

**Mobilité et formes de la ville :  
La requalification de la ville à l'échelle du piéton**

**chronologie élaborée par Emmanuelle Lambrey**

Durant les trente années d'après-guerre, les villes françaises ont été assujetties à l'automobile. Transformées pour la circulation et le stationnement des voitures, elles ont cédé une large part de leur territoire à ce mode de transport – une adaptation dont les limites ont été néanmoins observées dès les années 1970. Certes, les encombrements sont une constante de l'histoire des villes, mais, avec la généralisation de la voiture particulière, ils ont pris une autre dimension. Faire circuler et faire stationner l'automobile était une fonction primordiale de la ville moderne telle que définie en 1943 par la Charte d'Athènes (dont les principes fonctionnalistes ont guidé la construction des villes pendant les années 1950-1960) ; c'est, en définitive, un problème difficile à résoudre (l'espace n'y suffit pas) et une opération très coûteuse, mais aussi une option du développement urbain qui déstructure profondément le fonctionnement de la ville. Si l'idée d'une ville du «tout-auto» a finalement été abandonnée au cours des années 1970, l'automobile n'en reste pas moins un facteur déterminant dans l'organisation des agglomérations : les centres ne sont plus sacrifiés au profit d'autoroutes urbaines, mais leur périphérie en expansion est hiérarchisée sur la base des voies rapides (rocales, périphériques, pénétrantes) construites au cours des années 1980 et 1990, et celles programmées pour un avenir proche (le contournement ouest de Lyon, par exemple). Cependant, la rue, condamnée sous sa forme classique par le fonctionnalisme, est redevenue l'élément clé de l'urbanisme : elle n'est plus conçue comme un espace fonctionnel dévolu à l'automobile, mais comme un espace public, et donc, en tant que tel, un espace accessible à tous. Cette idée n'est pas nouvelle, mais se prépare depuis le tournant des années 1960-1970, quand la conservation des centres historiques s'est imposée face à la position radicale des modernes. Elle est renforcée aujourd'hui par le concept de «ville durable» qui favorise les transports en commun et les «modes doux de déplacement». La présente chronologie démontre cette reconquête de la ville opérée depuis trente ans par des usagers et des modes de déplacement (piétons, tramway, vélo) qui en avaient été exclus lors de la reconstruction d'après-guerre.

**le tournant des années 1960-1970 : Fin des Trente Glorieuses et mise en question de la société de consommation. Les méthodes d'urbanisme réintègrent la ville ancienne.**

***Le fonctionnalisme et « mai 68 », des idéologies antinomiques***

Les événements de mai 1968 viennent bouleverser l'idéologie véhiculée tout au long des trente années d'après-guerre : parmi d'autres, le slogan « *Vive la croissance zéro !* » exprime le rejet de la société de consommation... et du gaspillage, son corollaire. Avec l'émergence d'une conscience écologiste, la montée en puissance des idées socialistes annonce une nouvelle ère culturelle dont l'avènement s'accélère au cours des années 1970, quand surgissent les problèmes économiques graves qui mettent fin aux « Trente Glorieuses » (chocs pétroliers de 1973 et 1977, crises des industries minières, métallurgiques, textiles). L'urbanisme fonctionnaliste, qui cherchait à optimiser à tout prix le fonctionnement de la ville en rendant toujours plus efficaces les manières d'habiter, de travailler, de se déplacer, etc., n'est plus adapté aux nouvelles aspirations de la société. A la « tabula rasa » (la « table rase » préconisée par les modernes), s'opposent la lutte contre le gaspillage matériel, contre la perte du patrimoine culturel, contre le mal-être des populations.

***Le retour en grâce de la ville ancienne***

Le rapport Simon Nora, publié au début des années 1970, propose de garder le bâti encore utile et de réhabiliter l'existant, plutôt que de détruire systématiquement, pour les reconstruire entièrement, les quartiers anciens ; de nombreuses Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (l'OPAH, une procédure adoptée en 1977) suivront. Votée en 1962, la loi Malraux sur les secteurs sauvegardés infléchit aussi la tendance (travaux de restauration en secteur sauvegardé soumis à autorisation, avantages fiscaux en cas de restauration complète et mise en location, etc.) ; elle est relayée par un fort mouvement de l'opinion publique en faveur du patrimoine urbain, auquel on associe désormais le

bâti modeste (les maisons des habitants), aussi bien que les monuments historiques. La réhabilitation des centres anciens, de leurs immeubles et de leurs rues, s'imisce dans le projet urbain. A Lyon, on commence à embellir les façades des quais de Saône, et les quartiers Saint-Jean, Saint-Georges, Saint-Paul... jusqu'ici dénigrés, suscitent un nouveau regard. Outre leurs conséquences financières et culturelles, les destructions de quartiers ont aussi des répercussions sociales : les populations concernées sont en effet profondément marquées par ces déplacements forcés - un malaise social dont les gestionnaires de la ville commencent à tenir compte.

