

C I R C U L A T I O N A L T E R N A T I V E

La circulation des mobilités
alternatives, une opportunité pour le
territoire Strasbourgeois

Mémoire de projet de diplôme

Dans le cadre du Diplôme Supérieur en Ars Appliqués à l'InSitu Lab,

Sous la direction de Mme. MARTIN Daniel le et M. VOLMER Michel

Le lycée le Corbusier

2019

Mobilité alternative

La mobilité alternative est le transfert du trafic routier carboné vers des solutions écologiques respectueuses de l'environnement et du cadre de vie urbain. Il contient les mobilités dynamiques (usages du corps) et les mobilités nouvelles (à énergie non fossiles)

PRÉFACE	6 - 7 p.
INTRODUCTION	8 - 12 p.
LES MOBILITÉS , UNE OPPORTUNITÉ POUR LE DESIGNER ET L'HABITANT	13 - 28 p.

1

- Une société qui s'accélère
- Une mobilité déjà existante pour les habitants des villes

A Strasbourg, évolution des mobilités à travers un nouveau rythme de vie de la ville

- Transformation urbaine pour les mobilités
- Une place pour chacun dans l'espace urbain

RENCONTRE URBAINE	29 - 52 p.
--------------------------	------------

2

- Des rencontres sur les réseaux
 - Des rencontres possibles
 - Déséquilibre des réseaux sur la zone du Parc de l'Etoile
- Des possibles pour vivre la ville en douceur
 - Lieu de passages
 - Des signes de la ville
 - Des codes de communautés
- Perception par les usagers de leur environnement
 - Le corps dans l'environnement
 - Des interprétations du paysage urbain en mouvement

SE DÉPLACER POUR SE RENCONTRER À NOUVEAU	53 - 60 p.
---	------------

3

- Un terrain d'entente
 - Un oasis en ville
 - Une pédagogie de la mobilité alternative

CONCLUSION	61 p.
-------------------	-------

BIBLIOGRAPHIE / ANNEXES	62-70 p.
--------------------------------	----------

REMERCIEMENT	72 p.
---------------------	-------

PRÉFACE

Strasbourg, 9 janvier 2019,

Aux habitants de la ville de Strasbourg,

Un jour j'ai quitté les rues de Toulon pour vos grandes avenues. J'ai traversé la France pour vivre de nouvelles aventures chez vous et je n'ai pas été déçue. Je vais tenter de vous faire part des fortes impressions qui ont été les miennes depuis mon arrivée chez vous.

Je laisse derrière moi "mon" sud : Toulon et son grand soleil qui nous tape et brûle la peau, même les jours où le mistral souffle, nous saisit jusque sous nos vêtements, et nous contraint quand on marche jusqu'à nous pousser hors de notre chemin. J'ai quitté le vieux centre de Toulon et ses bâtiments qui laissent à peine passer les rayons du soleil dans ses rues piétonnes. C'est peut-être sur le port que l'on se sent le mieux : l'odeur iodée, le bruit des bateaux qui s'éloignent

au loin, les clients attablés en terrasse qui regardent les passants se promener, parfois à pied, parfois à vélo. Si vous remontez vers la Place de la Liberté, le bruit s'empare de nos oreilles : bus, voitures, camions de marchandises, tous klaxonnent. Votre corps se crispe et accélère pour fuir ce brouhaha. Entre les terrasses qui se partagent quelques mètres carrés sur la voie et les scooters qui se fauillent un peu partout dans les ruelles, personne ne prend plus le temps de regarder le paysage alentour, sauf quelques touristes intrigués par l'environnement. Tous vont à toute allure, se bousculent, s'entrechoquent sans s'en rendre compte. Pourtant la Place de la Liberté est grande, vide, comment arrive t-on encore à se bousculer ?

Comme un signe du destin, la plus grande avenue de Toulon qui sépare la ville en deux et supporte le plus gros trafic automobile porte le nom de...
Boulevard de Strasbourg !

Strasbourg, une ville plus grande, "plus calme", plus tout.
Le dépaysement a été total, et ce dès mon arrivée en ville. Quelle surprise ! Ici, il est très simple de passer d'une mobilité à une autre. On n'a jamais vu autant de personnes à vélo ou sur gyropode. Si en plus des bus, le tramway tient une place importante, la voiture n'est pas aussi présente dans le centre de la ville. Tout est fait pour inciter à se déplacer de façon plus fluide, à deux roues ou moins encore. On peut se balader à vélo en plein centre ville, sentir l'air frais et profiter de l'atmosphère ambiante.

À Toulon, la voiture semble être le moyen privilégié pour se déplacer, même pour de courts trajets. Mais ici, on peut voir des gens à vélo-cargo qui transportent leurs enfants à l'école. Cette observation de pouvoir se déplacer d'une multitude de manières est encore plus perceptible lorsque j'ai vu des pistes cyclables plus denses que les voies automobiles. Seulement, même ici, les habitants ont tendance à avancer sans faire attention aux autres, à croire que toute la ville est un lieu de passage où personne ne s'arrête, à croire que la place manque dans les rues de la ville.

Ces deux villes témoignent de deux ambiances, deux expériences qui donnent envie de découvrir de nouveaux chemins encore ignorés. Mais je suis à Strasbourg, j'ai envie de comprendre les habitants et plus précisément les rencontres suspendues le temps de leurs courses, alors profitons encore des ruelles de la "Petite France".

Bien à vous,
Salomé Raphaël

INTRODUCTION

La ville occidentale du 20ème, fait suite au développement de la ville industrielle. **La voiture à été, et est encore souvent, le moyen de déplacement privilégié pour s'y déplacer.** Elle est à l'origine du design urbain des voies de circulation et des espaces publics.

1. *E spacements, l'évolution de l'espace urbain en France.*
CHOAY Françoise,
2004
historienne des théories et des formes urbaines et architecturales,

Dans son ouvrage "E spacement" Françoise Choay¹, historienne des théories et des formes urbaines et architecturales, décrit la ville comme un espace de circulation qui privilégie les **flux et adapte la forme de la ville à ces mobilités.** Nous utiliserons la métaphore d'un corps vivant pour désigner la ville, ce qui signifie que les voies de circulation peuvent être comparées à des veines qui permettent de relier les différents quartiers de la ville. Entre chaque bloc d'immeubles, les rues irriguent les quartiers.

Mais aujourd'hui, l'espace urbain est étouffé par la pollution des voitures, reconnue néfaste pour la santé ce qui suppose de nouvelle potilitique de type écologique. Pour le cas de Strasbourg , alors que la ville est une des **capitales mondiales du vélo et de la mobilité douce, l'espace dédié à la voiture reste énorme. Elle souffre encore de ces effets ; pics de pollution et les nuisances sonores restent présentes malgré tout ses efforts d'être plus verte, et plus respirable.**

Selon une étude de l'Agence de Développement de l'Urbanisme de l'agglomération de Strasbourg (ADEUS) en 2016, il est dit que si la voiture reste le moyen de transport le plus commun pour les déplacements de plus de 10 kilomètres, son utilisation dans le centre-ville diminue.

Strasbourg est, "avec ses 722km de voies aménagées pour les bicyclettes, la première ville cyclable de France. En 2015 un cabinet danois, l'a classée " 4 eme ville la plus cyclable au monde ".*
Cependant " Strasbourg doit faire face à l'accroissement des déplacements urbains et interurbains.. la saturation des tramways aux heures de pointe, l'incursion toujours plus envahissante des vélos sur les trottoirs et la multiplication des pics de pollutions agace et inquiète...Et les relations entre cyclistes et piétons se dégradent."³

Qu'en est-il du programme pour les mobilités alternatives ?

Ces nouveaux moyens de déplacements dits lents, sollicitent un effort physique plus ou moins soutenu pour le plus grand plaisir des habitants : vélos, trottinettes, skates avec ou sans moteur en sont les principaux protagonistes. Tous ces moyens de se mouvoir dans la ville ne sont pas nouveaux à proprement parler, mais **occupent aujourd'hui une place de plus en plus importante.**

" La rue ne doit pas être un simple axe de transit, mais un espace où les gens peuvent se rencontrer "

Sonia Lavadinho⁴

Si l'interconnexion de ces réseaux de mobilité permet aux habitants de se déplacer et de se croiser, permet-elle cependant de se rencontrer ? Ou comme pour la sculpture de Giacometti⁵ des "les trois hommes qui

2. Les notes de l'ADEUS ,
Observation des mobilités,
2015 en chiffre,
n°211,
Septembre 2016

3. Transports : ça coince !
LePoint n°2428
14 mars 2019

4. LAVADINHO Sonia
Est une géographe
Le Monde, 26 mars 2019v

5. GIACOMETTI Albert(1901-
1966)
Peintre, sculpteur italien
« Les Trois Hommes qui
marchent »
1948

marchent", chacun va t'il droit à sont but sans aucune chance de se rencontrer ?

Comment créer du lien aujourd'hui, dans un espace ou les personnes sont concentrée sur leur vitesse et leur objectif personnel ?

6. Thierry Paquot est un philosophe et urbaniste qui enseigne aujourd'hui à l'Institut d'Urbanisme de Paris. Auteur de *Espace public* Les essentiels d'Hermès CNRS éditions

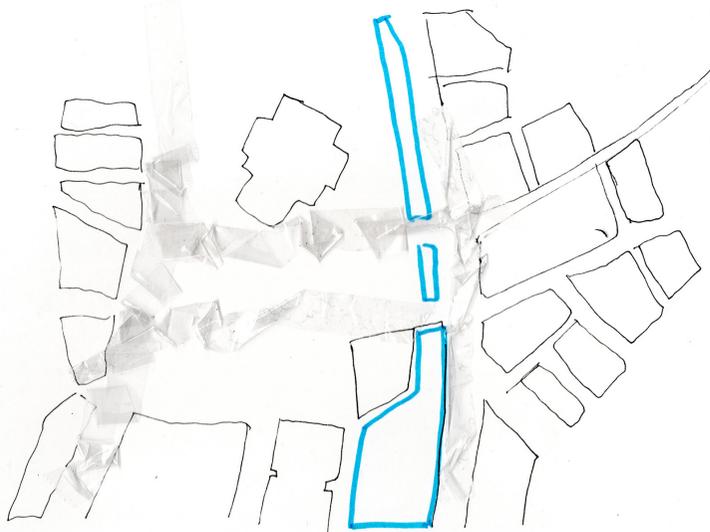
Thierry Paquot⁶ nous parle de cette nouvelle société qui tend vers un **idéal d'individualisme et de bonheur personnel**. À Strasbourg et dans nos villes contemporaines, l'on peut faire les mêmes constats.

Alors comment le plaisir d'être ensemble peut-il prendre place dans ces déplacements quotidiens souvent associés à une perte de temps ? Comment les habitants pourraient-ils concilier déplacement et rencontre ? Le territoire urbain strasbourgeois, son environnement et son paysage, peuvent ils être des facteurs qualitatifs pour cet objectif ?

Pour répondre à ces questions en tant que designer d'espace aux services des habitants, il s'agit d'abord analyser le terrain, ses usages et d'être très attentif à ce qui s'y vit. Il est aussi question de comprendre les flux tout en se posant la question des rythmes de vie, et de la respiration de la ville : faut-il ralentir pour se rencontrer ?

C'est après avoir observé, rencontré, organisé des ateliers avec les habitants que j'ai pu orienter mes recherches pour aboutir à une proposition de programme et de projet. L'analyse cartographique est un élément essentiel de mes recherches et apparaîtra dans le corps du mémoire.

