

RUE ^{DE}
L'AVENIR40
ANSLE
BULLETINLES GENS,
LES MOTS, LES LIEUX

URBANISME SENSIBLE ET INCLUSIF

Après les politiques innovantes des villes à 30, ce deuxième numéro de l'année s'intéresse aux usagers et usagères, à leur appropriation de l'espace public, à leur intégration aux processus d'évolution des espaces du quotidien. L'espace public a désormais regagné une place centrale dans les réflexions urbanistiques. Les démarches participatives semblent devenir un nouveau standard. Comment impliquer la population lorsqu'il s'agit de lieux du quotidien, plus modestes, en faisant aussi place

à des usagers que l'on entend peu, qui ne s'expriment pas haut et fort, parfois marginaux. L'itinéraire participatif du quartier lausannois du Vallon est inspirant en ce sens.

Le prisme du genre a révélé les biais et les limites d'une forme de standardisation de conception. N'en déplaise aux normes, quand on y regarde de plus près les usagers et usagères se distinguent par leur genre, leur âge, leur mobilité, leur culture, etc. Élargissant l'approche genre, des guides récents constituent des outils bienvenus pour prendre en compte la diversité des besoins dès la planification.

Cette sensibilité à la pluralité des usager-ère-s va de pair avec l'importance de la prise en compte de la spécificité des lieux, et de la relation que

tissent les habitant-e-s avec eux. Avec des concepts récents ou redevenus d'actualité, de la ville du quart d'heure au biorégionalisme.

Parler des gens et de la vie dans l'espace public amène aussi à questionner le langage. Les mots pour dire la rue et ses usager-ère-s restent encore largement imprégnés de logique routière. En prendre conscience est peut-être un premier pas pour faire évoluer nos manières de penser – et de planifier.

Les Romains invoquaient les Lares, génies des lieux appelés à protéger les êtres humains, quels qu'ils soient, vivant dans leur domaine. L'association Lares, qui a collaboré à ce numéro, a choisi une référence qui fait bien écho au thème de ce bulletin. ●

UN POTENTIEL DEVANT LA PORTE

Jenny Leuba

Ville ludique et de proximité, mouvement au quotidien, vie sociale : l'outil « zone de rencontre » pourrait contribuer davantage à ces enjeux. Les habitant·es sont appelé·es à en tenter l'expérience dans deux rues pilotes à Berne et Zurich.



Ce regard parfois incrédule à l'évocation du terme « zone de rencontre » vous est-il aussi familier? Celui qui bute sur le mot « rencontre »... « C'est une zone de rencontre ici? Mais il n'y a personne! » Un constat peut-être un peu court, mais qui soulève une vraie question: au-delà de la signalisation et de l'abaissement de la vitesse, qui doivent favoriser les déplacements à pied et la vie sociale dans les rues de quartiers, n'y aurait-il pas un potentiel latent pour plus d'appropriation de ces espaces?

Le projet « Mouvement, Rencontre, Animation » se déroule de 2020 à 2024 dans le cadre des projets modèles de l'ARE, à Berne et Zurich. Deux villes qui comptent chacune une centaine de zones de rencontre de quartier dans lesquelles la vitesse et le nombre de véhicules ont – a priori – déjà été réduits.

Inviter à s'approprier la rue

Face à l'appropriation encore souvent faible de ces rues, une transformation temporaire et festive ayant un rôle de déclencheur vise à encourager les activités ludiques et sportives, les contacts de voisinage et les déplacements quotidiens à pied et à vélo,

« C'EST UNE ZONE DE RENCONTRE ICI? MAIS IL N'Y A PERSONNE! »

dans l'idée d'inspirer ensuite l'aménagement d'autres zones de rencontre, existantes ou nouvelles. L'effet de cette intervention spatiale sur le mouvement, les interactions et l'animation est analysé dans une étude avant/après par la Berner Fachhochschule. En les comparant aux observations effectuées

RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plateforme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaç, Président; Alain Rouiller, Vice-Président; Caroline Beglinger; Sandra Bonilla De Cazorla; Lucile Develey; Etienne Doyen; Françoise Lanci-Montant; Jenny Leuba; Julien Lovey; Mathieu Pochon; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