**les années 1970 : Crise économique et sociale. La ville fonctionnaliste est en difficulté ; l'impasse de l'habitat de masse et du « tout-auto » incite l'urbanisme à se détourner des principes de la Charte d'Athènes.**

***Les « grands ensembles », facteurs d'exclusion sociale***

Les élus et les urbanistes, éclairés par les connaissances apportées par les sciences sociales, entament une révision de leur conception de l'habitat urbain, qui ne peut être traité comme une fonction de la ville à sectoriser. Le constat est fait de l'échec du fonctionnalisme appliqué à la lettre, qui, en visant l'efficacité par la séparation des activités humaines, contribue finalement à la création d'une ville de l'« in-urbanité », c'est-à-dire une ville où il devient difficile pour ses habitants de vivre ensemble. En période de crise économique, les « grands ensembles » des Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP), notamment, s'avèrent inopérants dans la mixité des catégories sociales et l'intégration des populations immigrées. A partir des années 1970, les classes moyennes de ces « cités satellites » de la ville se mobilisent pour revendiquer une meilleure implantation des services et des équipements publics dans leurs quartiers... qu'elles finiront néanmoins par quitter largement. Dépendantes des Habitations à Loyers Modérés (HLM) qui composent les grands ensembles, les familles des ouvriers et des employés les moins qualifiés sont tout particulièrement frappées par le chômage et la pauvreté, deux facteurs-clés de l'exclusion sociale – exclusion que renforcent le caractère insulaire des « cités » (déconnectées de la trame urbaine historique), et leurs unités architecturales davantage conçues pour loger un très grand nombre d'habitants que pour générer de la convivialité. En difficulté dès la deuxième moitié des années 1970, la cité des Minguettes deviendra à partir de 1982 l'un des symboles nationaux de la « crise des banlieues ».

***La ville du « tout-auto », inefficace et violente***

Outre le constat d'un dysfonctionnement social lié, pour partie, à un concept défectueux de l'habitat, l'illusion fonctionnaliste du « tout-auto » est aussi établie. En premier lieu, l'adaptation de la ville à la circulation automobile se révèle être une course sans fin, car les transformations opérées sur la voirie, les multiples aménagements gagnés sur l'espace public, ne suffisent jamais à absorber un trafic toujours plus dense. L'efficacité de la circulation urbaine soumise aux déplacements automobiles n'est pas prouvée : aux heures de bureau, les embouteillages rythment les trajets domicile-travail des habitants, malgré les trémies et les auto-ponts du centre-ville, les périphériques et les rocade de la banlieue – un phénomène qui ne cessera de s'amplifier, même quand de nouvelles super-structures seront mises en service les décennies suivantes. Mais par dessus tout, la ville de l'automobile est un non-sens. Il apparaît en effet que la destruction de la rue traditionnelle, impliquée à la fois par la séparation des différents flux (automobiles, transports en commun, piétons) et l'implantation des nouveaux immeubles indépendante du bâti ancien, produit une déstructuration de la trame urbaine néfaste à la cohérence de la ville et au fait même de l'habiter. Les autoroutes urbaines, les auto-ponts, les trémies sont mal vécus par les habitants riverains qui les perçoivent comme autant de coupures violentes dans la ville. Dans cette hiérarchisation des moyens de déplacements, la marche à pied ne compte guère, et pour traverser la nouvelle rue dévolue à l'automobile, le piéton (en somme, tout habitant) doit emprunter des passages souterrains peu engageants ou se donner la peine de grimper sur des passerelles.