Dans un premier temps, je vais m'intéresser à comment la mobilité vient une opportunité pour l'habitant et pour le designer, dans un second temps comment la rencontre prend place sur les voies de circulation et enfin comment permettre de se rencontrer autrement dans des nouveaux espaces.



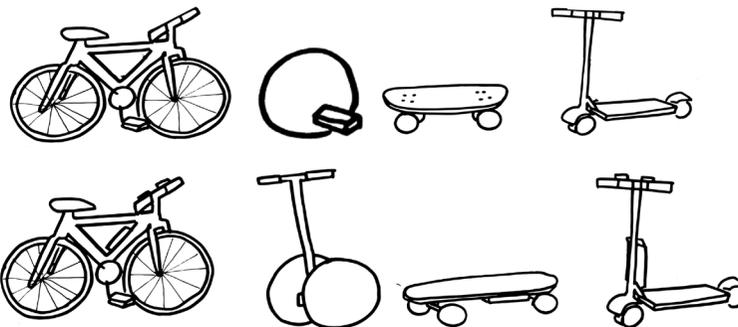
Nuisance sonore sur le territoire du parc de l'étoile produit par les voitures

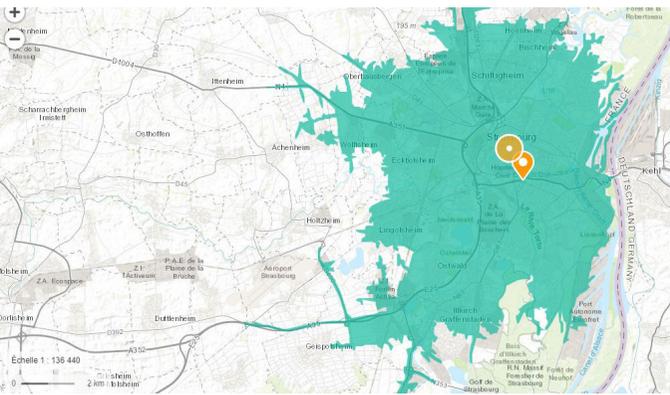
LES MOBILITÉS : UNE OPPORTUNITÉ POUR LE DESIGNER ET L'HABITANT

Mobilité : Propriété, caractère de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de fonction. (d'après le Larousse)

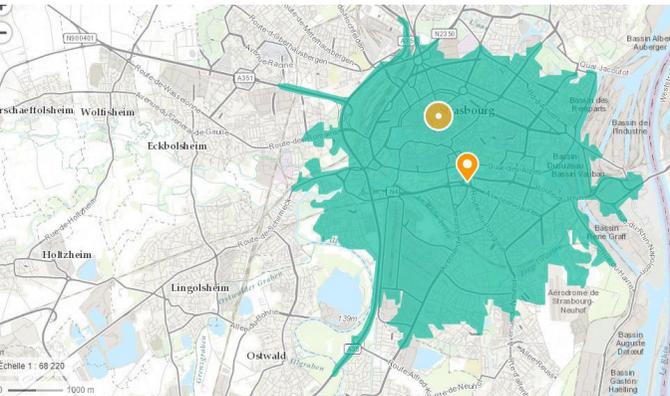
1

Si les moyens de déplacement permettent aux usagers d'aller de plus en plus vite, la société dans laquelle ils évoluent aussi prend de la vitesse. Alors que la plupart des villes suivent cette évolution, d'autres, comme la ville de Strasbourg, font le choix de maintenir une vitesse humaine.

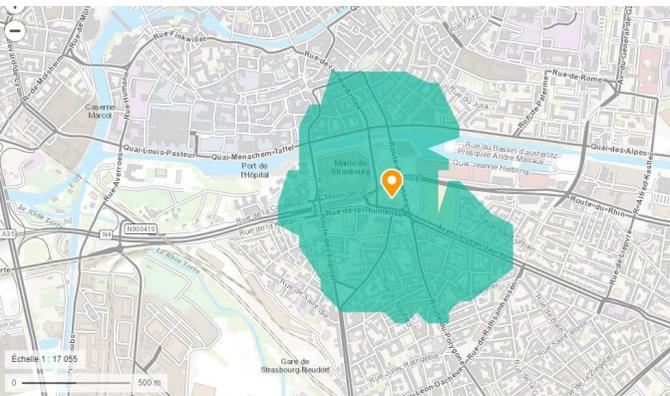




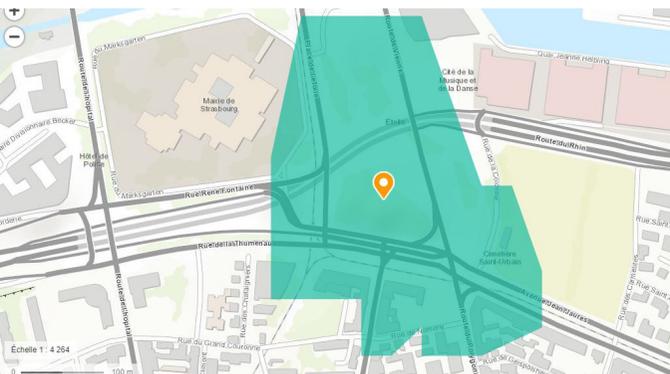
zone atteignable en 5 min véhiculé



zone atteignable en 10 min véhiculé



zone atteignable en 10 min
mobilité alternatives



zone atteignable en 5 min en
mobilité alternative

UNE SOCIÉTÉ QUI ACCÉLÈRE

Les évolutions technologiques se sont accélérées depuis le 20^{ème} siècle. Le but de ces avancées était de **nous faire gagner du temps** et d'améliorer significativement notre qualité de vie en étant plus efficace dans nos tâches quotidiennes. Ainsi, le temps de travail et de production sont optimisés : par exemple, les moyens de communication sont maintenant instantanés, ce qui permet de ne plus avoir de délai d'attente entre l'envoi et la réception. Des **périodes plus efficaces impliquent donc du temps gagné pour produire plus** et souvent mieux, cela permet donc d'avoir **du temps pour faire autre chose**. C'est l'idée défendue par l'anthropologue Michel Naepels⁵ dans un podcast radio de France Inter intitulé "Gagner en vitesse, est-ce perdre du temps ?". La discussion tourne autour de ce temps, des avancées technologiques et du paradoxe de la quête de liberté. Cette quête de liberté se traduit par du temps libre, un temps inutilisé que nous pouvons choisir d'utiliser comme bon nous semble.

5. NAEPELS Michel,
Chercheur au CNRS/
ethnologue
"Gagner en vitesse, est-ce
perdre du temps?". La grande
table idées, France Culture 21
janvier 2019, 35 min

En effet, si l'évolution technique nous rend plus rapide et efficace, nous n'avons cependant pas plus de temps libre réellement destiné à nous poser. Être plus efficace nous donne surtout l'occasion de produire encore plus, faisant de cet extra de temps libre un temps additionnel au temps de production habituel. Dans cette société qui a tendance à se tourner vers une économie de l'efficacité, l'anthropologue prend comme

exemple les lettres qui, avec l'évolution technique, sont devenu des mails dans le monde professionnel pour échanger. Cette avancée est un véritable gain de temps par son instantanéité, mais pose des questions sur la rentabilité de ce **temps gagné, préférablement engagé pour la production et non au profit de temps pour soi.**

Cette production renvoie à des avancées personnelles où prévalent la rentabilité et l'individualisme, et où, chacun suit des rythmes différents. Vincent de Goulejac⁷, sociologue et contributeur de l'ouvrage "À la recherche du temps. Individus hyperconnectés, société accélérée : tension et transformations " décrit l'état de la société comme composée de personnes ayant des objectifs non globaux : **chaque individu est centré sur lui-même et non sur des buts communs.**

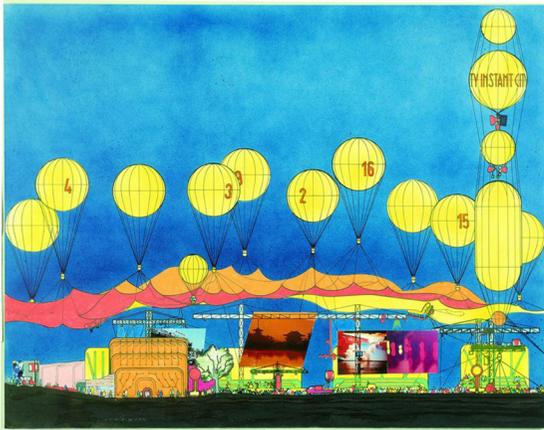
La notion de mesure prend alors une place capitale dans nos vies, comme le temps qui régit notre journée, le poids de notre alimentation, les kilomètres parcourus par notre effort physique : tout est analysé pour quantifier nos performances et trouver les moyens de les améliorer.

La mobilité est un exemple de cette évolution. Elle est poussée de manière extrême dans les utopies du collectif Archigram sur la ville du futur. Dans leur idéal, la forme de la ville s'accorde à cette temporalité possible au nouveau rythme de vie accélérée de ses habitants.

Sous cet objectif nouveau, la ville entière devient mobile avec des bâtiments modulables qui se déplacent grâce à des grues et machines mobiles. La communication est aussi rendue mobile par des ballons dirigeables qui circulent au dessus de la ville. Archigram⁸ imagine la ville du futur où l'usage de la ville est pensé de manière individuelle, ceci étant rendu possible par la flexibilité de la ville qui s'adapte à ces usages. Vraie ville machine, elle se déplace en permanence pour que ses habitants fournissent une production maximale et optimale.

7. Sociologue et contributeur de l'ouvrage "À la recherche du temps. Individus hyperconnectés, société accélérée : tension et transformations " édition érès, sous la direction de Nicole Aubert, 2018

8. Archigram est une revue d'architecture avant gardistes des années 60. Il est initié par 6 architectes d'on Peter Cook, David Greene, Mike Webb, Ron Herron, Warren Chalk et Dennis Crompton



Archigram, COOK Peter
Instant city in field Long Elevation
1/2000°,
1969,
56,5 x 220 cm
Dessin et Photomontage
Collection Frac Centre/Philippe Magnon

Archigram, COOK Peter
Plan of Total Assembly Instant City
1969,
Plan
Collection Frac Centre/Philippe Magnon



9. Annexe :
expérimentation
pour combien de
temps ?
Janvier 2019

Cette vision d'**une société en quête de rentabilité et de rapidité** est vérifiée à travers l'expérimentation que j'ai menée et nommée "Pour combien de temps ?". Pour arriver à une destination donnée dans la ville, et ceci dans un temps imparti, les participants devaient choisir une nouvelle mobilité pour atteindre leur objectif. La conclusion de cette expérience montre que si les usagers choisissent une mobilité par rapport à une autre, c'est en partie pour son efficacité temporelle. On peut les entendre dire " C'est plus rapide à vélo de se rendre à tel endroit " ou " Il y a trop de monde, je préfère prendre ma voiture pour arriver quand je veux ". L'arrivée, donc l'objectif à atteindre, tient une part importante du déplacement, plus que l'expérience elle-même des flux traversés. De plus, **l'indépendance de l'utilisateur lui confère un confort auquel il semble tenir**. Il faut ici analyser l'existence des mobilités personnelles et publiques et la manière dont elles ont évoluées dans la société.

Alors que la société continue de s'accélérer et de rendre l'utilisateur plus efficace dans ses déplacements, ce dernier a surtout aujourd'hui, la possibilité de choisir le rythme et le mode de transport qu'il souhaite.