SECRETARIAT & ABONNEMENT

Martina Lézat, Chemin du Jonc 34B, 1218 Le Grand-Saconnex, 079 837 43 32, secretariat@rue-avenir.ch www.rue-avenir.ch

ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement
Mobilité piétonne Suisse
PRO VELO Suisse

RAPPEL

38^e JOURNÉE RUE DE L'AVENIR

1^{er} OCTOBRE 2021
FRIBOURG

De la rue résidentielle à la ville apaisée
Regards croisés sur un changement sociétal

rue-avenir.ch/journee

Inscriptions jusqu'au
24 septembre

VÉLOS D'ENFANTS, DESSINS À LA CRAIES, TABLES ET CHAISES

Autant de traces qui attestent de la fonction sociale de la rue, et donne à voir les gens même quand ils ne sont pas là. La plupart des zones de rencontre de quartier sont toutefois moins appropriées (*Edwigestrasse, Zürich, photo: Jenny Leuba*).

dans deux rues contrôlées, l'étude permettra de compiler les paramètres à prendre en compte avant de se lancer et de proposer des interventions simples et efficaces pour inviter au séjour et au jeu.

Un nouveau regard sur l'ordinaire

Par son processus, au travers de la transdisciplinarité entre les services de planification et l'intégration dans le projet des équipes d'animation socioculturelle actives dans les quartiers. Mais aussi par une participation active des habitant·es, dans la phase de diagnostic du site, puis dans la co-construction du mobilier. Un type de démarche qui reste encore trop peu exploité pour ces « espaces ordinaires », dont les habitant·es sont pourtant les premiers experts. ●

POUR EN SAVOIR PLUS

www.mobilitepietonne.ch/rencontre

PRODUCTION

Graphisme: Bontron&Co, Genève
Impression: Pressor, Delémont
Imprimé sur papier certifié FSC
Parution: trois numéros par an
Responsables du numéro:
Dominique Von der Mühl,
Jenny Leuba, Mathieu Pochon

PHOTO COUVERTURE

Les Grands Yeux dans le saule de la place du marché à Renens (photo: TvT Services Renens).

LA PLACE DU VALLON EN TRANSFORMATION
Première végétalisation participative et festive de la Place du Vallon. Les habitant-e-s ont délimité la nouvelle place mise en zone de rencontre, et ont fait les premières plantations (photo: Association de quartier du Vallon).

DE LA ZONE AUX ESPACES DE RENCONTRE POUR LE QUARTIER

Mathieu Pochon

Blotti dans la vallée du Flon, le quartier lausannois du Vallon a une trajectoire peu commune, que retrace très bien l'article récent de Matthieu Jaccard dans la revue Tracés (voir ci-dessous). Son caractère discret et son passé ouvrier l'ont amené à abriter des institutions sociales accueillant des personnes marginalisées et une scène culturelle et alternative vivante. Proche du centre-ville, il a échappé à des projets « à la 30 glorieuses » (pénétrante routière) et fait l'objet de projets de densification. C'est à cette occasion qu'en 2010, la Ville de Lausanne a initié une démarche participative.

Ce processus a débouché sur l'expérimentation de nouvelles formes de gouvernance, permettant aux habitant-e-s du quartier de jouer un rôle moteur et actif dans la co-création et la réalisation de projets, tant au niveau de la revalorisation de l'existant que de l'extension du quartier. En particulier, le réaménagement de la Place du Vallon en zone de rencontre qui se terminera cet automne a été initié en intégrant dès le début une transformation expérimentale (et festive!) grandeur nature par les usagères et usagers des lieux.