***L'automobile, « agent de destruction des villes »***

Débarassée de son réseau dense de «rues-corridors » (largeur restreinte, maisons mitoyennes, alignement des façades, mélange d'activités, circulations piétonnes et automobiles regroupées, déambulation piétonne libre, etc.), la ville perd en fait un élément essentiel à sa dimension humaine. En cela, les voies rapides rejoignent l'habitat de masse, avec ses tours et ses barres d'immeubles. « Nous nous sommes très vite aperçus que placer la circulation sur le même plan que le travail et

*l'habitat sacrifiait la ville au seul profit de la voiture automobile. Nous nous sommes aperçus que, en supprimant la rue, les architectes des grands ensembles enlevaient à la ville un de ses principaux attraits. Nous nous sommes aperçus que dédensifier le noyau historique des cités aboutissait à faire du centre des villes de mornes déserts. Nous nous sommes aperçus que vouloir transformer une ville en un parc la réduisait à un dortoir hygiénique. Que l'automobile soit un très efficace agent de destruction des villes est un fait bien connu. Ce que le chemin de fer commença au XIX<sup>e</sup> siècle, l'auto l'acheva au XX<sup>e</sup>. » (M. Ragon, 1995). A Lyon, le sud de la Presqu'île, séparé du reste de la ville au niveau de Perrache, illustre bien ce phénomène de coupure intra-urbaine : d'abord imposé au XIX<sup>e</sup> siècle par la gare et ses largeurs transversales de rails, l'enclavement du quartier de la confluence devient total en 1970 avec l'implantation d'échangeurs entre les autoroutes A6 et A7.*

### **Les nouveaux espaces piétons et la fermeture des traboules**

La rue piétonne est donc un espace rare. A Lyon, l'exception se produit rue de la République en 1975 : dès que la tranchée de la ligne A du métro est recouverte, les passants s'approprient spontanément l'espace en surface, prévu pour être rendu à la circulation automobile ; Louis Pradel valide alors cet usage, en classant en rues piétonnes les voies reconstituées au-dessus des premiers tronçons de métro. Sous-produit de l'aménagement du métro, ce sera là le plus grand ensemble piétonnier d'Europe. Ouvert dans la même année, le centre commercial régional de La Part-Dieu modifie, lui aussi, les habitudes lyonnaises en matière de déplacements : ses allées piétonnes couvertes, étagées sur 5 niveaux, renouent avec le principe de la rue-galerie que l'urbanisme haussmannien avait rejeté plus d'un siècle auparavant. Mais alors que se créent, au tournant des années 1970-1980, de nouveaux lieux pour la déambulation piétonne, les traboules sont progressivement fermées au public, à la demande des propriétaires et des locataires des immeubles riverains. Mesure prise contre l'insécurité et les dégradations matérielles, cette privatisation écarte ainsi des moyens de se déplacer dans la ville, ces passages piétons pratiqués « depuis toujours » par les Lyonnais.

### **les années 1980 : Décentralisation et fin de l'urbanisme d'État. La ville se recentre sur la rue, mais s'étale aussi le long de rocares.**

#### **Le retour à l' « urbanisme de rue »**

Le rejet de l'urbanisme brutal d'après-guerre, motivé par les dysfonctionnements constatés au cours de la décennie précédente, va être appuyé par la décentralisation des services de l'État à partir de 1983. D'un urbanisme d'État exclusif, on passe en effet à la maîtrise du développement urbain par les collectivités locales. A Lyon, la création en 1985 du Syndicat des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (le Sytral, l'autorité organisatrice des transports urbains associant la Communauté urbaine et le Conseil général – cf. sa fiche « Institution »), est significative de cette indépendance territoriale acquise par l'agglomération. Les règles fonctionnalistes n'ayant plus cours, l'urbanisme de dalle est abandonné... au profit de l'urbanisme de rue : la rue, dans ses dimensions classiques, est de nouveau l'élément clé de l'urbanisme. A Lyon, cette « révolution » est clairement visible dans l'évolution du quartier de La Part-Dieu : alors que la tranche ouest (issue des années 1960) est bâtie sur une dalle élevée à 6 mètres du sol et en retrait de la voirie, la tranche est revenue au niveau initial de la ville et aligne ses immeubles le long de rues. Le hall de la gare TGV (inaugurée en 1983) est aussi de plain-pied (ce sont les voies ferrées qui sont en hauteur) et sert de passage entre l'est et l'ouest du quartier - l'urbanisme de dalle aurait, au contraire, imposé aux piétons des escaliers et des passerelles pour circuler à travers et autour de cet équipement important de la ville.