UNE MOBILITÉ DÉJÀ EXISTANTE POUR LES HABITANTS DES VILLES

On considère qu'il y a **déplacement lorsqu'il y a un changement d'environnement ou de position**. Au temps des hommes nomades, se déplacer était un moyen de survie pour subvenir aux besoins primaires : se nourrir et survivre. Aujourd'hui, la mobilité représente un enjeu plus global. **En 2018, on associe le déplacement principalement au travail quotidien et aux loisirs.**

Dès ses premiers pas, l'Homme est considéré comme un marcheur. L'usage de ses jambes en fait son principal moyen de déplacement. Nous sommes tous piétons par défaut, et plus par nécessité. C'est le choix d'une autre mobilité, c'est à dire, **le moyen de se déplacer autrement, qui nous différencie**. Pour la plupart, la mobilité du piéton est un acquis qui prend aujourd'hui une place importante, comme dans la ville de Strasbourg. Car à **Strasbourg le piétons prend de plus en plus de place**. Une grande partie de l'île est piétonnier afin que les habitants puissent se déplacer plus facilement et augmenter leur qualité de vie tant environnementalement que socialement.

La notion de **vitesse** prend à présent une grande place car elle **est associée à l'efficacité**. En effet, à travers l'Histoire, l'homme a cherché à aller plus vite et pour atteindre cet objectif, il a mis en place des moyens innovants pour se déplacer, autre que la marche. C'est le début de la mobilité. L'homme sédentaire se déplace mais revient toujours à un point fixe : son habitat. Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyste des mobilités à l'École Polytechnique



Révolution industrielle année 50s
entreprise Toyota
développement des moyens de déplacement
individuelle comme la voiture

“L’ample utilisation des potentiels de vitesse sert d’abord à préserver la sédentarité. Les nouveaux moyens de déplacement ne sont donc pas le signe d’une "hypermobilité " croissante. C’est au contraire pour préserver notre environnement familial et nos ancrages que nous choisissons maintes manières de nous déplacer vite et loin.”

Vincent Kaufmann

de Lausanne, nous parle de ce phénomène dans son oeuvre "Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner " publié en 2000

La révolution industrielle des années 50 a vu naître la société de consommation. Cette explosion économique a permis de développer les mobilités individuelles : de nos jours, il est commun pour un foyer d’avoir une, voire plusieurs voitures. Chaque habitant peut alors être plus indépendant et **choisir son cadre de vie, car ses déplacements sont plus flexibles**. Ce contexte économique favorise une société de déplacement. Nous envisageons notre environnement de manière plus large, à travers les possibilités de déplacement : avion, train, bus, voiture, qui peuvent être utilisées quotidiennement et complémentaiement. Il est aujourd’hui commun d’habiter à la campagne et de travailler en ville, par choix ou par nécessité, combinant ainsi parfois différents moyens de transports.

Avec les **transports interurbains, cette nouvelle habitude facilite et fluidifie les déplacements** et les échanges quotidiens entre la ville et sa périphérie. La mobilité se définit par le choix de moyens de transport, et est accessible par le plus grand nombre d'habitants pour répondre à un besoin de déplacement. Il faut alors différencier les mobilités urbaines et interurbaines.

Les moyens de transports interurbains désignent les trains, les bus régionaux, les avions court-courrier, soit tout moyen de transport permettant de connecter les villes entre elles. Les mobilités urbaines désignent quant à elles les mobilités actives comme le vélo, le skate, les trottinettes et semblables électriques ainsi que les transports en commun comme le tramway, le métro, le bus, regroupant ainsi tous les moyens de transport permettant de se déplacer dans une ville ou un groupement de villes données.

Si ce choix de moyens de transports est possible il est aussi la raison des transformations des réseaux urbains. Par ses structures et besoins énergétiques, la ville de **Strasbourg a connu cette évolution au fur et à mesure que les mobilités se sont développées.**

Réseau 67 est le réseau de transports en commun du Bas-Rhin.. Elle gère l'ensemble des transports interurbains sur le territoire

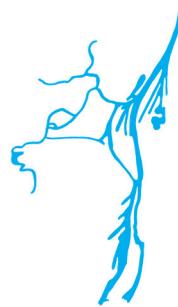


A STRASBOURG, L'ÉVOLUTION DES MOBILITÉS À TRAVERS UN NOUVEAU RYTHME DE VIE DE LA VILLE

Prenons le cas de la ville de Strasbourg, plus précisément le territoire du Parc de l'Étoile. Pour comprendre la place du déplacement, il faut analyser l'évolution de la mobilité sur les 50 dernières années et l'influence qu'elle a eu sur l'espace public. Est-ce la ville qui influence le rythme de vie des habitants ou les habitants qui façonnent la forme de la ville ?

TRANSFORMATION URBAINE POUR LES MOBILITÉS

Autrefois, la circulation à Strasbourg était portuaire et se faisait majoritairement à travers le Rhin et l'Ill : en effet **strasbourg est une île situé sur la rivière de l'ill**. La voie maritime a été le réseau principalement exploité pour la circulation des marchandises en ville, ce qui laissait la terre aux déplacements quotidiens à moyenne densité. **Strasbourg à la spécificité d'avoir une typologie de terrain plat** favorable aux mobilités alternatives ou non. Aujourd'hui, **tous les réseaux sont terrestres**. La voie fluviale est à présent uniquement exploitée à des fins touristiques. Voitures, cyclistes, piétons et autres mobilités douces se partagent la voie publique, et cela que ce soit pour le transport de marchandises, les déplacements quotidiens ou de loisirs. Partagé entre mobilités individuelles et collectives, la voie publique dessert la ville dans son



Flux marin traversant Strasbourg

entièreté et **signe l'évolution du visage de Strasbourg et du rythme de vie de ses habitants.**

Dans les archives de la ville, nous pouvons constater que des changements urbains ont amené à un usage différent de la ville. Par exemple, une même voie peut prendre le visage d'une simple route à double sens sans marquage dans les années 20, pour devenir dans les années 50 une voie de tramway et aujourd'hui



Changement opéré sur les voies bordant le parc de l'étoile en 1932, 2002, et 2013

10. Agence de Développement
et d'Urbanisme de Strasbourg

une piste cyclable : **ainsi, la ville est en perpétuelle évolution.**

Strasbourg n'a pas suivi le même modèle de développement de ses transports que les autres villes. Un rapport de l'ADEUS¹⁰ sur l'observation des mobilités en 2015, rend compte de l'évolution des déplacements et des habitudes des habitants de l'Eurométropole. Si cette année-là, l'utilisation de la voiture a diminué sur l'ensemble du territoire, le déploiement des **réseaux de déplacement public continue de se développer** pour être au plus proche des habitants et leur laisser un certain degré d'indépendance lors de leurs déplacements : c'est l'intermodalité. Quant à l'utilisation du vélo, l'aménagement du territoire permet de rendre la pratique accessible au plus grand nombre.

Désigné aujourd'hui comme une ville précurseuse sur les questions de mobilité, **Strasbourg a joué le rôle de laboratoire d'expérience pour la mobilité urbaine.** En effet, dès les années 50 et alors que les villes abandonnent peu à peu les moyens de transport en commun pour favoriser la voiture et des réseaux de bus dans le milieu urbain, Strasbourg fait le choix de les maintenir et de continuer à les développer. Les 30 Glorieuses permettent aux usagers de multiplier leurs possibilités quant à leur choix dans les moyens de déplacement, ce qui augmente le développement des mobilités individuelles. **Strasbourg a misé sur une politique qui valorise les déplacements doux, ayant un faible impact sonore et carbonique sur**



Rue Jeu des Enfants sur la voie de la Magistrale piétonne

l'environnement.

11. Annexe :
étude de cas
la Magistrale
Piétonne

12. Annexe :
plan piéton
2011 - 2020
Strasbourg

La Magistrale Piétonne¹¹ est un exemple de cette évolution du partage des voies de circulation. Mise en place dans le "plan piéton"¹² qui comporte 10 avancées et projets pour les piétons de la ville entre 2011 et 2020, elle fait partie d'un grand plan urbain pour redonner la place aux piétons dans l'hyper-centre par rapport aux vélos qui s'accaparent l'espace public. Avec une circulation restreinte de la voiture dès la fin des années 80, le piéton partage aujourd'hui la voie publique seulement avec les transports en commun et les mobilités douces dans l'hyper-centre.

Un entretien avec Serge Ascencio, chargé des missions vélo de l'Eurométropole, a confirmé que l'intention de la ville était de donner aux piétons une place tout aussi grande qu'aux vélos. Des projets comme des passerelles pour mobilités douces et piétons sont envisagés pour améliorer leurs déplacements.

La Magistrale Piétonne a aussi donné la possibilité aux piétons et aux autres mobilités douces de traverser la ville de manière "sécurisée". Paradoxalement, la Magistrale Piétonne est aujourd'hui considérée comme une autoroute pour les cyclistes qui la parcourent à vive allure. Le partage de cette voie publique met en lumière la place du vélo qui s'impose toujours sur la voie par rapport aux piétons. Mais si le vélo devient un élément majeur dans la circulation, quelle est la place des autres mobilités alternatives ?

UNE PLACE POUR CHACUN DANS L'ESPACE URBAIN

Toutes les mobilités ont le droit de circuler sur la voie publique tant qu'elles respectent le code de la rue. Ce code, qui est une continuité du code de la route, garantit la sécurité des habitants les plus vulnérables lors de leurs déplacements. Cependant ce code ne s'adresse pas de la même manière à toutes les mobilités. Dans les écrits, elles sont toutes citées et définies, mais dans l'espace public et en règle générale, nous parlons surtout **des pistes cyclables qui doivent être partagées avec les trottinettes, skateurs et autres usagers à roues.**

Généralement, et à Strasbourg en particulier, **le vélo est utilisé pour désigner un ensemble de type de déplacement**, alors qu'elles ont toutes des caractéristiques différentes. Sa pratique est certes la plus importante d'entre toutes, mais l'on peut se demander si la piste cyclable était une piste à trottinettes, la mobilité la plus pratiquée aujourd'hui serait-elle aussi la trottinette ?

La répartition de la voie publique est équitable entre la proportion des usagers des modes de déplacements doux et les usagers de mobilités classiques, véhicules à moteur type auto et deux roues. Cependant, elle ne l'est pas envers les mobilités alternatives car certaines d'entre elles ne sont pas encore reconnues comme significatives. On compte les skateboards et trottinettes comme exemples dans cette catégorie.

Les skateurs et trottinettes possèdent des lieux pour pratiquer leurs mobilités en tant que loisir mais présent



seulement de manière limitrophe à la ville. En effet, cette " sous-catégorie" de mobilités peine à trouver sa place dans le centre.

L'évolution des mobilités n'a pas été suivie par les structures de la ville. Ainsi, elles ont dû se faire une place par elles-mêmes en **intégrant des réseaux qui ne leur étaient pas initialement dédiés** et en se les appropriant. Le manque d'encadrement pour certaines mobilités donne lieu à des **conflits entre usagers** qui s'approprient l'espace disponible à la circulation de manière individualiste sans faire attention aux autres personnes. Légitimer une mobilité comme telle et lui attribuer une place dans l'espace public permettrait de mettre en place de vraies structures et de créer des codes communs à tous les moyens de déplacements doux.