Au printemps 2021, la transformation et l'histoire du Vallon ont fait l'objet d'une pièce théâtrale et radiophonique présentée dans le théâtre du quartier. Les comédien-ne-s de la compagnie Knack se sont fait l'écho d'un récit qui se « pense et se crée avec le lieu dans lequel il s'ancre », conçu à travers l'écho de ses habitant-e-s, qui pouvaient notamment laisser des témoignages sur une messagerie vocale. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

- **Le Vallon, à l'école d'un tiers lieu**, Matthieu Jaccard, revue Tracés, 2021 www.espazium.ch/fr/actualites/le-vallon-lecole-dun-tiers-lieu
- **Friture et chats errants**, compagnie Knack www.theatre221.ch/spectacle/384/friture-et-chats-errants



Zones de rencontre

DE LA SIGNALISATION À L'APPROPRIATION

Dominique von der Mühl

La zone de rencontre a près de 20 ans d'existence. Les contextes se sont diversifiés et on la trouve désormais utilisée aussi pour des tronçons de rue avec un trafic d'une certaine importance. Les débats sur les mesures d'aménagement illustrent les enjeux très différents entre rues de quartier et secteurs centraux.

La réglementation entrée en vigueur en janvier 2002 étendait l'application des règles de la rue résidentielle à des contextes centraux. Avec une terminologie qui prête souvent à confusion, mais qui a le mérite de traduire, au-delà de la réglementation technique, un objectif de vie sociale dans l'espace public «circulé».

Le même terme est utilisé quel que soit le type de contexte. Pourtant au fil du temps, les différences, particulièrement entre les rues de quartier et les secteurs centraux, apparaissent de plus en plus évidentes. Sous plusieurs aspects: volumes de trafic, usages et pratiques de l'espace-rue, conditions d'aménagement, niveau de projet, processus. L'expérience permet aujourd'hui un certain recul.

Une subtile combinaison d'ingrédients

Pour les rues de quartier, des réflexions sont en cours, particulièrement de la part de villes qui pratiquent une politique d'ensemble et ont instauré de nombreuses zones de rencontre. Avec des mesures légères, parfois réalisées par les habitants eux-mêmes. C'est le cas de Berne, Bâle ou Zurich, en Suisse romande de Lausanne depuis plus récemment.

Une rue de quartier ne peut pas être animée en permanence, mais comment

renforcer son appropriation par les habitants? En dépit de ce qu'on croit souvent, la présence ou non de trottoirs semble être un faux problème, les ingrédients d'une zone de rencontre «réussie» seraient plutôt à chercher dans les synergies avec l'environnement proche et dans l'intégration des habitant-e-s dans le processus, de la planification jusqu'à la mise en œuvre, mais aussi dans ce qui fait la suite de l'histoire.

Secteurs centraux, une recherche en cours

Les rues de secteurs centraux nécessitent une autre approche. L'instauration d'une zone de rencontre répond à un objectif de valorisation et s'accompagne d'un projet de réaménagement. Les volumes de trafic sont plus importants, les usages de l'espace sont plus nombreux et complexes, le fonctionnement de l'espace et son appropriation par les usagers diffèrent des rues de quartier. Une recherche SVI est en cours, portant sur six études de cas. Les résultats sont attendus pour début 2022. À suivre... ●

POUR EN SAVOIR PLUS

<https://zonederencontre.ch/projet-de-recherche-svi-quartiers-commercants/>
www.zonederencontre.ch

DE L'APPROCHE SPÉCIFIQUE À L'ESPACE PUBLIC POUR TOU-TE-S

Virginie Kauffmann et Sarah Droz, Association Lares

PARC PFINGSTWEID
Sentiment de sécurité dans l'espace public de nuit : une question particulièrement sensible pour les femmes, mais en fait importante pour tou-te-s (photo : Florian Bachmann).

Les espaces publics ont-ils un genre ? Cette question préoccupe de plus en plus de villes, en Suisse comme ailleurs. Analyser les pratiques des femmes et des hommes révèle des différences aussi bien dans les usages que dans la perception des espaces urbains. Et si cette approche très duale de l'égalité, ultra-présente en cette année commémorative, débouchait au final sur une conception plus différenciée et plus inclusive des espaces publics ?

« **L**a nuit, je prends les grandes artères pour rentrer, il y a du monde, des voitures, même si c'est pas très joli. (...) Dans cette rue, les hommes s'arrêtent, les femmes passent. » La marche exploratoire menée au centre-ville de Lausanne en 2018 (voir encart) contribuait à révéler que les villes et leurs espaces publics ne sont pas vécus, perçus et appropriés de la même manière par les femmes et les hommes.