#### **L'automobile, facteur de dispersion périurbaine**

Mais si la rue sert à nouveau de référent urbain, le développement des villes n'en reste pas moins tributaire de l'automobile, et ce, surtout sur leur périphérie. Le fait est que les Français sont de plus en plus nombreux à préférer le mode de vie périurbain : ils habitent une maison individuelle dans un village situé à 20-30 km de la ville où ils travaillent, étudient, font leurs achats, pratiquent leurs loisirs, etc. Un éloignement entre le lieu de résidence et le lieu des activités assumé grâce à l'acquisition d'une voiture (voire même plusieurs). La conséquence de ce choix de vie, qui s'accommode de l'allongement des déplacements domicile-travail, domicile-études, domicile-loisirs, etc., est la dispersion périurbaine – une tendance déjà forte dans les années 1970 et toujours d'actualité, car la hausse du marché foncier et immobilier oblige à repousser toujours plus loin les limites du périurbain. Les mouvements massifs de ces habitants migrants-alternants (qui effectuent des allers-retours

quotidiens entre leur résidence périurbaine et leurs lieux d'activités) gonflent considérablement le trafic automobile autour et dans la ville. On pense alors pouvoir mieux répartir ces flux en construisant de nouvelles pénétrantes dans les villes, connectées à une rocade périphérique.

### ***Un « urbanisme de rocade » pour la banlieue***

Ce tracé circulaire constitue dès lors la nouvelle voie structurante du territoire urbain : le modèle spatial « de la rocade » donne ses nouvelles formes à la ville de banlieue. La rocade, en effet, attire les centres commerciaux et les entreprises, car les terrains attenants présentent beaucoup d'avantages : ils sont vastes, meilleur marché qu'en centre-ville, bien desservis et sans contrainte de stationnement. Les petites communes riveraines trouvent dans cette nouvelle situation le moyen d'augmenter leurs recettes de taxe professionnelle, et autorisent donc l'implantation de commerces et d'entreprises à proximité de la rocade, sur des espaces rendus constructibles. Aux commerces et aux entreprises, se joignent bientôt des activités tertiaires : banques, administrations et services publics profitent des mêmes avantages financiers, géographiques et structurels que leurs prédécesseurs. Le long de la rocade se déploient les bâtiments (souvent sommaires) de ces activités disparates, et les habitants périurbains n'ont même plus à entrer dans la ville pour travailler et/ou faire leurs courses. De fait, les centres-ville se « muséifient », moins fréquentés pour leurs commerces que pour les activités de loisirs (liées aux cafés, restaurants, cinémas, théâtres, bibliothèques, etc.) et de tourisme ; favorisée par la restauration du bâti ancien et l'aménagement de rues piétonnières, la « flânerie » est en hausse.

**les années 1990-2000 : Émergence de la notion de développement durable. Les déplacements urbains sont pensés en terme d'intermodalité ; le tramway et les modes doux de déplacement donnent à la rue ses nouvelles formes.**

### ***La « ville durable » comme fil directeur de la pensée urbanistique***

C'est avec la notion de développement durable que la ville entre dans le nouveau millénaire. Lors de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (appelée aussi Sommet de la Terre) qui se tient à Rio de Janeiro en 1992, 182 États réunis pour débattre de l'avenir de la planète s'accordent à poursuivre leur développement dans un souci de société plus humaine et d'environnement préservé. Comme les autres pays signataires, la France s'engage à produire et à respecter un « Agenda 21 » qui programme des actions pour le XXI<sup>e</sup> siècle orientées vers le développement durable, où lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, et protection de l'environnement tiennent une place centrale. Tout particulièrement visées par ces nouvelles orientations, les villes sont reconsidérées sous la question de l'écologie urbaine, et la qualité de la vie en ville devient un objectif des « villes durables ».

