifs à l'égard des piétons. Il en va de même des trottoirs élargis ou des rues temporairement réservées aux piétons comme les berges sud de la Seine à Paris certains dimanches.

L'aménagement temporaire n'est d'ailleurs pas toujours un handicap, comme le montre l'extraordinaire engouement des Parisiens pour l'opération Paris-plage. Elle montre qu'il est possible d'inviter toute une population à s'approprier un espace d'habitude réservé à l'automobile pour lui faire comprendre qu'il n'y a pas de nécessité absolue en matière de circulation et



Comme ici à Barcelone, faire ses courses à pied dans le quartier favorise les contacts

d'accessibilité routière. Cet aménagement symbolique s'intègre dans une politique à long terme de la Ville de Paris pour faire comprendre aux habitants que la priorité est désormais aux transports en commun, aux vélos et aux piétons.



Alors qu'à Paris comme ailleurs, les habitants perçoivent souvent la journée annuelle sans voiture comme un échec, Paris-plage fait vivre de façon concrète et ludique « comment ce serait si... la voiture ne dominait plus la ville ». Il s'agit dans les deux cas d'une fiction en grandeur réelle, mais la journée sans voiture apparaît comme une aberration, parce que aucun rêve ne compense son irréalisme. En revanche, Paris-plage propose une utopie concrète, et chacun y participe sur le mode de la dénégation, qui est le principe essentiel de la mise en enchantement (Winkin, 2001).

« Nous savons bien, semblent dire les Parisiens, que nous ne sommes pas à la plage (et qu'on ne peut pas mettre une plage au milieu de Paris), mais quand même. » Ils font comme si, et ils savent bien qu'il s'agit d'une fiction limitée dans le temps et l'espace. La journée sans voiture peut être comprise comme un aménagement palliatif, parce qu'elle n'est vécue que comme un ensemble d'interdictions frustrantes, sans valeur ajoutée. Paris-plage compense, par ses résonances imaginaires, les

embouteillages qu'elle suscite pendant plusieurs semaines. Malgré les protestations de certaines catégories de la population (commerçants, chauffeurs de taxi), le succès est tel que sa reconduction annuelle est demandée et qu'une surenchère entre sponsors privés prolonge l'effort des pouvoirs publics.

A un niveau plus modeste, les opérations Jardins de poche ou Bancs rouges du parcours santé Sli nà Sainte – la septième promenade du Plan piétons – en ville de Genève, ne sont en rien spectaculaires, mais sont pensées dans le cadre d'un réseau, dont elles renforcent la continuité. Tels les cailloux du Petit Poucet, ces bancs et ces jardins ponctuent des cheminements qui se donnent enfin à voir comme des parcours continus et non comme des segments erratiques à travers la ville. Ces aménagements offrent une clef de lecture simple, mais cohérente, du paysage urbain. On sait combien la marche ordinaire est faite de petits événements, de « petits bonheurs » autant que de répétitions et de banalités. Marcher en ville, c'est à la fois se rassurer grâce à des indices, des rites et des rythmes qui confortent la prévisibilité du parcours et tout autant se faire plaisir grâce à de petites surprises, de petites découvertes, de petits inattendus. ■

BIBLIOGRAPHIE

LAVADINHO S, WINKIN Y. *Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine, colloque Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance*, Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, Université de Lausanne, 21-23 septembre 2005.

WINKIN Y. *Propositions pour une anthropologie de l'enchantement*, in : RASSE P, MIDOL N, TRIKI F, *Unité-Diversité, Les identités culturelles dans le jeu de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, 2001.