Les espaces publics ont peu à peu dévoilé leur genre avec la prise de conscience que peu de statues et de noms de rue célèbrent des femmes, que les espaces dédiés aux activités de loisirs typiquement masculines sont majoritaires dans les villes (terrains de basket et de foot, skate-park), et que des rues et zones entières sont évitées par les femmes pour des raisons de sécurité.

Les activités de care, souvent oubliées

Analyser les activités exercées dans l'espace public permet de comprendre plus finement les enjeux qui entourent leur conception, sans toutefois se départir totalement des questions de genre. Les activités dites « de care » sont en effet majoritairement portées par les femmes aujourd'hui encore. Accompagner les enfants à l'école ou dans leurs divertissements, faire les courses, prendre soin des personnes malades ou âgées : ces activités soulèvent des besoins très spécifiques, comme disposer de cheminements



suffisamment larges, praticables et sans obstacle pour pouvoir y passer avec une poussette, un fauteuil roulant ou un caddy à

« **DANS CETTE RUE,
LES HOMMES S'ARRÊTENT,
LES FEMMES PASSES.** »

commissions ; avoir accès à des WC publics ; pouvoir profiter d'espaces de jeu ou juste d'un banc. L'enchaînement de ces activités au cours d'une journée, juxtaposées

à une vie professionnelle active, rappelle l'importance d'un urbanisme des courtes distances et d'un système de transports publics performant pour éviter la dépendance à la voiture. En l'occurrence, de trop nombreux espaces sont conçus sans prendre en compte ces besoins spécifiques, complexifiant le quotidien d'une part significative de la population.

La décentration au service de la diversité

Adopter la lunette du genre permet en fait d'ouvrir l'analyse des pratiques territoriales à la diversité des besoins au sens large. En Suisse, 4,3 millions de personnes



PARC PFINGSTWEID À ZÜRICH

La prise en compte des besoins de chacun-e se cache dans les détails. Les liaisons à travers le nouveau parc permettent aussi de faciliter les trajets quotidiens pour les quartiers riverains (photo: Sarah Droz).

sont des femmes, mais aussi 1,6 millions ont plus de 65 ans, un million moins de 12 ans, et 2 millions sont considérées comme étant « à mobilité réduite »¹. Dès lors, impossible de qualifier de « marginaux » les besoins de ces personnes ! Pour comprendre comment concevoir des espaces publics de qualité et répondant aux besoins de tous, urbanistes et spécialistes du territoire sont de plus en plus amené-e-s à développer leur capacité de décentration. Les démarches participatives permettent de faire remonter les spécificités des besoins et usages, aident à établir des diagnostics nuancés, et concevoir des cahiers des charges favorisant la différenciation dans les nouveaux projets. Certains outils, comme ceux développés et mis en œuvre par l'association Lares en Suisse (voir encart), facilitent l'adoption d'une approche multidimensionnelle. Ceux-ci « mesurent » la qualité d'un projet ou d'une réalisation à l'aide de critères comme la sécurité subjective, l'accessibilité, le bien-être ou l'identification. On comprend aisément que ces critères ne soient pas tous rattachés à des indicateurs précis ou « objectivables », tant leur interprétation variera d'une personne à l'autre. L'outil requiert ainsi d'être manié en croisant les regards.

Dépasser la réflexion en silo

Cette nouvelle finesse exigée au niveau des diagnostics ne risque-t-elle pas de déboucher sur des conceptions et aménagements « en silo », par la simple addition de réponses aux besoins des unes et des autres ? La liste des injonctions posées aux projets urbains – en termes de résilience climatique, d'éco-conception, de maîtrise des coûts, ... – est déjà longue.

Est-il dès lors réaliste d'ajouter des variables supplémentaires à l'équation déjà compliquée que doivent résoudre les professionnel-le-s du territoire ? Le salut ne viendrait-il pas, plutôt, de la recherche de réponses communes, d'opportunités de synergies vertueuses, à l'image de l'approche usager-ère-s adoptée par l'association Lares ? Les aménagements « inclusifs », à l'image des zones de rencontre et du mobilier urbain multifonctionnel (voir illustration), montrent la voie à suivre.