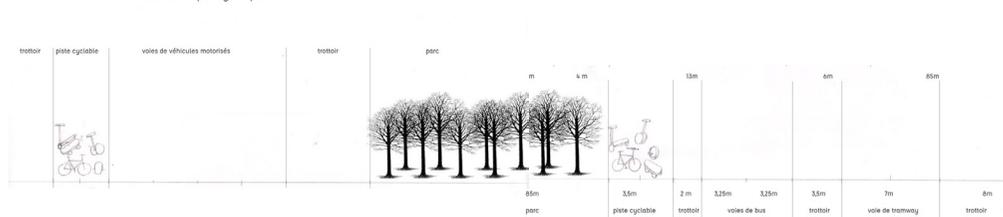
Des zones existent pourtant, pour que chaque usager trouve sa place à Strasbourg. Nommées **zone de rencontre**¹³ par le code de la route, l'ensemble de ces espaces sont traversables par toutes les mobilités telles que la voiture, le skate, le vélo électrique ou les piétons. Chacun s'approprie le tronçon de rue et s'oriente comme il le souhaite. Ces

espaces sont aménagés pour influencer le comportement des usagers. En effet, ces zones ne délimitent pas les voies de circulation de chaque mobilité : cette absence de limites requiert que les usagers prennent conscience de leur environnement et des autres, dans le but que chacun finisse par se responsabiliser. De manière plus explicite, l'usager est aussi guidé et conditionné par la présence d'obstacles ou les variations de type de revêtement de sol utilisé sur la voie. Ces dispositifs suggèrent aux usagers d'adapter leurs comportements et leurs allures.

Strasbourg est une ville qui a su vite **comprendre les enjeux socio-environnementaux** de ses moyens de transports en développant les mobilités alternatives. Cependant, si leur pratique augmente, les changements urbains peinent à suivre leur évolution. Pour gérer ces nouveaux flux, toutes ces mobilités ont développé des codes qui permettent de fluidifier la circulation ; ici, l'intérêt de le territoire de **la Place de l'Étoile témoigne de la multiplication de codes et signaux.**

13. Annexe : la législation des mobilité alternative

des voies partagées par différentes mobilités

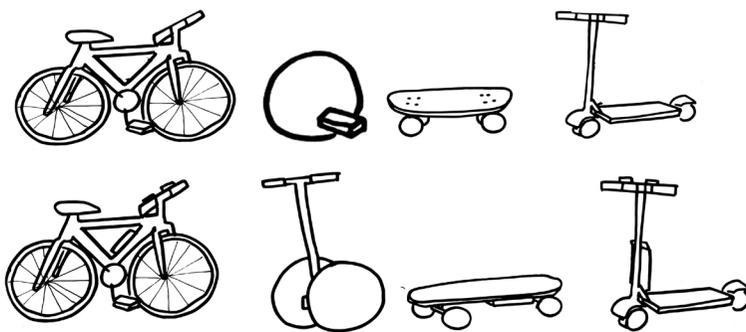


RENCONTRE URBAINE

2

Rencontre : Fait de se trouver fortuitement en présence de quelqu'un. (définition cnrtl)

La ville vit à travers les déplacements de chacun. Il se passe quelques choses entre les habitants de l'ordre de la rencontre. A travers leurs déplacements, le croisement des voies de circulation en est la scène principale.



DES RENCONTRES SUR LES RÉSEAUX

Par définition, un lieu de passage n'a pas pour vocation de provoquer la rencontre entre les usagers. Une rencontre lors des déplacements semble difficile à concevoir pour remplir les caractéristiques d'une vraie interaction entre usagers. Pourtant, ces derniers interagissent entre eux de différentes manières. Est-il alors possible d'échanger lorsque nous sommes en mouvement ?

DES RENCONTRES POSSIBLES

Les voies de circulation se croisent, ses usagers aussi.

Ces points de convergence où toutes les mobilités sont présentes sont les seuls moments où l'utilisateur est amené à s'arrêter. L'organisation de ces espaces d'attente de courte durée est normée, régie par des codes bien précis.

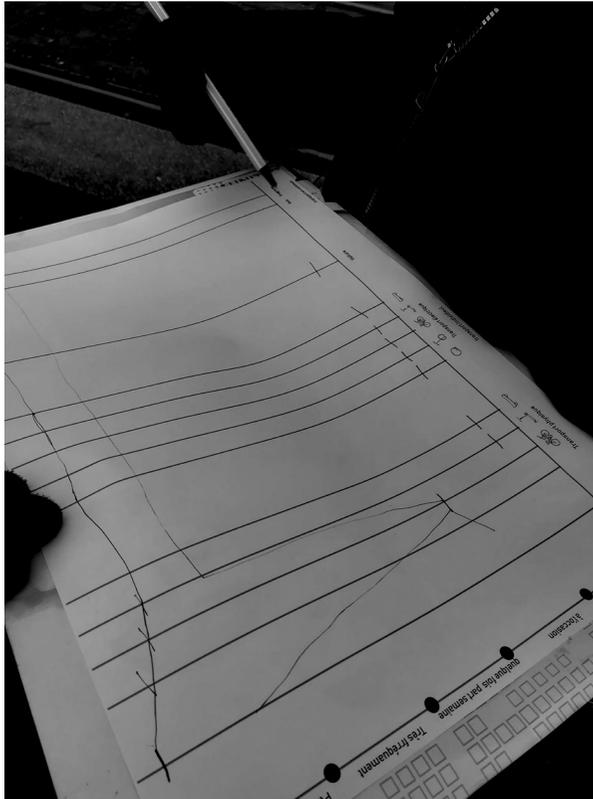
14. Annexe Carte des rencontres Début janvier 2019, lors d'une expérimentation¹⁴ menée sur la Place de l'Étoile avec une carte ayant pour but de mettre en lumière les conflits entre usagers, il était visible qu'**il n'existe pas un seul type de rencontre** lors des déplacements des usagers. Pendant de courts entretiens avec les piétons, les limites de l'expérimentation sont intervenues : la majorité des échanges qui pouvaient avoir lieu ne menait pas directement aux conflits. Gestes empreints de civilité et d'urbanité, salut réciproque, mise en garde prévenante et désintéressée, ces comportements témoignent d'un réel souci de l'autre, ils sont autant de **rencontres superficielles qui n'engagent en rien les usagers**. Ces échanges sont possibles aujourd'hui sur les voies publiques malgré leur durée réduite. De cette expérience, les usagers ont aussi indiqué en moyenne utiliser entre 3 et 4 moyens de transports (combinés ou pas). Les plus fréquents étaient la marche à

" A vélo ou à pieds ?"

*usager, arrêt de tram, novembre
2018*

*".. quand il y a des
piétons qui ne
regardent pas je les
sonne sinon je leur
rentre dedans "*

*usager, place de l'étoile, janvier
2019*



ped, en voiture, en transports en commun et à vélo. Ces moyens de déplacements sont les plus associés à la vie active quand les autres comme la **trottinette et le skateboard sont plus dans une pratique de type loisir.**

Ce sont les superpositions de voies de transports et leur organisation qui permettent de retrouver sur la voie publique plusieurs mobilités. D'après l'observation des usagers, j'ai constaté que si cela est possible par la rencontre frontale (choc) entre usagers, la rencontre amicale comme on la connaît est difficile. Pour mettre en place un échange constructif et sympathique, l'arrêt est nécessaire. Mais comment donner envie de s'arrêter lorsque nous sommes en déplacement et que nous avons pour objectif d'arriver à destination rapidement?

La Youth Plaza est un exemple de croisement de différents espaces à usages variés. Située en Australie, et réalisée par l'agence CAM, elle compte notamment un parc pour enfant, un skate parc et une voie piétonne. Les trois espaces distincts sont séparés et se croisent en deux points. Ces deux lieux de rencontre font le pont entre les différents parcs de loisir mais aussi entre les usagers. La séparation des fonctions permet d'organiser l'espace mais les espaces de croisement laissent libre court aux personnes de se l'approprier. Cet espace est le lieu où les événements se tiennent et commencent à s'organiser pour s'orienter vers la fonction d'un parc. Dans ces micro lieux de rencontre, les utilisateurs et leur codes cohabitent de manière harmonieuse. La rencontre dans

ce lieu se situe au point de croisement qui ouvre les espaces de jeux les uns sur les autres. L'harmonie de cette cohabitation réside dans l'opportunité de changer de voie et le respect des usagers pour la fonction des espaces qui l'entourent.

A Strasbourg, la rencontre sur la voie de circulation est difficile. En effet, tous les critères pour donner lieu à un moment d'interaction ou un échange ne sont pas réunis. Personnes en mouvement, lieu bruyant, concentration sur son environnement, attention aux autres : tant d'aspects qui rendent l'attention difficile pour une personne .

The Youth Plaza ,
Agence CAM
Australie, 2010



intersection de
voies de tram,
passage piéton
, piste cyclables
, voies de bus et
voitures



DÉSÉQUILIBRE DES RÉSEAUX SUR LE TERRITOIRE DU PARC DE L'ÉTOILE

L'espace public est traversé par toute sorte de réseaux qui se superposent, se côtoient et se croisent. Cependant ils existent des lieux qu'il est possible de traverser, mais qui ne sont pas utilisés par les usagers. Les principales raisons à ce constat sont un gain de temps négligeable, une ambiance de trajet peu rassurante, rendant ces espaces peu exploités voire vides.

C'est le cas du Parc de l'Étoile. Parc artificiel créé en 2010, il se situe aux portes de la ville. C'est une frontière avec le quartier du Neudorf. Entouré par l'Eurométropole, la cité de la musique et de la danse, le centre commercial Riv'Étoile et l'ill, sa place centrale avait pour but d'être un espace vert traversable et utilisé par les riverains du Neudorf mais aussi du centre-ville. Sa position permet d'être un point de croisement de plusieurs mobilités. Bus, tramways, cyclistes, bus internationaux, voitures et piétons tournent autour du parc sans jamais le traverser.

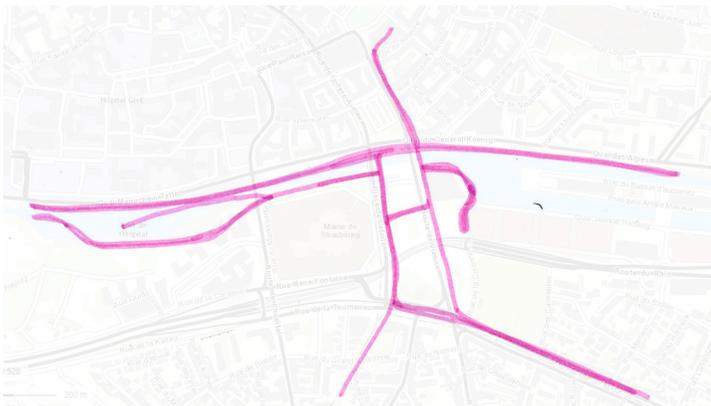
L'ambiance qui entoure le parc prend le dessus sur celle qui est censée se dégager du parc. Dans un espace qui essaie d'être un **lieu calme et reposant, les bruits des voitures, du tram sont très perceptibles et empêchent le repos**. En sa qualité de parc, le traitement du sol n'est pas pensé pour un confort particulier envers les mobilités. En effet, le confort que l'utilisateur a sur la voie publique n'est pas présent dans le parc. Aux yeux des usagers, le gain possible de temps est trop faible pour sacrifier le confort de la route. Son pauvre aménagement ne permet pas de voir à qui le parc pourrait être destiné. Aucune structure particulière n'a été pensée pour accueillir les cyclistes, par exemple, des supports pour garer les vélos, ou des rampes pour les skateurs. En revanche, ces éléments sont présents dans des zones à proximité, comme un parking à vélo devant le centre commercial RivÉtoile. **Rien n'est fait pour inviter l'utilisateur à s'arrêter dans le parc**. De fait, seule la largeur du parc est traversée pour relier l'Eurométropole et le tramway à RivÉtoile.