### ***Le PDU de Lyon et le projet d'un « nouveau visage pour la cité »***

En matière de circulation urbaine, la ville durable favorise les modes de déplacements alternatifs à l'automobile : les transports en commun, la marche à pied, le vélo et tout autre « mode doux de déplacement » (non polluant et non bruyant) - un transfert de mode qui nécessite une restructuration de la voirie. L'idée phare de l'urbanisme est alors de faire circuler ensemble les différents modes, notamment en réduisant l'espace dévolu à l'automobile. A Lyon, les premières avancées de trottoirs apparaissent en 1994, pour sécuriser les traversées piétonnes aux abords des écoles ou sur des voies avec vitesses excessives. Mais c'est en 1997, avec l'élaboration par le Sytral du Plan des Déplacements Urbains (le PDU, imposé par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie votée en 1996), qu'une nouvelle ère s'ouvre pour les déplacements dans l'agglomération lyonnaise. Parmi 12 actions prioritaires visant à promouvoir une autre image de la ville, le PDU mise notamment sur la marche à pied et le vélo comme modes de déplacements quotidiens ; une Charte du piéton (1999), un Schéma directeur pour le vélo (1998), ainsi qu'un Schéma directeur d'accessibilité (prenant en compte les personnes handicapées moteur) guident précisément les aménagements de la voirie dans ce sens. Rendue obligatoire par la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbains (loi SRU votée en 2001), qui vise la cohérence entre urbanisme et transports, la révision du PDU est lancée en 2003 (projet arrêté en 2004, approbation prévue en 2005). Ses objectifs prolongent ceux du premier PDU, notamment le développement des modes doux de déplacement.

### ***La rue rendue au piéton***

Les améliorations en faveur de la circulation piétonne sont très nettes dès 1998 : trottoirs plus larges, barrières de sécurité, potelets d'anti-stationnement, carrefours avec trottoirs en avancée et abaissés, bandes pododactiles, etc. Le remaniement entier de la Montée de la Grande Côte (1999-2005) met tout particulièrement en œuvre les nouvelles méthodes de qualification de l'espace piéton, attachées à la disponibilité d'espace, la continuité des itinéraires, la qualité des revêtements au sol, la beauté des lieux parcourus, la sécurisation des trottoirs et des traversées (cf. l'interview de V. Piquet-Michot). La recomposition en cours des 3<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements est, elle aussi, guidée par l'idée de rapprocher la ville du piéton : l'ouverture de passages traversant de vastes îlots permet de drainer finement l'espace bâti – une mise en circulation qui applique le concept d' « îlot ouvert » introduit comme base de l'urbanisme du XXI<sup>e</sup> siècle par l'architecte Christian Portzamparc. Une mise en circulation qui n'est pas par ailleurs sans rappeler les traboules du Vieux Lyon et des Pentes de la Croix-Rousse. Progressivement fermées dans les années 1980, certaines font l'objet depuis 1991 de conventions « cours-traboules » autorisant leur ouverture au public ; passages utilitaires, pratiqués par les habitants, les traboules composent aussi des cheminements touristiques prestigieux, repérés dans les guides. A Paris, cette mutation d'une circulation utile en circulation d'agrément est clairement opérée avec l'aménagement d'une promenade aérienne arborée sur l'ancienne voie ferrée surplombant le boulevard Daumesnil.

### ***Les parkings, nouveaux lieux de la déambulation piétonne***

A Lyon, cette nouvelle attention consacrée au piéton investit des espaces inattendus : les parkings, en général mal ressentis par les usagers. Depuis 1990, en effet, la SEM Lyon Parc Auto pilote un programme d'esthétisation des parkings souterrains visant à bouleverser leur perception : conçus non plus seulement comme des espaces de « stockage » des voitures, mais comme de véritables espaces à parcourir, ils font l'objet d'un travestissement qui rassure et séduit à la fois le piéton en jouant sur ses sens de la perception. Confiés à Jean-Michel Wilmotte (pour la scénographie intérieure) et à Yan D. Pennor's (pour l'identité graphique et la signalétique), les parkings lyonnais abritent les réalisations d'artistes renommés (voir, par exemple, les circonvolutions imaginées par Buren pour le parking des Célestins) et se visitent au titre de patrimoine urbain. Un détournement d'usage qui contribue à relativiser la place occupée par l'automobile en ville. Une « production » urbaine souterraine promise à se développer, car la tendance est aujourd'hui à supprimer le stationnement en surface et à le transférer au sous-sol (cf. le parc Saint-Georges pour 2005 ; le parc Fosse-aux-Ours, pour 2006 ; les parcs Lyautey et Brotteaux-Brosset, pour 2007).