Au-delà du soin accordé aux projets et aux aménagements, la différenciation et l'inclusivité des espaces publics seront aussi encouragées par des changements d'ordre culturel et contextuel. Contenus enseignés aux futur-e-s professionnel-le-s du territoire, profils diversifiés dans les pouvoirs décisionnels et spécialistes, allocation des budgets égalitaire dans les bénéficiaires, et recours à un langage rendant visibles les usager-ère-s généralement oublié-e-s méritent d'être renforcés pour y parvenir. ●

¹Personnes souffrant de handicaps passagers ou durables, mais aussi adultes avec poussette ou sacs à transporter

POUR ALLER PLUS LOIN

- **Rose des vents de la planification sensible au genre**, 2021
- **Yves Raibaud, « la ville faite par et pour les hommes »**, 2015
- **« L'égalité de genre dans les cours d'école »**, webinaire organisé par le Service d'urbanisme de la Ville d'Yverdon-les Bains, 2021
- **« Les villes viriles »**, Podcast Les Couilles sur la table, 2019
- **Guide « Genre & espace public » de la Ville de Paris**, 2016

L'ASSOCIATION LARES

Fondée en 2013, l'association Lares veut amener un changement culturel dans la planification et de la construction des espaces construits: son objectif est que l'intégration des besoins spécifiques des genres – à comprendre au sens large – soit une évidence dans tous les projets. Pour cela, elle met en réseau ses membres et transmet son savoir à travers des conférences et visites de terrain. Elle propose également des expertises pour des projets publics et privés, de la conception du cahier des charges à la réalisation. Plus de 30 projets ont bénéficié de cet accompagnement, comme la place de la gare de Berne, les hautes écoles de la FHNW ou le Parc Pfingstweid à Zurich.

L'EXEMPLE DU PARC PFINGSTWEID À ZÜRICH

Conçu pour répondre aux besoins du plus grand nombre, ce projet a été accompagné de « a à z » par Lares, depuis l'intégration de lignes directrices spécifiques déjà au niveau du programme du concours, jusqu'à l'évaluation des travaux de planification. Le résultat n'est pas spectaculaire, le parc semble banal, mais les détails font la différence : des bancs de hauteurs variées, des espaces mixtes, des lieux de repos calmes mais visibles, ou une fontaine servant autant d'abreuvoir que de pataugeoire... La bonne planification est celle qu'on ne remarque pas, mais que l'on ressent ! ●

POUR EN SAVOIR PLUS
www.lares.ch



LE BANC À PALABRES

a été conçu dans le cadre de la création du nouveau Parc de la commune d'Unieux (France), qui souhaite être un parc « intergénérationnel », adapté à tou-te-s, afin de favoriser les rencontres. Adapté à tous les usagers par ses différentes hauteurs d'assises et ses déclinaisons de postures envisageables, le banc devient catalyseur de rencontre multi-générationnel (conception et photo : Sara de Gouy Designer).

LA BIORÉGION POUR FAIRE ATTEINDRE L'URBANISME ?

Mathieu Pochon

Bien qu'elle prenne ses fondements dans la contre-culture américaine des années 60, la pensée biorégionaliste retrouve aujourd'hui une certaine actualité et intéresse de plus en plus de professionnels du territoire. Pour Peter Berg, pionnier de ce courant de pensée, le biorégionalisme est une « approche proactive visant la formation d'une harmonie entre la culture humaine et l'environnement naturel. [...] Il voit l'humanité et sa culture comme une part de la nature et cherche à construire une relation positive et durable avec l'environnement plutôt que de vouloir préserver la nature sauvage dans une sphère hors de la société humaine. » (Tiré d'une interview de Peter Berg donnée en 1998 (www.sustainable-city.org/intervws/berg.htm))

Les récents ouvrages parus en français (voir liste ci-dessous) ont permis d'en donner un nouvel éclairage, et de populariser et de traduire cette vision auprès des urbanistes. À l'aune des crises écologiques que nous connaissons, la biorégion se présente aujourd'hui comme une alternative crédible pour penser et habiter les territoires. En 2019, le Forum Vies Mobiles et l'institut Momentum ont même réalisé une étude prospective par scénarios sur une Île-de-France « biorégionalisée » en 2050. Cette approche holistique, avec des photomontages surprenants, offre des pistes de réflexions intéressantes, jusqu'à la conception des espaces publics. ●

BALADES EXPLORATOIRES DES FEMMES



FEMMES AU CENTRE-VILLE

Marche exploratoire à Lausanne (photo : Büro für Mobilität AG).