La topographie du terrain donne un véritable volume au parc. Ces volumes artificiels situés au sud de l'espace vert laisse **une ouverture aux piétons et aux autres mobilités qui permet de couper à travers le parc plutôt que d'utiliser les classiques voies de circulations**. Cette ouverture est une occasion pour le riverain d'emprunter de nouveaux itinéraires. Uniques véritables coupures, ces chemins terreux ont été créés au préalable par les usagers eux mêmes. De l'autre côté du parc, le côté nord est quant à lui transformé en parking sécurisé pour accueillir les cars longue distance.

Comparé à d'autres parcs de la ville, comme l'Orangerie situé au nord-est de la ville, les usages et les caractéristiques du Parc de l'Étoile sont différents. Si le parc de l'Orangerie est un espace clôturé, le Parc de l'Étoile n'a pas de frontière physique avec le reste de ville et est donc ouvert de toutes parts aux éléments qui l'entourent. Le but de ce parc n'est pas d'isoler l'habitant dans une bulle verte, mais de pouvoir diversifier son environnement lors de ses déplacements.



chemin traversant le parc de l'étoile



flux bordant le parc

DES POSSIBLES POUR VIVRE LA VILLE EN DOUCEUR

Comme j'ai pu en parler précédemment, le parc de l'Étoile est un lieu de passage : c'est pour cette raison que je l'ai choisi comme terrain où implanter mon projet. Les usagers le traversent pour se rendre d'un espace à un autre. Cet espace est organisé pour gagner du temps et gérer les flux. Il est composé de codes, de signes qui lui permettent d'être compris par tous.

LIEUX DE PASSAGES

Lieu de transaction d'une mobilité à une autre, du tramway au vélo, du piéton au bus, **les espaces pour se retrouver et échanger sont rares**. Cette diversité des rythmes de circulation semble être source de tensions, voire de confrontations. Certains s'arrêtent quand d'autres avancent, certains ralentissent quand d'autres doivent accélérer. L'arrêt dans ces **espaces est le plus souvent suivi d'attente** pour poursuivre son parcours : l'attente du tramway, du bus suivant. Ces types de rencontres prévues ne sont que des points de regroupement afin de continuer le transport à plusieurs. Dans la même idée lors d'événements et de lieux accueillant du public, ces lieux dans lae territoire du Parc de l'Étoile sont des **postes de rencontres informelles**. Dans cet espace, tout ce qui ralentit ou arrête l'habitant dans son déplacement est associé à un obstacle. C'est pour cette raison que des voies spécifiques sont mises en place, afin que l'utilisateur ne se préoccupe plus de son environnement mais uniquement de **son allure pour atteindre son point d'arrivée**.

Le rythme de l'espace entre RivÉtoile et l'Eurométropole est ininterrompu de jour comme de nuit. Certes, la densité de circulation est plus faible en soirée, mais elle perdure et doit donc être prise en considération. Les routes sont éclairées et toujours codées pour chaque mobilité, même en absence de forte densité de flux ; **l'usage est de respecter les signalétiques dans chacune de ces conditions**.

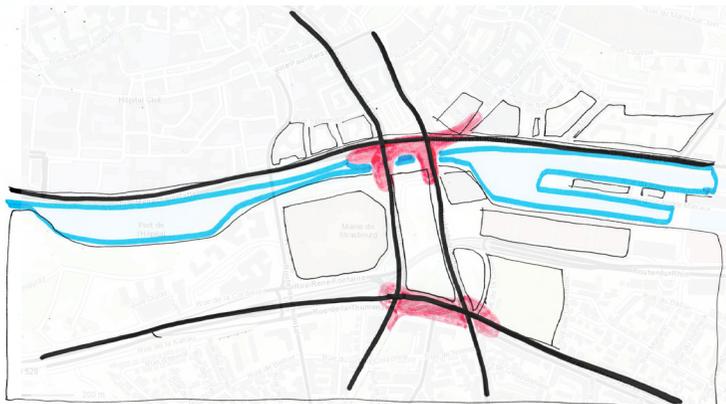
La densité des passages dans cet espace suit la vie des habitants. Selon la période de l'année, le jour et l'heure, les flux sont plus ou moins

importants. Par exemple, avec des points d'affluence quotidienne à 8h, 16h et 18h, les flux de circulations sont augmentés et les possibilités de croisement et de rencontre sont multipliées. Ces heures correspondent au moment où les habitants effectuent le trajet entre leur travail (ou leur école) et leur domicile.

Seul le Parc de l'Étoile, situé autour de ces mouvements de flux, semble hors du temps. Ce lieu non défini comme lieu de passage par sa définition de parc - lieu boisé et aménagé pour la promenade de loisir - n'est cependant pas utilisé non plus. Si la journée, le peu de passage est effectué entre RivÉtoile et l'Eurométropole par les travailleurs des lieux, après leur fin de journée, sans signes ni lumière, le parc devient un lieu désert et sombre, ignoré des habitants.

Contrairement aux passages piétons de Tokyo dans le quartier de Shibuya ce passage piéton distingue deux rythmes et les sépare par leurs moment de circulation : les véhicule motorisé et les autres. Le quartier vivant se développe à deux vitesse, et permet à chacun de trouver sa place dans un lieu précis : le croisement des passages piétons.

passage piéton
quartier Shibuya
Japon

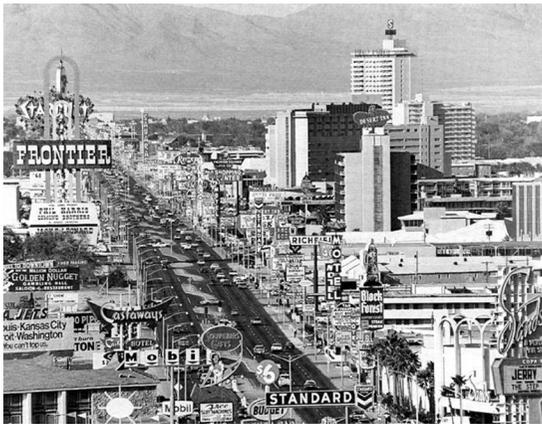


annexe
cartographie
du terrain:
flux de
croisement
sur le
territoire
du parc de
l'étoile

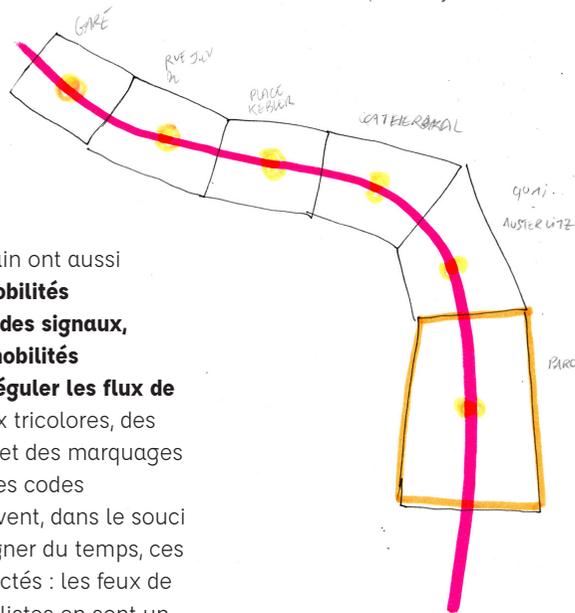
DES SIGNES DE LA VILLE

Dans l'ouvrage " Las Vegas Studio", les designers et théoriciens Robert Venturi et Denise Scott Brown¹⁵ commentent la manière dont **la ville est construite pour la voiture**, en s'intéressant au cas de Las Vegas. Située dans le Nevada et construite dans les années 1970, la ville est principalement destinée aux divertissements. En effet, son urbanité est pensée pour communiquer avec l'habitant au volant, comme par exemple avec des panneaux visibles de loin depuis la voiture en mouvement qui signale directement un usage particulier utile pour le futur client. La route, qui est appelée -Strip- désigne l'axe principal emprunté par les habitants et les visiteurs. Les signaux en lisière sont mis en oeuvre de manière expressive et populaire, et fonctionnent de jour comme de nuit. Tous ces **signaux orientés vers la rue s'accablent comme un catalogue de la ville, vantant ses nombreux services et produits.**

15. Denise Scott Brown et Robert Venturi sont tout les deux architectes du post-modernisme



Las Vegas
1970's



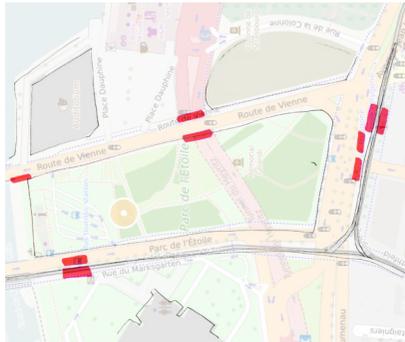
Les observations de terrain ont aussi appuyé l'idée que ces **mobilités alternatives nécessitent des signaux, tout comme les autres mobilités (voitures, tram) afin de réguler les flux de circulation.** Avec des feux tricolores, des panneaux signalétiques et des marquages au sol, les usagers ont des codes communs. Mais très souvent, dans le souci d'aller plus vite et de gagner du temps, ces signes ne sont pas respectés : les feux de piétons et ceux pour cyclistes en sont un exemple. Lorsque l'usager juge sa sécurité suffisante et qu'il se fait confiance, il oublie de penser que le danger vient aussi des autres.

A Strasbourg, j'ai pu faire un constat similaire. Sur les grands axes de la ville comme la Magistrale Piétonne, les commerçants utilisent des supports de différentes tailles pour communiquer avec les passants. Situés en hauteur ou au sol, mobiles ou fixes, de grand ou de petit format, ces signaux font face aux habitants qui passent. Leur présence dans le champ de vision se fait de manière subtile mais donne des renseignements sur ce que les clients potentiels sont susceptibles de trouver à l'intérieur de l'enseigne.



Début del la Magistrale Piétonne

Annexe cartographie du terrain :
Carte des lieux d'attente de
courte durée sur le territoire
sur parc de l'étoile



La variété des supports de communication se diversifie autant que le nombre de mobilités qui peuvent être atteints dans cet espace. Par exemple, l'espace public ne s'adresse pas de la même manière aux piétons qu'aux cyclistes, ou qu'aux usagers du tramway. **La multiplication des supports de communication se perçoit dans des lieux où ces différentes mobilités se croisent.** Grâce au dispositif qui gère les flux comme les feux tricolores, les stops et passages piétons, l'usager a plusieurs fois l'occasion de s'arrêter lors de son trajet. C'est à ces moments de **ralentissement et d'arrêt que l'habitant est le plus sollicité.** Mais aujourd'hui, la ville communique difficilement avec ses habitants. Avec les nouveaux canaux de communication comme les smartphones et leur utilisation quotidienne, l'usager **porte encore moins d'attention aux signes de son environnement.**

Ces axes étant les plus fréquentés, leurs emplacements sont pensés le plus stratégiquement possible pour être utile au plus de monde possible. Les flux d'informations se mélangent aux signes qui régulent les mouvements de circulation et font face à de nouveaux moyens de communication beaucoup plus performants et proches du citoyen. **Même si la communication est moins facile avec la ville, les habitants interagissent toujours entre eux même de différentes manières.**

Feu tricolore pour cycliste



DES CODE DE COMMUNAUTÉ

Chaque mobilité compte une typologie d'usagers qui lui est propre. Dans l'imaginaire populaire, les mobilités alternatives comme **le vélo ou le skate vont de pair avec l'enfance et l'adolescence, ainsi qu'avec une pratique associée aux loisirs**, au sport et aux déplacements à plus ou moins courte portée.