### ***L'élimination d'infrastructures « tout-auto »***

L'image de la ville reposait sur sa capacité à accueillir l'automobile (la faire circuler, la faire stationner) ; elle se joue désormais sur sa capacité à « générer de l'humain » (convivialité, intimité, beauté...). La rue de transit était, pensait-on, une clé essentielle de l'urbanisme ; on calibre aujourd'hui la voirie urbaine pour accueillir les piétons de manière confortable et sécurisée. En « cassant » un axe automobile est-ouest important de l'agglomération lyonnaise et en incitant ainsi les automobilistes à emprunter le périphérique nord (ouvert en 1997), la refonte de l'avenue Marietton (réduction du nombre de voies circulées par les automobiles, rétablissement d'un double sens de circulation, élargissement des trottoirs...) permet non seulement de désengorger le centre de Vaise, mais valorise aussi l'image du 9<sup>e</sup> arrondissement en restituant à l'une des ses rues principales les dimensions et le fonctionnement d'une rue classique. Ce rééquilibrage de la circulation urbaine est aussi clairement établi dans le réaménagement du quartier de La Part-Dieu, lancé au cours des années 1990 (1994 pour la rue de La Villette, etc.) ; ayant fait la preuve de leur inefficacité (parcours contraignants, double emploi avec les trottoirs en RDC, fausse sécurité, etc.), les passerelles piétonnes qui rattachent la dalle à son environnement sont actuellement démantelées. Corollaire de la transformation de La Part-Dieu, le projet de réaménagement de la rue Garibaldi - qui consistera à faire de cette autoroute urbaine un boulevard urbain -, illustre lui aussi la volonté de débarrasser la ville de ses voies rapides et de rétablir des connections de proximité, des dessertes plus fines.

### ***La réhabilitation du tramway et du vélo***

Exclus du développement urbain pendant les Trente Glorieuses, le tramway et le vélo sont aujourd'hui deux outils importants de la construction des « villes durables ». Programmée par le PDU de 1997, la mise en service d'un tramway à Lyon (deux lignes) a lieu en 2001. Son développement se poursuit avec, d'une part, l'arrivée prévue pour 2007 de la ligne T1 (La Doua - Perrache) au sud de la Presqu'île (une extension intégrée au projet Lyon-Confluence), et d'autre part, l'ouverture dès 2006 de

lignes express aménagées sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais : Lea (La Part-Dieu – Meyzieu, *via* le Carré de Soie) et Leslys (La Part-Dieu – aéroport Saint-Exupéry). Inscrit lui aussi au PDU de 1997, le développement du vélo est confirmé par l'adoption en 2003 d'un Plan de développement des modes de déplacement doux prévoyant des « espaces sans voiture ou sans vitesse » (cf. les interviews de G. Vesco et de F. Larcher). La restructuration de la rue de la Part-Dieu (échéance 2006) applique tout particulièrement le principe d'un partage de la rue entre les circulations automobile et cycliste sur la base d'itinéraires en « site propre » : les vélos rouleront sur une piste bidirectionnelle large, surélevée par rapport au niveau de la chaussée et recouverte d'un revêtement spécifique – un « espace sans voiture » côtoyant une voie réservée à la circulation automobile et une ligne de stationnement. De même, des pistes cyclables sont intégrées aux rues accueillant les nouvelles lignes de tramway (extension de la ligne T1, Lea). D'une manière générale, l'arrivée du tramway dans la ville est l'occasion de réviser les dimensions et l'esthétique des lieux qu'il traverse : la métamorphose du boulevard Vivier Merle en esplanade (entre le centre commercial et la gare SNCF), témoigne de l'importance accordée à l'échelle humaine dans la conception des espaces de circulation (voir la qualité des plantations, de la mise en lumière, du mobilier urbain, des revêtements au sol, etc.). Dans les « espaces sans vitesse », les différents types de circulation ne sont pas séparés physiquement, la limitation de la vitesse automobile permettant aux piétons, aux cyclistes et aux conducteurs de s'appréhender mutuellement. Lors de l'édition 2004 de la « Journée internationale sans voiture » (la première datant en France de 1998), une zone 30 est testée pendant un mois en Presqu'île, dans les Pentes et sur la Croix-Rousse.