Quels endroits sont populaires ? Les femmes évitent-elles certaines rues et pourquoi ? Ces questions ont été posées lors de deux marches exploratoires commandées par la Ville de Lausanne et conduites par le Büro für Mobilität en 2018 et 2020. Son but était de récolter les perceptions et pratiques féminines de l'espace public. Avec un certain succès, puisque plus de 50 personnes – en majorité des femmes et quelques hommes – y ont participé. Selon Cindy Freudenthaler, modératrice de la balade, nombre de personnes traversent des lieux sans s'y attarder parce qu'elles ne s'y sentent pas bien. Elle relate aussi que le vécu de certains lieux peut varier entre le jour et la nuit. ●

AIDES POUR LA PLANIFICATION « GENRÉE »

Il existe de nombreux guides et outils pour aider les spécialistes de l'espace urbain à créer des lieux de vie agréables et sûrs pour toute la population. Celui développé par la ville de Vienne, pionnière en la matière, est un incontournable (« Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung »). Les francophones lui préféreront probablement le « guide référentiel Genre & espace public » de la Ville de Paris. La « rose des vents du genre dans la planification », élaborée par l'association Lares en collaboration avec les cantons de Soleure, Argovie et Genève dans le cadre du Programme d'encouragement 2019-2020 « Égalité des chances » de l'Office fédéral du développement territorial offre depuis peu un premier document de référence à la Suisse. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

- **La biorégion urbaine.** Petit traité sur le territoire bien commun, Alberto Magnaghi, 2014
- **Design des territoires.** L'enseignement de la biorégion, sous la direction de Ludovic Duhem et Richard Pereira de Moura, 2020
- **Qu'est-ce qu'une biorégion ?** Mathias Rollot, Marin Schaffner, 2021
- **Biorégions 2050.** L'île de France après l'effondrement, Yves Cochet, Agnès Sinaï, Benoît Thévard, 2019, téléchargeable sur : <https://fr.forumviesmobiles.org/publication/2019/03/27/bioregions-2050-12915>

Urbanisme écosystémique

RÉINVESTIR LA PROXIMITÉ

Mathieu Pochon

De la ville du quart d'heure au biorégionalisme, différents concepts et paradigmes invitent à redonner une place à la proximité et à questionner notre manière d'habiter la terre... en commençant par notre rue. À l'instar de Lausanne, des collectivités font aujourd'hui le pari d'une approche territoriale participative et spécifique aux quartiers, en travaillant sur l'identité et la conscience des lieux.

Avec le confinement, des millions de personnes ont redécouvert la proximité de leur quartier : voisinage, petits commerces, chemins de traverse, jardins, parcs et forêts pour les mieux loti-e-s. De gré ou de force, nos repères géographiques et nos habitudes ont changé, parfois durablement, et notre conscience du lieu – positive ou négative – s'est affinée. Pour le philosophe Bruno Latour, le confinement nous a donné la chance de « comprendre enfin où nous habitons » (*Où suis-je ?*, 2021).

«LE CONFINEMENT NOUS A DONNÉ LA CHANCE DE COMPRENDRE ENFIN OÙ NOUS HABITONS.»