Comme une parure, **l'objet de mobilité devient un accessoire** qui nous définit aux yeux des autres. George Simmel, premier sociologue, nous explique dans son "Excursus sur la parure". L'objet est utilisé comme artifice pour se sentir supérieur, différent des autres. Il devient une part de l'identité de son usager, qui augmente son potentiel de personnage social, appartenant à un groupe par son objet. Le simple vélo rend cycliste, quand le t-shirt de la marque Trasher permet d'être catégorisé de skateur. **La mobilité devient un moyen de se faire voir, de s'exhiber** et parader dans la ville. Il est plus qu'un outil de déplacement pour aller vite.

Une étude de l'INSEE met en évidence lors d'une enquête auprès des usagers que les cyclistes seraient majoritairement des hommes, jeunes cadres ayant fait des études supérieures. Les femmes quant à elles, seraient des usagers plus fréquentes des transports publics comme le tramway et le bus. La présence d'habitacle fermé et sécurisant pour les déplacements sont mis en avant par les usagers des transports quand les sensations et l'aspect sportif sont référencés par les usagers des mobilités alternatives. Les nouvelles mobilités électriques ont quant à elles un coût élevé qui

les rend encore actuellement peu abordables pour un achat individuel.

Chaque mobilité constitue une communauté plus ou moins forte avec des codes précis. Ces codes, informels, sont mis en place et sont transmis à toutes les personnes en déplacements. Ce sont des signes qui permettent reconnaissance et partage entre différents groupes ainsi que des échanges spécifiques.

Dans " La jonction interdite : note sur le skateboard " Raphaël Zarka, plasticien et designer, théorise et définit la pratique du street skateboard, ainsi que le rapport du skateur sur sa ville, sa perception de l'espace et son apport à l'espace public. Il en dégage les signes et codes qu'on y associe afin **de mieux les faire connaître et permettre une meilleure compréhension de leur culture.** La pédagogie de cette culture est un élément qui encourage une meilleure acceptation de la pratique. Car c'est bien de culture dont il s'agit : la culture d'un déplacement, de codes à respecter, d'un groupe qu'on intègre et dont on fait partie. De courts entretiens avec des groupes de skateurs originaires de Strasbourg m'ont permis de me rendre compte de leur pratique en groupe, des lieux qu'ils avaient l'habitude de fréquenter.

Cette culture permet de communiquer au sein d'une communauté mais n'ouvre pas à l'échange avec d'autres.

L'échange de codes entre les différents groupes de mobilité se font difficilement par manque de savoir et de compréhension. Le vocabulaire utilisé, le style vestimentaire, le rapport à l'espace public sont des caractéristiques propres à chaque groupe, plus ou moins définies.

Les usagers qui partagent des signes pour ralentir en ville ne partagent pas les mêmes signes pour communiquer entre eux. **Chaque mobilité a des spécificités propres et une manière de communiquer dans sa communauté.** Nous avons pu observer un groupe de cyclistes qui se déplaçaient en groupe les uns derrière les autres : ils utilisaient leurs sonnettes pour communiquer avec des piétons. Ces interactions furtives conduisent à des réactions de la part des autres usagers de l'espace public.

carte des lieux de la pratique
du skate et autre sport urbain
sur Strasbourg



PERCEPTION PAR LES USAGERS DE LEUR ENVIRONNEMENT

L'environnement du terrain de projet est le même pour toutes les mobilités. Le même paysage est présent et change au fil de la journée et de la météo. Les sensations du corps lors du déplacement, propres à chacun, nous permettent de percevoir notre environnement de différentes manières, parce que chacun ne prête pas la même attention aux mêmes détails.

LE CORPS DANS L'ENVIRONNEMENT

Le corps de l'utilisateur est le premier interface à vivre son environnement. Ses sens lui permettent de déterminer l'environnement. La lumière, la chaleur, l'air, l'agencement de la place et le contact avec le sol sont autant de critères qui permettent à l'utilisateur d'appréhender son environnement. Ces critères sont aussi des moyens de poser des sensations sur son environnement. Cette perception de l'environnement est très subjective.

La sensation commune à chaque mobilité est l'élan. C'est à la suite d'une expérimentation où les utilisateurs notaient sur les cartes avec une iconographie de leur mobilités que je leur ai demandé de me décrire en deux mots les sensations qui les traversaient lors de leurs déplacements. L'élan est un mouvement qui agit sur le corps comme un filet d'air que l'utilisateur traverse tout au long de son parcours, témoin du gain de vitesse vécu par l'utilisateur.

«SEREINE &

CALME»
usager à pieds

« MOINS CONTRAIGNANT
& PLUS RAPIDE»

usager avec un vélo

« COMME UN GAMIN

& LÉGER »
usager avec un skate

« Se mouvoir, c'est traverser les hiérarchies sociales, c'est consommer symboliquement et factuellement du temps, de l'espace, c'est manifester symptomatiquement ses places : celles que l'on perçoit, celles que l'on occupe comme celles que l'on désire »

Tarrius, 1989

Tarrius, philosophe anglais, nous parle **du corps qui bouge en même temps que la ville mais qui pour autant est de plus en plus statique**. Le corps est au quotidien plus immobile qu'en mouvement. Lors de ces rares déplacements, le corps ne se connecte pas avec son environnement : il le traverse simplement sans prendre attention de vraiment vivre l'espace. Connecté de toute part avec les évolutions technologiques, l'usager ne l'est plus avec ce qui l'entoure.

Plus ou moins importante selon le moyen de transport, **l'élanement du corps rend celui-ci dynamique**, et agit sur sa vitesse. Plus le corps se met en action, plus sa propulsion augmente et ses sens interprètent l'environnement différemment. La vision sera moins précise par exemple lorsque le corps va vite. Il n'aura pas le temps de prendre toutes les informations visuelles et les décrypter. Cet élan contrôlé par l'usager montre que c'est ce dernier qui trie dans son environnement ce qu'il veut voir et ressentir sur son chemin.

16. Umberto Boccioni (1882-1916) est un peintre italien du mouvement futuriste italien

Le mouvement du corps et sa perception sont des notions que beaucoup d'artistes ont travaillé, notamment les futuristes italiens comme Umberto Boccioni. Ce courant artistique, né en 1910, empreinte au cubisme les formes et couleurs pour mettre en place des superpositions et de nouveaux rythmes graphiques afin d'exprimer une énergie dynamique et une autre vision du monde qui nous entoure. C'est une représentation qui tend à donner du mouvement à une image qui est par définition immobile. Ces représentations comme "L'homme en mouvement" de l'artiste Umberto Boccioni¹⁶ déforment le corps pour signaler son élan, son mouvement. Les gestes dans les productions sont visibles et montrent parfois la gestuelle, elle aussi rapide, qui peut impliquer tout le corps.

17. SPINELLI Luciano, *Entrailles de la ville ; les écritures vues du métro*, Société 2010/3 (n°103), page 55 à 62
Docteure en sociologie et communication, elle étudie spécialement la communication urbaine, la sociologie visuelle et son anthropologie

Dans "Entrailles de la ville : les écritures du métro " de Luciano Spinelli ¹⁷ l'attention se pose sur l'habitant qui se déplace, se concentre sur certains sens. Dans cet article, il est question du métro, moyen de déplacement à Paris. Sur le réseau, la signalétique permet de se repérer et de guider l'utilisateur. Mais sa multiplication à travers les panneaux publicitaires, les graffitis, les consignes de sécurité et autres sature l'espace des réseaux du métro. Avec ces déplacements quotidiens, dans la routine du métro-boulot-dodo, les usagers ne font plus attention à

toutes ces informations. Ces signes qui ne communiquent plus tout à fait avec l'utilisateur font partie du décor, un fond auquel ils ne font plus attention malgré tous les signaux qui leur sont adressés.

La pluralité **des signes en ville surcharge le paysage visuel de l'habitant**. Présent à chaque moment de ses déplacements de manière hétérogène, ils deviennent un nouveau décor auquel l'habitant ne fait plus attention. Aucun signe ne se dégage des autres et finalement n'arrive à atteindre de manière significative sa cible, l'utilisateur.

Cependant si des espaces sont saturés par ces signes, certains en **sont vides**. C'est le cas du Parc de l'Étoile qui malgré sa présence entre plusieurs bâtiments, **n'est pas utilisé comme espace de communication**. On peut se demander alors si une route est définie par les signes qui la suivent. Le paysage détermine-t-il l'usage de la voie publique ?



Umberto Boccioni
L'homme en mouvement
1913
1,11m x 88 cm
Plâtre

DES INTERPRÉTATIONS DU PAYSAGE URBAIN EN MOUVEMENT

L'interprétation de l'environnement varie selon plusieurs critères : le temps météorologique, le moment de la journée ou de la sensibilité de l'utilisateur en sont des caractéristiques importantes. Par exemple, plus un corps ira vite, plus son corps sera utilisé, plus l'air parcourra son corps de manière frappante. La vitesse de notre corps nous donne une lecture différente de ce qui nous entoure. Des paysages en mouvement ont déjà été représentés par des artistes. A la fin du XX^{ème} siècle, le post-impressionnisme voit le jour avec des peintres qui commencent à ré-interpréter une réalité en mouvement plutôt que mobile. Il s'agit de représenter des paysages, des moments de la vie quotidienne et de rendre compte de l'ambiance.

Lumière, ombre, couleurs sont des éléments qui se retrouvent transformés dans ces nouveaux paysages. Ces œuvres témoignent d'un moment précis et de l'interprétation de son auteur. Si un paysage peut être interprété différemment de sa réalité à partir d'un artiste fixe, l'utilisateur en mouvement dans un paysage vivant l'interprète aussi à sa manière.

18. CALOGIROU Claire et TOUCHE Marc, *Rêver sa ville : l'exemple des pratiquants de skateboard*, journal des anthropologues, 1995 n°61-62, pp 67-77
ethnologue CNRS sur « la production de la ville à partir des cultures urbaines et » et sociologue centré sur les musiques amplifiées

Un article de Claire Calogirou et Marc Touche " Rêver sa ville : l'exemple du skateur " ¹⁸ nous explique l'interprétation que peut avoir un skateur de son environnement. La pratique de son objet de déplacement procure des sensations et une perception particulière de son environnement. Une rambarde d'escalier devient une rampe qui permet de faire des figures particulières, quand un simple poteau devient un élément à survoler. La ville

est un terrain de jeu qu'il transforme en "spot" **qui lui appartient le temps de son loisir et déplacement.**

Lors de ces déplacements l'usager a comme l'artiste une vision particulière de son environnement. L'impact de la vision de l'usager de son environnement en mouvement va varier selon la sensibilité de chacun. **Chacun retiendra des éléments qui lui parlent et qui l'atteindront de manière sensorielle ou physique.**

Nos sens sont plus ou moins réceptifs lors de nos mouvements. Notre interprétation évolue avec les gestes de notre corps.

Dans chacune des nouvelles mobilités, c'est le corps en mouvement qui crée la vitesse. En effet, la mobilité peut être associée de manière large aux mouvements du corps.

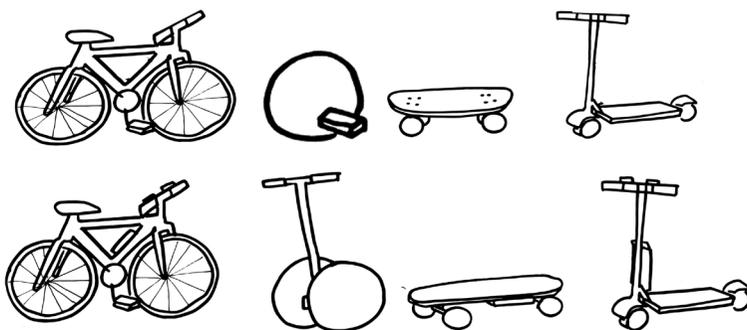


SE DÉPLACER POUR SE RENCONTRER À NOUVEAU ?