### ***L'arrivée de « nouveaux » moyens de locomotion***

La petite roue inspire une autre façon de se déplacer en ville. Enorme succès commercial à partir de la fin des années 1990, la trottinette est désormais un objet roulant urbain bien identifié. Elle était un jouet d'enfant, elle est devenue un véritable véhicule pour effectuer des trajets courants entre lieux de résidence et lieux de travail, d'études, de loisirs. Légère et munie d'un guidon, elle se manie aisément. Petite et pliable, elle se range facilement. Une manière de se mouvoir en devenir : il existe désormais la trottinette avec moteur électrique et selle, le Trikke (un trois roues qui avance avec le « pas du patineur ») ou encore le Segway (une planche à deux roues parallèles, équilibrée par les calculs d'un ordinateur). A Lyon, s'il existe très peu d'infrastructures spécifiquement adaptées à la glisse, les déplacements en trottinette et en rollers - qui s'accommodent en définitive d'un macadam bien lisse - sont une réalité à prendre en compte dans l'organisation de la circulation urbaine (cf. interview de O. Vaneuckem). Associée au vélo et/ou au piéton, la glisse ne fait cependant pas l'objet de prescriptions particulières dans le Plan modes doux, qui pose comme principe que les aménagements de la voirie prévus pour la circulation cycliste et la marche à pied profiteront aussi à la trottinette et au roller. Autre véhicule de la « ville durable » : le Cyclopolitain, inspiré des pousse-pousse d'Extrême-Orient, est un vélo-taxi assisté d'un moteur électrique, que fabrique et exploite depuis 2003 une entreprise lyonnaise privée (cf. sa fiche « Initiative »). En circulation sur la Presqu'île, il est autorisé à emprunter l'axe piéton République / Victor Hugo – un partage de la rue qui ne nécessite aucun aménagement particulier.

### ***Le bas-port comme voie de circulation douce***

Le transport fluvial des personnes a beaucoup été pratiqué à Lyon, de l'origine de la ville à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : barques sommaires des passeurs sur les bras du Rhône et de la Saône, à l'époque romaine de Lugdunum (voire même antérieurement) ; « bèches » couvertes des batelières de Vaise pour une liaison entre Lyon, Vaise et l'île Barbe, du Moyen-Age au XIX<sup>e</sup> siècle ; bateaux-mouches pour un service régulier entre La Mulatière et l'île Barbe, à partir de 1863 jusqu'en 1913. La « ville du fleuve » le reste aujourd'hui pour les activités du port Edouard Herriot (en lien, *via* le Rhône, avec le port de Marseille) et celles du port de Feyzin, et non plus pour les transports en commun par voie fluviale. Néanmoins, deux grands projets d'urbanisme ambitionnent de « remettre la ville au bord de l'eau » : il s'agit, d'une part, de « Lyon-Confluence », qui comprend la création d'un espace de 2 ha dédié aux loisirs nautiques, et d'une promenade piétonne et cyclable le long des quais de Saône (Tilsit et Rambaud) et sur le pourtour de la pointe de la presqu'île ; et, d'autre part, de « Berges du Rhône », qui transforme le bas-port de la rive gauche en un large espace de promenade sur 5 km, entre les parcs de la Tête d'Or et de Gerland. Promu comme une véritable « reconquête du Rhône », le projet des Berges (lancement en 2002, ouverture en 2006) témoigne tout particulièrement de la volonté de requalifier les espaces publics urbains en les vidant de l'automobile : dédiée aux modes doux de déplacement, la promenade est en effet créée en lieu et place de parkings. Aux surfaces

asphaltées uniformes, monopolisées par les voitures, succéderont donc des séquences paysagères différentes, esthétisées avec soin (qualité des revêtements au sol, de la végétalisation, etc. et 74 ducs-d'albe diffusant une lumière bleue-verte). Cette réappropriation du cours d'eau se joue donc à Lyon sur le mode de l'agrément ; à Nantes, un programme de deux navettes fluviales (échéances 2005 et 2006) rendra à la Loire son utilité dans le transport de voyageurs.

**Sources :**

Arrivetz J., 2001. *Lyon, du tram au tram*, La Régordane, Chanac, 112 p.

Challas Y., 2001. *Villes contemporaines*, Cercle d'Art, Paris, 206 p.

Lacaze J.-P., 1995. *La ville et l'urbanisme*, Flammarion, Dominos, 127 p.

Piquet-Michot V., 1997. *La voirie, arrêt sur projets*, Communauté urbaine de Lyon, direction de la voirie (1992-1997), 91 p.

Ragon M., 1995. *L'homme et les villes*, Albin Michel, 212 p.