BRUNO LATOUR

La ville apaisée pour réenchanter les quartiers

En nous confinant à notre quartier, la crise du Covid-19 nous aura donné un avant-goût de ce que pourrait être la «ville du quart d'heure», un concept urbanistique visant à ce que chacun-e trouve tout pour ses besoins à moins de 15 minutes à pied ou à vélo de son domicile. Cette ville des proximités s'immisce déjà dans les agendas politiques (en Europe : Paris, Dublin, Milan, Valence), et invite à redévelopper la relation des habitant-e-s avec leur environnement de vie, de la rue au quartier. En corollaire, l'apaisement de la circulation apparaît comme un moyen de renforcer



BALADE PARTICIPATIVE DE LA DÉMARCHE « LAUSANNE 2030 » dans le quartier de la Pontaise (photo : © Marino Trotta – Ville de Lausanne).

le lien entre les riverain-e-s et leur milieu ambiant. Les dessins d'enfants représentant leur chemin de l'école sont évocateurs. Souvent, le paysage est empreint de routes, de carrefours ou de passages piétons. Les arbres, ruisseaux, terrains vagues et autres recoins «sauvages» y font plus rarement leur apparition. La même question pourrait être posée à des adultes. Quelles représentations et quels repères avons-nous dans notre quartier ?

L'écologie de la proximité

Cette notion de conscience du lieu trouve écho dans les approches territorialiste et biorégionaliste¹. En réponse aux crises environnementales que nous traversons, celles-ci cherchent à soigner et à rééquilibrer la relation entre les communautés humaines et leur milieu de vie (voir encadré en page 6). Pour Alberto Magnaghi, urbaniste et fondateur de la Société des territorialistes en Italie, le territoire serait ainsi un « acte d'amour entre une population et un site »². Or, le mode actuel de « production de la ville » est essentiellement top-down et contraint par des instruments généraux et un vaste corpus normatif. Pour répondre aux enjeux du XXI^e siècle, on peut espérer que l'urbanisme développe une véritable sensibilité des lieux et fasse de la place à celles et ceux qui les habitent, humains ou non d'ailleurs.

Lausanne part à la rencontre de ses quartiers

Devant réviser son plan d'affectation communal (PACom) datant de 2006, la Ville de

Lausanne s'est récemment retrouvée face à ces défis. Cet instrument-clé pose en effet les règles générales de construction pour près de la moitié du territoire communal, et ce pour les 15 prochaines années. Pour prendre en compte la spécificité et la diversité des quartiers, le service d'urbanisme a déployé une large démarche participative dans les quartiers lausannois entre 2020 et 2021.

En recueillant les avis des habitant-e-s, les balades participatives et micros-trottoirs ont offert un éclairage qualitatif et spécifique sur chacun des quinze quartiers parcourus. Les échanges avec la population ont permis d'identifier ce que les urbanistes ne peuvent pas voir : des bassins de vie locale dépassant les quartiers, un attachement inattendu à un ensemble bâti a priori vétuste, etc. Ce type de démarche agit comme un révélateur à double sens. Alors que les professionnel-le-s apprennent à connaître les lieux pour mieux les préserver, les habitant-e-s en affinent leur conscience. ●

¹L'ouvrage collectif « *Écologie des territoires* » (éditions Terre Urbaine, 2021), sous la direction de Thierry Paquot donne une bonne vue d'ensemble des approches d'écologie territoriale
²source

POUR ALLER PLUS LOIN

- *Où suis-je ?*, Bruno Latour, 2021
- *Écologie des territoires*, sous la direction de Thierry Paquot, 2021
- *Démarche participative « Lausanne 2030 »* : www.lausanne.ch/lausanne2030

LE LANGAGE RÉVÉLATEUR – ET LEVIER DE CHANGEMENT ?

Jenny Leuba et Dominique von der Mühl

L'impact des mots utilisés dans le domaine de l'urbanisme et de la mobilité gagnerait à être davantage considéré. La planification pourrait d'ailleurs bien être à un tournant linguistique, relève Marco te Brömmelstroet, professeur en mobilité à l'Université d'Amsterdam. Il fait écho à des réflexions qui émergent.

The *Right of the Fastest*, ouvrage auquel a contribué Marco te Brömmelstroet, s'appuie sur 19 travaux de référence pour tracer un cadre théorique qui expose la force de levier du langage pour orienter le développement urbain vers la durabilité économique, sociale et environnementale. L'analyse des discours a d'abord une fonction révélatrice : une fois qu'on y prête attention, on décèle phrase après phrase la trace des modes de pensée sous-jacents, qui influencent les réflexions et les pratiques professionnelles. En prendre conscience peut devenir moteur de changement.