Rencontre : se retrouver un endroit, et prendre le temps afin partager la même expérience (nouvelle définition)

3

A nouveau ? Dans le territoire du Parc de l'Étoile, la rencontre sauf superficielle ne semble pas possible. Pourtant, le parc est une belle opportunité qui s'offre aux usagers pour se retrouver et partager des moments conviviaux. Si le manque de codes et de signes est remarquable, son aménagement pourrait donner lieu à un ralentissement du rythme de la voie publique et pourquoi pas son arrêt.



LE PARC DE L'ÉTOILE, UN TERRAIN D'ENTENTE

Les enjeux d'une zone sont multiples. D'une part, il est question de revaloriser cette zone auprès des mobilités alternatives afin de redistribuer les flux de circulation de manière équitable et rendre le parc attrayant pour le traverser. D'autre part, dans cette redistribution de l'espace urbain, donner une vraie place à toutes les mobilités et ainsi développer les activités de loisir.

UN OASIS EN VILLE

Comment interpeller l'habitant dans ces déplacements ? Sur une zone comme la zone du Parc de l'Étoile qui est un lieu passant et où les codes et les signes rendent illisibles l'espace urbain ; il est difficile d'atteindre l'habitant.

Pourtant dans cette même zone, des places passantes arrivent à devenir des lieux de rencontre, de vie par des évènements. Tout proche du Parc de l'Étoile, le parvis de la médiathèque André Malraux devient **un lieu de la vie urbaine lors de fêtes populaires** comme la fête de la musique. Cet espace qui change d'usage avec les besoins des habitants peut très bien accueillir un jour une scène de concert puis une autre une fresque géante de street artist. Si durant l'hiver elle reste un lieu passant, elle devient pendant les périodes estivales un lieu animé par les évènements. L'espace est investi par des groupes et par les usagers qui ont à leur disposition des assises et autres mobiliers. La position du parvis, proche de toutes les modalités de transports permet aux habitants de s'y rendre par toutes sortes de moyens : à pied, à vélo,

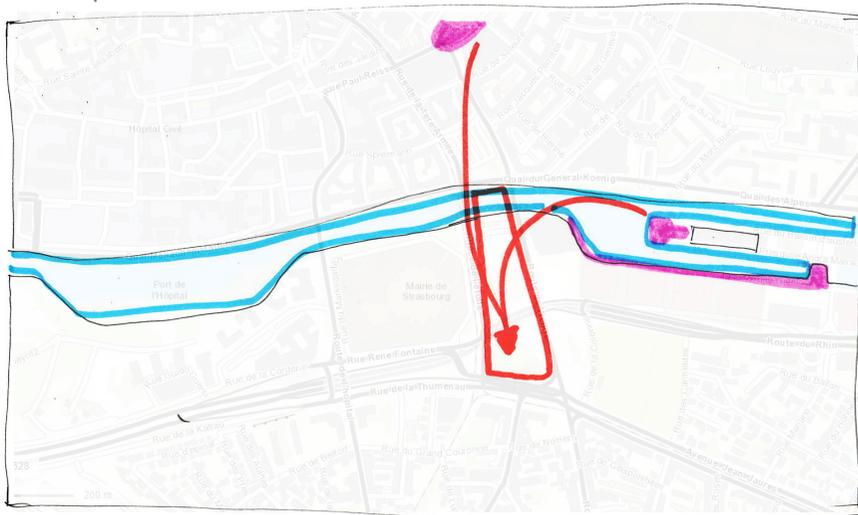
trottinette ou toute autre mobilité.

Le Parc de l'Étoile pourrait prendre les mêmes fonctions que ce parvis et permettre d'accueillir toutes les mobilités pour laisser **l'occasion à une rencontre possible entre habitants lors d'évènements**. Sa situation géographique et son ouverture sur la ville permettrait d'accueillir les usagers, qu'importe leurs moyens de déplacement, et de changer complètement d'environnement. Rendre le parc attractif et lui donner une réelle fonction de lieu de vie pourrait influencer le rythme du territoire qui vivrait avec le parc.

Ce terrain pourrait modifier le parcours habituel des usagers, qui s'intéresseraient alors à la vie du parc ou même qui voudraient être acteurs de la vie du parc. Des espaces que chacun pourrait s'approprier, où les mobilités seraient accueillies avec des codes que tout le monde connaît et partage.

POURQUOI S'INTERESSER A LA BIBLIOTHEQUE MALRAUX ?

Le parvis de la médiathèque



De la même manière qu'une oasis apparaît dans le désert pour un voyageur, le détourne de son trajet et l'invite au repos, cet espace urbain lui aussi **végétal pourrait intervenir dans le trajet de l'usager** et l'inviter : dans un premier temps, à **ralentir** pour profiter de la traversée du parc ; dans un autre temps, à **s'arrêter** tout à fait.

L'enjeu de ce nouvel espace est de redistribuer de manière plus fluide les flux de circulations alternatives. Chaque mobilité trouverait sa place en tant que tel et continuerait de se développer, pour valoriser la traversée du parc. Il s'agit de mettre à disposition un nouveau tiers-lieu, hors de l'espace de travail et de l'habitat pour l'habitant.

Le tiers-lieu est définis comme étant un lieu qui répond aux besoins de ses occupants à un instant donné. C'est un **espace dont la fonction est définie par les usagers qui se l'approprient**, et qui reste informel lorsqu'il est non-occupé. Ces lieux dans le tissu urbain ont pour but de tisser des liens entre habitants et créer de nouvelles communautés. Dans la ville, le tiers-lieu donne une place aux initiatives associatives qui se retrouvent le temps d'un évènements au coeur de l'espace urbain. Cette thèse, développée par Ray Oldenburg¹⁹, nous explique que ce type de lieu est important dans les villes afin de garder une valeur humaine.

19. Ray Oldenburg est un sociologue américain. Il a notamment écrit sur l'importance des lieux de rassemblement publics informels pour le bon fonctionnement de la société.

Des espaces de ce type existent déjà. La friche de la Belle de Mai à Marseille est une ancienne manufacture à tabac devenue aujourd'hui un espace culturel de plusieurs disciplines. Ouverte à tout le monde, des espaces sont appropriés par les habitants du quartier qui l'occupent de manière libre. Ces grands hangars sont utilisés par certains comme lieu de représentations chorégraphiques, par d'autres comme un lieu de loisir avec son skatepark et son terrain de sport. Chacun y trouve sa place pour sa propre pratique. La friche est devenue un lieu de rencontre culturelle important de la ville de Marseille. Ce type d'espace, ouvert, et accessible pourrait être le terrain d'entente entre toutes les mobilités à Strasbourg. **Le parc pourrait accueillir une partie de**

l'écosystème des mobilités alternatives.

Des associations comme Bret'selles ou l'ASTUS liées à l'objet de mobilité, à son entretien, son usage et autre. Permettre à l'utilisateur d'entretenir son objet de mobilité dans un lieu ouvert lui donnerait l'occasion de tester d'autres perceptions de son environnement que celui de la ville.



UNE PÉDAGOGIE POUR LA MOBILITÉ ALTERNATIVE

Aujourd'hui, la volonté d'aller plus vite continue de se développer mais les aspects environnementaux orientent les usagers vers des moyens de transport plus doux, moins agressifs pour l'environnement. En effet si les mobilités alternatives vont relativement moins vite que les voitures, leur impact est réduit mais pas inexistant. Certains moyens de déplacement ont un impact très faible par rapport à d'autres, notamment les mobilités électriques qui nécessitent une batterie et une composition particulière mais demandent une réflexion sur la question du recyclage.

Si les mobilités continuent de se développer vers une utilisation des batteries, leur impact environnemental direct sera moindre, mais il pourrait finir par être aussi important que celui des transports à moteur combustible lorsque les batteries seront en fin de vie et qu'il faudra les recycler.

Augmenter les flux des mobilités alternatives pourrait aussi créer de nouveaux problèmes. Le stockage, les embouteillages des mobilités sur la voie publique où le flux serait plus important que la place disponible. Il pourrait rendre la pratique de ces mobilités désagréables comme à Amsterdam. En effet, là-bas l'usage du vélo est devenu aussi contraignant que celui de la voiture.

Un scénario sous forme de jeu pourrait être une piste pour sensibiliser les usagers sur l'impact des mobilités alternatives sur le long terme. Il pourrait ouvrir les yeux sur la correspondance de leur opinion et leur acte quotidien. Proposer un espace aménagé dans le Parc de l'Étoile pourrait augmenter la pratique des mobilités alternatives et il faudrait pouvoir recevoir de grand groupe. Des systèmes numérisés pourraient calculer l'impact direct et sur le long terme des mobilités par des panneaux de signalisation à messages modulables.

CONCLUSION

Aujourd'hui la circulation des mobilités alternatives pourrait être un nouvel outil qui permet la rencontre entre habitants de la ville de Strasbourg. Le territoire du Parc de l'Étoile, un nouveau lieu de convergence des mobilités lui permettrait de trouver une place dans la vie de la ville par des structures pour accueillir des évènements mais aussi des installations pérennes. Répandu sur une large zone, cet espace répondrait aux besoins et aux attentes de toutes les mobilités. Pour développer le projet, il est important de prendre en compte la dimension sensorielle de ce que le parc va apporter aux habitants, lors de la traversée du parc mais aussi du bord du canal et sur la Magistrale piétonne.

BIBLIOGRAPHIE

CHOYA Françoise , Espacements, l'évolution de l'espace urbain en France, Editeur Skira Editore, 2004

SIMMEL Georg, Sociologie, L'excursus sur la parure, et la sociologie des sens, Paris, Edition PUF, 1999

PAQUOT Thierry avec Thomas More, Robert Owen, Charles Fourier et André Godin, Utopie : uniformité sociale ou hétérogénéité, Informations sociales 2005/5 (n° 125), pages 112 à 119

NAEPELS Michel, " Gagner en vitesse, est-ce perdre du temps?", La grande table idées, France Culture 21 janvier 2019, 35 min

AUBERT Nicole, A la recherche du temps. Individu hyperconnectée, société accélérée : tensions et transformations, 2018

KAUFMANN Vincent, Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner, Presse polytechniques et Universitaire romandes, Lausanne 2008, 115 pages

VENTURI Robert SCOTT BROWN Denise IZENOUR Steven, Learning from Las Vegas, MIT Presse 1972

ZARKA Raphaël, La conjonction interdite : notes sur le skateboard, Édition B42, 48p

SPINELLI Luciano, Entrailles de la ville : les écritures vues du métro, Société 2010/3 (n°109), pages 55 à 62

CALOGIROU Claire et TOUCHE Marc, Rêver sa ville : l'exemple des pratiquants de skateboard, journal des anthropologues, 1995, n°61-62, pp 67 77

TARRIUS Alain, Anthropologie du mouvement, Caen, Éd. Paradigme, 1989, 185 p.

ANNEXE 0

expérimentation " Pour combien de temps ? "



Période : Janvier - Février 2019

Protocole : interroger les piétons principalement et personnes dans les lieu d'attente, à l'aide d'un jeu de carte qui désigne des lieu populaire de la ville et des mobilités, leur demander de choisir dans un premier temps un lieu qui les intéresses, leur point de départ/contexte avant de si rendre et enfin, en leur indiquant une contrainte de temps quel moyen de transports ils choisiraient.

Objectif : questionner les habitants sur les principaux critères qui détermine un choix de transport, note verbatim

Résultat : Si le moyen de transport le plus choisit est la voiture, il est souvent dû au critères temps. En effet plus le temps est large, plus l'habitant se permet de choisir une mobilité douce. Le critère de vitesse est toujours mis en avan.

ANNEXE 1

la magistrale piétonne

La Magistrale piétonne est une autoroute pour piétons qui permet de traverser la ville de Strasbourg en partant de la gare jusqu'au marché de Neudorf. Longue de quatre kilomètres et en ligne droite, elle passe en particulier par les quartiers de la gare, la Krutenau, et la cathédrale. Qualifiée d'agréables aujourd'hui, elle a nécessité des travaux rue de la brigade alsace lorraine.

Ce parcours se fait normalement en 12 minutes en tramway, 8 minutes à vélo en prenant le chemin le plus rapide, et 25 minutes à pied via la Magistrale.

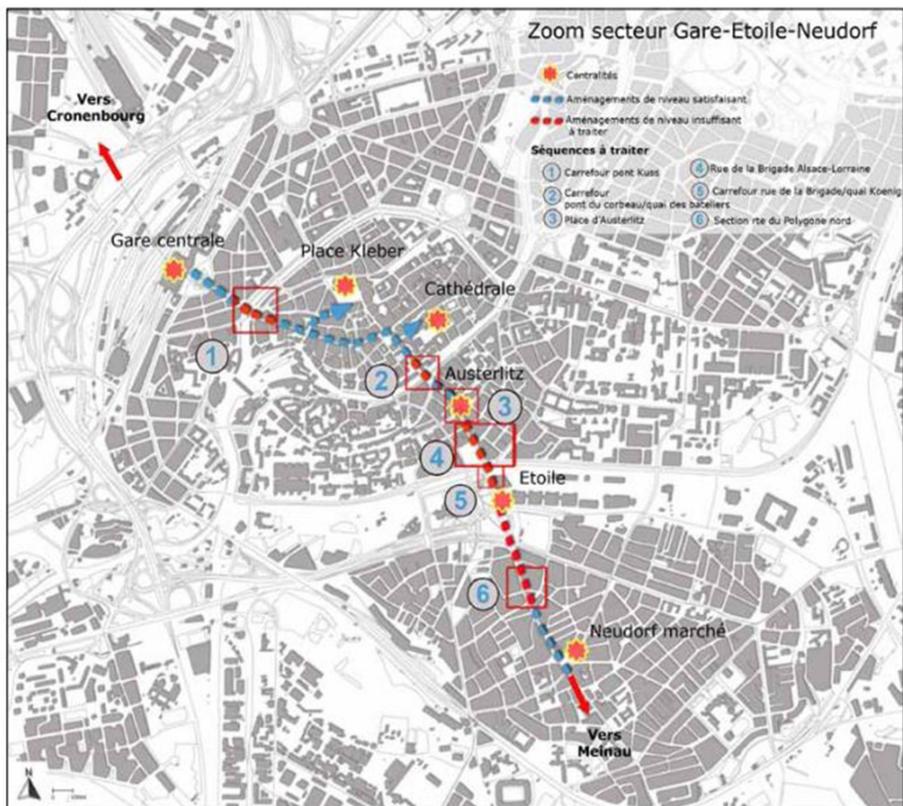
Lors de la traversée, la Magistral n'était pas tout le temps signalée, car elle laisse à l'usager le choix de changer de mobilité. En effet, les moments où je cherchais l'axe de la route correspondent aux moments où j'étais à un croisement de circulation, c'est-à-dire proche d'un arrêt de tram ou d'un parking par exemple.

Ici, le terme "Magistrale" fait référence au fait que le piéton devient maître de la rue, maître de ses déplacements sans prendre en compte les voitures qui dominent habituellement les flux de circulation dans d'autres lieux de la ville.

Mais cette voie de circulation est aussi ouverte aux cyclistes et aux autres mobilités à roue : il y a donc une organisation faite à base signalétique, traitements de sol et autres.

Dès le début du parcours, et sans que la Magistrale soit signalée clairement, elle est suggérée par une voie plus large, une piste cyclable centrale. Tout au long de la déambulation, des restaurants et des commerces longent l'axe et invitent l'usager à consommer, que ce soit un verre, un café ou un sandwich sur le pouce. En plus de traverser des lieux de vie, la Magistrale permet de voir le patrimoine de la ville comme la Cathédrale, la place Kléber et celle d'Austerlitz .

La Magistrale permet aux visiteurs et aux usagers de rejoindre la gare et la gare routière, deux moyens de transport longue/moyenne distance.



ANNEXE 2

extrait de du plan piétons 2010-2020

Plan piéton Strasbourg 2010-2020

<https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1084289/0/da7382b2-0635-8f90-cd63-d7d65f17be4d>

Le plan piéton est une action mené par l'Eurométropole à travers son territoire afin de revotorisé la place du piéton. Pour cela elle c'est engagé à réaliser 10 actions fortes au sein de la ville.

Une des mesure étant d'organiser des évènements artistiques et culturels, de communiquer sur les distances en temps et mettre en évidence des circuits attrayants pour incité les habitants à marché.

La deuxième est de repenser l'aménagement de la voies publique pour laisser plus de place aux piétons et son activités : élargir les trottoirs en les associant avec les pistes cyclables, zones de rencontres et voies vertes.



Interventions artistiques provisoires posées sur le débordement des trottoirs
Photo de gauche : source Peter Gilson
<http://www.strasbourg.com/2008/11/01/de-nos-dre-passees-pedons.html>
Photo de droite : le passage du zébre



Circuit de découverte réalisée partiellement entre la ville de Gennevilliers (dans le cadre de son Plan Piétons) et l'Université
Source : <http://www.ville-geneve.ch/Readme/publications/mobile/promenade-avant-citoyens-ped-ville-geneve.pdf>

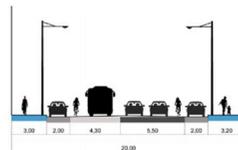
Les 10 actions / 1

Campagne de promotion de la marche à Shanghai
- Marchés plus et cela réduit les émissions de CO2.
Des écopages sont remplis d'une peinture verte (perspectives de l'aménagement). Les passants en traversant la rue, descendent avec leurs pas, les feuilles de l'arbre sur la tête.
Source : Shanghai 2010

Plan Piéton • Ville de Strasbourg 2011-2020 • 23 Janvier 2012

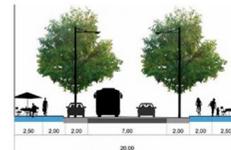
Images de référence Voie de distribution

rue du Faubourg de Pierre
Avant réaménagement



Espace piéton : 39%
3,0 m + 3,2 m / 20,0 m = 4,2 m

rue du Faubourg de Pierre
Après réaménagement

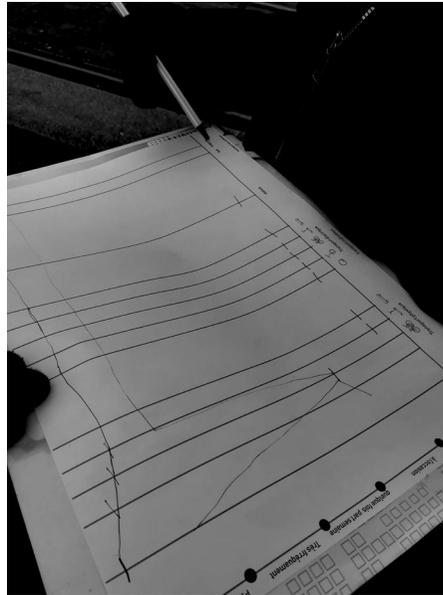


Espace piéton : 45%
2,5 m + 2,0 m + 2,0 m + 2,5 m / 20,0 m

Les 10 actions / 2

ANNEXE 3

expérimentation " Carte de rencontre "



Période : Janvier - Février 2019

Protocole : Sur une carte, demander à l'utilisateur de signaler dans un premier temps les mobilités qu'il utilise et sa fréquence, puis dans une autre couleur mettre en évidence les rencontres avec les mobilités et les déterminer avec différentes trames.

Objectif : questionner les rapports entre mobilités et sa fréquence d'utilisations

Résultat : A Strasbourg, les mobilités sont multiples, en moyenne 4/pers, (voiture, tram, piéton, vélo) les interactions sont souvent liées à la prévention et l'attention aux autres.



Place de Saint Etienne,
Zone de rencontre Strasbourg.

Les zones de rencontres sont soumises à une législation spéciale nommée "code de la rue". Ce code tend à protéger les usagers les plus vulnérables sur la route comme les piétons et cyclistes. Il rappelle que chaque habitant de la rue a une place dans l'espace public, lors de ces déplacements, et le partage de manière harmonieuse.

Piétons, cyclistes, usagers de deux-roues, motorisés et autres doivent être au courant de leurs droits et devoirs sur la voie publique.

Concrètement, il met en place des zones où l'automobiliste doit être à une faible allure et laisser la priorité aux piétons.

Panneaux, installations et urbanisme aident à signaler ces lieux de croisements entre mobilités et à laisser la priorité aux piétons.

Par exemple, le code de la rue de

Bordeaux, expose à chaque mobilité, des conseils et devoirs pour circuler en ville. Dans la législation actuelle, il existe des voies de circulation où plusieurs mobilités se croisent. Au-delà des mobilités alternatives qui partagent le trottoir, des zones de rencontres sont mises en place dans des lieux publics où voitures et mobilité douce circulent ensemble.

Amsterdam est désigné comme une capitale du vélo par la pratique quotidienne de ces habitants mais aussi sont gigantesques réseaux de pistes cyclables longues de 400km qui traversent la ville de toute part.

Si la pratique à longterm était encouragé, elle est aujourd'hui victime de son succès. En effet, la ville fait face à un tel engouement qu'elle peine à suivre l'évolution de la mobilité. Les voies de circulations se trouvent ainsi trop étroite pour accueillir le flux toujours plus grandissant de cycliste.

L'utilisation du vélo apporte en ce sens les même problématique que la voiture comme le stationnement, le respect des codes de circulations et la qualité du déplacement.

Alors que la compte plus de vélo que d'habitants, des parking sont présents dans toute la ville mais ne suffisent pas à répondre à la demande qui finis souvent en stationnement sauvage. Les flux se retrouvent aussi bouché aux de pointe. Le cycliste se permet ainsi de dicté sa conduite sans toujours prendre en considération la sécurité des autres ce qui causent du stressent pour eux et les piétons. Amsterdam, ville cyclistes est aujourd'hui dépassé et tend à apaisé les tensions entre cyclistes, mais aussi cyclistes et piétons.

ANNEXE 6

Cartographie du territoire du parc de l'étoile

Pour finir,

Je tiens à remercier Danielle MARTIN et Michel VOLMER, mes directeurs et lecteurs pour leurs conseils tout au long de la rédaction de ce mémoire,

l'ensemble de l'équipe enseignante pour l'accompagnement et leur bienveillance depuis 2 ans,

Toutes les personnes qui m'ont accordé de leur temps pour répondre à mes questions et permis d'ajuster au mieux mon propos,

La 11eme promotion, sans qui tout aurait être beaucoup plus dur et moins drôle,

Ainsi que mes parents, mes soeurs, mes amies et Arnauld pour leur soutien depuis le début, sans qui j'aurais arrêté depuis longtemps,

Édité et rédigé par RAPHAEL Salomé
DSAA l'inSitu Lab
Mention espace