L'influence de l'ingénierie

Dès les années 1920, l'ingénierie et l'économie ont façonné les rues et imprégné la pensée urbaine avec des notions de rationalité, de séparation des flux, de performance, d'analyses coût-bénéfices. Ce qui n'est pas exprimé par des chiffres est mis de côté. Le trafic motorisé y a longtemps occupé une place prépondérante.

Une manière de penser qui continue d'imprégner le langage – les normes routières en sont pétries –, souvent de manière inconsciente ou machinale. L'habitude fait qu'on ne se questionne plus sur les mots utilisés. La voiture, le trafic motorisé sont devenus la référence pour qualifier les autres modes – pourquoi parler de modes non motorisés, d'usagers vulnérables ? Elle contribue peut-être aussi à dépersonnaliser :



on ne parle plus des usager·ère·s, mais de modes, voire des véhicules eux-mêmes.

Un système de pensée

Le langage et la pensée s'influencent mutuellement et délimitent un champ de possibilités. Comme toute discipline, le domaine de la mobilité est structuré en système, traduit par le langage, qui tend à simplifier une réalité complexe. Avec des métaphores, comme p.ex. celle qui assimile le trafic à un fleuve.

La plateforme germanophone Sprachkompass.ch documente le sujet en profondeur et suggère, pour éviter ce piège, de jouer avec plusieurs métaphores dans une sorte de « triangulation ». Car, quel que soit le système retenu, un choix implique toujours une certaine partialité.

Revisiter le vocabulaire

Des réflexions qui sont un appel à questionner les modes de pensée et à revisiter les formules réflexes. Si de fait les politiques impliquent aujourd'hui – par force – de réduire la place accordée à la voiture, il s'agit de valoriser d'abord les objectifs positifs sur lesquels elles se fondent. De reconsidérer la manière de collecter et d'interpréter les chiffres – les volumes de trafic ne disent pas l'essentiel d'une rue, serait-elle route principale. De revisiter une vision de la liberté qui reste aujourd'hui encore associée d'abord à la voiture, valoriser l'accessibilité plutôt que la vitesse. Revoir le vocabulaire pour dire la complexité de la vie dans l'espace public, la diversité des usager·ère·s. Parler de gens et retrouver l'échelle humaine. ●

POUR ALLER PLUS LOIN

Framing Walking Bike riding, Message Guide, 2021

<https://bataille-du-velo.fr/des-mots-nous-manquent-langage-velo-mobilite/>
www.vichealth.vic.gov.au

CLIN D'ŒIL

Quand une campagne pour la semaine de la mobilité revisite des expressions populaires, si courantes qu'on n'y prête plus attention... (photo J. Leuba)

VOUS NE PARLerez PLUS COMME AVANT !

Certaines formules ancrées dans notre quotidien méritent réflexion. Les pays anglophones produisent de nombreuses recommandations, comme celle du Seattle Neighbourhood Greenway, relayé en français par le site bataille-du-velo.fr, ou encore le guide australien « Framing walking and bike riding ». Sélection d'exemples et propositions de formulations alternatives :

RENDRE LES ATTENTES VISIBLES

Toujours plus de parents conduisent leurs enfants à l'école.

Les enfants nous disent qu'ils préfèrent pouvoir aller à pied ou en vélo à l'école, avec leurs amis.

S'APPUYER SUR L'ÉQUITÉ

Fermer la route au trafic motorisé.

Ouvrir la route à toutes les personnes qui souhaitent en profiter (sans être confrontés aux voitures).

HUMANISER

Une voiture a percuté une personne.

Un·e automobiliste a blessé/tué une personne.

La mobilité douce.

Quand vous êtes à pied ou à vélo.

RACONTER SANS CONTRER LE MESSAGE ADVERSE

Nous ne sommes pas anti-voiture.

Nous voulons des rues qui accueillent tout le monde.

FORMULER LE MESSAGE POSITIVEMENT

Réduire/diminuer les limites de vitesse.

Adopter des vitesses plus sûres, une circulation plus calme.

Usagers vulnérables.

Les gens que l'on souhaite attirer/accueillir dans la rue/ville. ●